



Anders Nesteby

## Potensiale for boligutvikling i Skøyenområdet

Masteroppgave i eiendomsutvikling og – forvaltning  
Trondheim, juni 2017



Anders Nesteby

# Potensiale for boligutvikling i Skøyenområdet

Masteroppgave i eiendomsutvikling og – forvaltning  
Trondheim, juni 2017

Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet  
Fakultet for arkitektur og design  
Institutt for arkitektur og planlegging



Oppgavens tittel: Potensiale for boligutvikling i Skøyenområdet	Dato: 15. juni 2017		
	Antall sider (inkl. bilag): 100		
	Masteroppgave	x	Prosjektoppgave
Navn: Anders Nesteby			
Faglærer/veileder: Ekstern veileder			
Eventuelle eksterne faglige kontakter/veiledere: John Mjøen, NHP Eiendom			

<p>Ekstrakt:</p> <p><b>Bakgrunn:</b> Skøyen er et viktig kollektivknutepunkt i Oslo med kort vei til sentrum og nærhet til Oslofjorden og større grøntområder. Per i dag er det lav befolkningstetthet i området. I kommuneplan, mulighetsstudier og forarbeider til ny områderegulering er det indikasjoner på at området vil fortettes, og muligheter for en firedobling av antall boliger.</p> <p><b>Målsetning:</b> Hensikten med denne studien er å klargjøre grunnlaget for økt arealutnyttelse i Skøyenområdet, med fokus på boligutvikling. Studien presenterer sentrale rammebetingelser for utviklingen av Skøyenområdet, identifiserer insitamenter for høyere arealutnyttelse, og gjør en analyse av planprosesser og av et boligprosjekt i Skøyenområdet.</p> <p><b>Metode/teori:</b> Oppgaven er en enkeltcasestudie som bruker tilgjengelige data (sekundærdata), og samler inn nye data (primærdata). Dokumentundersøkelser og litteraturstudie (kvantitativ metode) og individuelt åpent intervju (kvalitativ metode) er benyttet som metoder.</p> <p><b>Resultater:</b> I gjeldende kommuneplan skal områder rundt kollektivknutepunkter vurderes å utvikles med høy tetthet. Skøyenområdet har et særlig stort potensiale, og det er stilt krav om å utarbeide en områdereguleringsplan for å sikre en helhetlig utvikling. I det midlertidige plansyringsdokumentet Byplangrep Skøyen er det ambisjoner om å utvikle et større byområde med E18 i tunnel for å åpne for en sammenhengende byutvikling ut mot fjorden, og en høyere arealutnyttelse generelt i hele Skøyenområdet. I Mulighetsstudie Karenslyst presenteres et potensiale på 2420 boliger, og planer om en overvekt av boliger for å øke den lave befolkningsmengden. Planområdet i mulighetsstudien omfatter et stort potensielt utviklingsområde på 130 dekar, kalt båtopplagstomten, som eies av Oslo kommune. I denne studien er det estimert totalt 4022 nye boliger, uten beregninger for områder med mulig fremtidige planer. Det er store boligprosjekter i området som ventes igangsatt, men per i dag er det kun ett større pågående boligutviklingsprosjekt. Analysen av prosjektet i Habitzalléen 1-7 har avdekket en tidkrevende planprosess med usikkerhetsmomenter knyttet til offentlige krav på grunn av en manglende juridisk bindende områdeplan. Ny områdeplan legges ut til offentlig høring medio juni 2017.</p> <p><b>Konklusjon:</b> Det er et stort potensiale for boligutvikling i Skøyenområdet, men også en stor risiko for kommersielle eiendomsutviklere. Planprosessene er tidkrevende og uforutsigbare, og uten politisk press blir prosjekter satt på vent. Det forventes en rask utviklingstakt i området det neste tiåret. Det er et tydelig potensiale på 4000 nye boliger, utenom områder med mulige fremtidige planer. De fleste boligene ligger i Karenslystområdet, men uten en transformasjon av dagens båtopplagstomt er potensielt betydelig lavere.</p>
--

Stikkord:

1. Arealutnyttelse
2. Boligutvikling
3. Planprosesser
4. Områdeutvikling



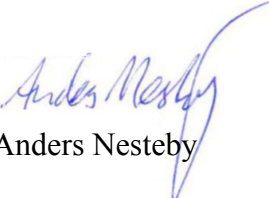
## Forord

Denne oppgaven er en avsluttende avhandling for mastergraden i Eiendomsutvikling og – forvaltning ved Fakultet for arkitektur og design og Institutt for arkitektur og planlegging på Norges teknisk- naturvitenskapelige universitet, NTNU. Masteroppgaven har fagkode AAR6990 og tilsvarer 30 studiepoeng.

Grunntanken for denne masteroppgaven var å få mer innsikt i planprosesser. Det utpekte seg tidlig et byområde som fanget interesse på grunn av forventninger om stor utvikling de kommende årene. Skøyenområdet ble valgt som case, og gjennom arbeidet med denne masteroppgaven har jeg blant annet oppnådd en dypere innsikt i planprosesser, planregimet og viktige rammebetingelser for utviklingen av et byområde.

Det rettes en stor takk til veileder John Mjøen som har gitt gode innspill underveis i denne prosessen. I tillegg vil jeg takke familie, venner, medstudenter og arbeidskollegaer for oppmuntring underveis i denne prosessen. Min samboer og min datter takkes særskilt for at dette masterprosjektet og masterstudiet lot seg gjennomføre.

Oslo, 15. juni 2017

  
Anders Nesteby

## Begrepsliste

Begrep og forkortelser som brukes i masteroppgaven som ikke er allment kjent defineres her.

### Definisjoner

Bruksareal	Iht. byggt teknisk forskrift er bruksareal beregnet etter Norsk Standard NS-3940 Areal- og volumberegninger av bygninger, og parkeringsarealet inngår i beregningsgrunnlaget etter § 5-7 (Byggt teknisk forskrift 2010).
Fornebubanen	Planlagt T-baneforbindelse mellom Fornebu i Bærum kommune og Majorstuen i Oslo kommune. Fra Fornebulandet går banen videre via Lysaker med påfølgende stasjoner på Vækerø og Skøyen i Oslo før Majorstuen (Oslo kommune 2014).
Kollektivknutepunkt	Basert på kommuneplan for Oslo er det et område der to eller flere banebaserte linjer koples eller møtes, og en av kollektivårene har en regional funksjon (Oslo kommune 2015c). I kommuneplanen er det definert 13 slike områder. Det legges opp til bymessig utvikling og høy arealutnyttelse i disse områdene (Oslo kommune 2015c).
Markagrensen	Grense i åssidene rundt Oslo som følger kote 220 - dit man tidligere klarte å føre naturlig vanntrykk. Dette har utviklet seg til en viktig grense mellom bebyggelse og skog/friluftsområder (Alsвик 1998).
Prosent bruksareal	Bruksareal for bebyggelse på en tomt i prosent av tomtearealet, etter § 5-4 i byggt teknisk forskrift (Byggt teknisk forskrift 2010; Regjeringen 2014e).

Skøyenområdet	Område vest i Oslo i bydel Ullern bestående av Skøyen, Thune, Karenslyst, Sjølyst og Hoff. Aksen mot Lysaker med Bestumkilen og Vækerøområdet er med i enkelte tilfeller, men i dette casestudiet er de førstnevnte områdene i hovedfokus.
Småhusplanen	Reguleringsplan for småhusområder i Oslo ytre by (Oslo kommune 2015e).
Transformasjon	Definert i Oxford Dictionaries som en ” <i>markert forandring i form, natur eller utseende</i> ” (Oxford University Press 2017).
Utopisk	Definert i Oxford Dictionaries som ” <i>en forestilt sted eller tilstand der ting er perfekt.</i> ” (Oxford University Press 2017).

### Forkortelser

EBY	Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Oslo kommune.
M <sup>2</sup> BRA	Bruksareal for bebyggelse på tomt.
pbl	Lov av 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven).
%-BRA	Prosent bruksareal.





## Sammendrag

**Bakgrunn:** Skøyen er et viktig kollektivknutepunkt i Oslo med kort vei til sentrum og nærhet til Oslofjorden og større grøntområder. Per i dag er det lav befolkningstetthet i området. I kommuneplan, mulighetsstudier og forarbeider til ny områderegulering er det indikasjoner på at området vil fortettes, og muligheter for en firedobling av antall boliger.

**Målsetning:** Hensikten med denne studien er å klargjøre grunnlaget for økt arealutnyttelse i Skøyenområdet, med fokus på boligutvikling. Studien presenterer sentrale rammebetingelser for utviklingen av Skøyenområdet, identifiserer insitamenter for høyere arealutnyttelse, og gjør en analyse av planprosesser og et boligprosjekt i Skøyenområdet.

**Metode/teori:** Oppgaven er en enkeltcasestudie som bruker tilgjengelige data (sekundærdata), og samler inn nye data (primærdata). Dokumentundersøkelser og litteraturstudie (kvantitativ metode) og individuelt åpent intervju (kvalitativ metode) er benyttet som metoder.

**Resultater:** I gjeldende kommuneplan skal områder rundt kollektivknutepunkter vurderes å utvikles med høy tetthet. Skøyenområdet har et særlig stort potensiale, og det er stilt krav om å utarbeide en områdereguleringsplan for å sikre en helhetlig utvikling. Karenslyst allé er utviklet som et viktig sentrumsområde i henhold til kommunedelplanen fra 1994. I det midlertidige plansyringsdokumentet Byplangrep Skøyen er det ambisjoner om å utvikle et større byområde som en flerfunksjonell livlig 24-timersby. E18 planlegges lagt i tunell for å åpne for en sammenhengende byutvikling ut mot fjorden. Det legges opp til høyere bebyggelse opp mot 12 – 16 etasjer ved Skøyen togstasjon og ved Hoff, og ellers økt utnyttelse generelt i Skøyenområdet. I Mulighetsstudie Karenslyst presenteres et potensiale på 2420 boliger, og planer om en overvekt av boliger for å øke den lave befolkningsmengden i Skøyenområdet. Planområdet i mulighetsstudien omfatter et stort potensielt utviklingsområde på 130 dekar, kalt båtopplagstomten, som eies av Oslo kommune. I denne studien er det estimert totalt 4022 nye boliger, uten beregninger for områder med mulig fremtidige planer. Det er store boligprosjekter i området som ventes igangsatt, men per i dag er det kun ett større pågående boligutviklingsprosjekt. Analysen av prosjektet i Habitzalléen 1-7 har avdekket en tidkrevende planprosess med usikkerhetsmomenter knyttet til offentlige krav på grunn av en manglende juridisk bindende områdeplan. Ny områdeplan legges ut til offentlig høring medio juni 2017.

**Konklusjon:** Det er et stort potensiale for boligutvikling i Skøyenområdet, men også en stor risiko for kommersielle eiendomsutviklere. Planprosessene er tidkrevende og uforutsigbare, og uten politisk press blir prosjekter satt på vent. Det forventes en rask utviklingstakt i området det neste tiåret. I ny områdeplan vil det forsøkes å skape mer forutsigbarhet, men økt detaljering i planstyringsdokumenter går ut over fleksibiliteten. Det er et tydelig potensiale på 4000 nye boliger, utenom områder med mulige fremtidige planer. De fleste boligene ligger i Karenslystområdet, men uten en transformasjon av dagens båttopplagstomt er potensielt betydelig lavere.

# Innholdsfortegnelse

<b>FORORD</b> .....	<b>III</b>
<b>BEGREPSLISTE</b> .....	<b>IV</b>
<b>SAMMENDRAG</b> .....	<b>VII</b>
<b>INNHOLDSFORTEGNELSE</b> .....	<b>IX</b>
<b>FIGURER</b> .....	<b>XI</b>
<b>TABELLER</b> .....	<b>XI</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>1</b>
1.1. BAKGRUNN .....	1
1.2. PROBLEMSTILLING .....	3
1.3. AVGRENSNING .....	3
<b>2. TEORI</b> .....	<b>5</b>
2.1. LITTERATURKATEGORIER .....	5
2.2. LITTERATUROMRÅDER .....	5
2.3. AREALPLANLEGGING .....	6
2.3.1 Synergieffekter .....	6
2.4. BYPLANLEGGING OG URBANE STUDIER .....	7
2.5. PLANSYSTEMET OG SENTRALT LOVVERK .....	9
2.5.1. Myndighetsstruktur, virkemidler og aktører .....	10
2.5.2. Nasjonalt nivå – statlige planoppgaver .....	12
2.5.3. Regionalt nivå – regional plan.....	15
2.5.4. Lokalt nivå – kommunal planlegging .....	16
2.5.5. Rekkefølgebestemmelser.....	18
2.5.6. Utbyggingsavtaler .....	18
2.6. BYSTRUKTUR.....	19
<b>3. METODE</b> .....	<b>21</b>
3.1. GENERELT OM FORSKNINGSMETODIKK.....	21
3.1.1. Kvalitative og kvantitative metoder .....	22
3.1.2. Validitet og reliabilitet.....	23
3.1.3. Forskningsetiske retningslinjer.....	24
3.2. BENYTTETE FORSKNINGSMETODER .....	24
3.2.1. Enkeltcasestudie .....	25
3.2.2. Litteraturstudie og dokumentundersøkelser .....	25
3.2.3. Kvalitativ metode – åpent individuelt intervju.....	25
3.2.4. Prediksjon.....	26

<b>4. RESULTATER .....</b>	<b>27</b>
4.1. SENTRALE RAMMEBETINGELSER FOR UTVIKLINGEN AV SKØYENOMRÅDET .....	27
4.1.1. Tidslinjer .....	28
4.1.2. Kommunedelplan for Skøyen, 1994.....	31
4.1.3. Mulighetsstudie Skøyenbyen, 2013 .....	32
4.1.4. Byplangrep Skøyen, 2015 .....	35
4.1.5. Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030 .....	39
4.1.6. Planstrategi 2016 – 2019 .....	40
4.1.7. Mulighetsstudie Karenslyst, 2016.....	41
4.1.8. Områdeplan til politisk høring, 2017 .....	43
4.1.9. Planprogram Fornebubanen og byutvikling i Fjordbyen vest.....	44
4.1.10. Demografi og boligutvikling i Oslo .....	45
4.1.11. Demografi, boligutvikling og levekår i bydel Ullern og delbydel Skøyen .....	47
4.2. INSITAMENTER FOR HØYERE AREALUTNYTTELSE.....	49
4.2.1. Kommuneplan .....	50
4.2.2. Mulighetsstudier og Byplangrep Skøyen .....	50
4.2.3. Pågående reguleringsaker .....	53
4.2.4. Arealstrategier - oppsummering.....	54
4.3. PLANPROSESSER 2017 .....	56
4.4. ANALYSE AV BOLIGPROSJEKT .....	61
4.4.1. Akkvisisjon.....	62
4.4.2. Eiendomsrett.....	62
4.4.3. Reguleringsprosess.....	62
4.4.4. Kommersielt perspektiv .....	65
<b>5. DISKUSJON.....</b>	<b>69</b>
5.1. METODOLOGISK DISKUSJON.....	69
5.1.1. Pålitelighet.....	70
5.1.2. Begrepsmessig gyldighet.....	70
5.1.3. Intern gyldighet .....	71
5.1.4. Ekstern gyldighet.....	71
5.2. KOBLING AV FUNN OG TEORI .....	71
5.2.1. Sentrale rammebetingelser for utviklingen av Skøyenområdet .....	71
5.2.2. Insitamenter for høyere arealutnyttelse .....	72
5.2.3. Planprosesser 2017 .....	73
5.2.4. Analyse av boligprosjekter.....	73
<b>6. KONKLUSJON.....</b>	<b>75</b>
<b>REFERANSELISTE.....</b>	<b>77</b>
<b>VEDLEGG.....</b>	<b>83</b>

## Figurer

Figur 1: Nyhetsartikler om boligutvikling på Skøyen .....	1
Figur 2: Transformasjonsøkonomi.....	2
Figur 3: Skøyenområdet - pågående planprosesser .....	4
Figur 4: Planredskapene i plan- og bygningsloven.....	9
Figur 5: Planhierarkiet gitt av plan- og bygningsloven. ....	11
Figur 6: Formelle veier fra kommuneplan til gjennomføring av tiltak.....	16
Figur 7: The Reasearch process .....	21
Figur 8: Plankart, Skøyen 1938 og flyfoto 2016.....	28
Figur 9: Plankart, kommunedelplan Skøyen 1994.....	32
Figur 10: Plankart, Skøyen 2013 .....	33
Figur 11: Plankart, Skøyen 2015 .....	36
Figur 12: Plankart, kommuneplan Oslo 2015.....	39
Figur 13: Avgrensninger av planområder .....	42
Figur 14: Planområdet - komparative studier .....	43
Figur 15: Skøyen - Lysaker, Mulighetsstudie.....	44
Figur 16: Bydel Ullern, inndeling i delbydeler.....	47
Figur 17: Mulighetsstudie Skøyenbyen – valgte strategier.....	51
Figur 18: Rammebetingelser pågående regulerings saker .....	53
Figur 19: Områder der det antas å være rom for mer utbygging.....	59
Figur 20: Foto av industribebyggelse i Harbitzalléen 1 – 7.....	61
Figur 21: Reguleringsprosess - Harbitzalléen 1 – 7.....	63
Figur 22: Elementer i undersøkelsens totale gyldighet.....	69

## Tabeller

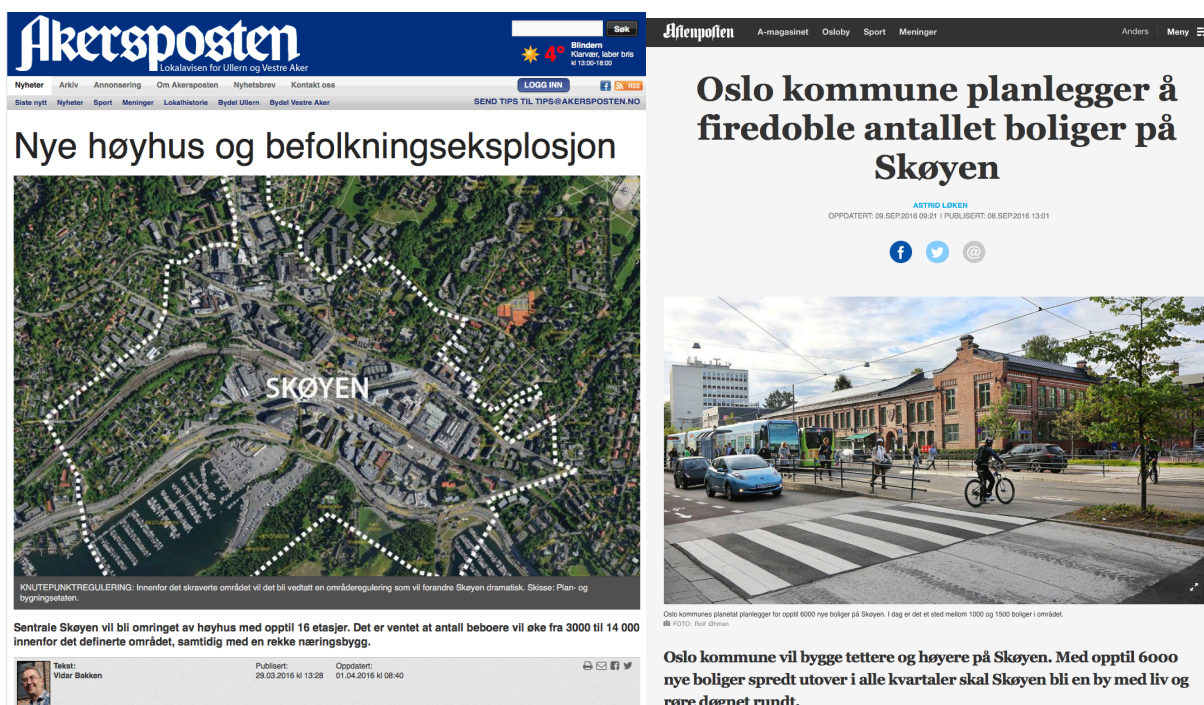
Tabell 1: Undersøkelsesprosessen, fase 4 - 7.....	22
Tabell 2: Sentrale hendelser for utviklingen av Skøyen .....	29
Tabell 3: Boligutviklingshistorikk .....	30
Tabell 4: Sentrale planer og utredninger.....	30
Tabell 5: Byplangrep Skøyen - Politiske vedtak, planer og føringer.....	38
Tabell 6: Potensiale Vestkorridoren.....	45
Tabell 7: Befolkningsframskriving mellomalternativet etter år og alder (D) – Alder i alt.....	48
Tabell 8: Arealstrategier .....	55
Tabell 9: Plansaker.....	56
Tabell 10: Boligprosjekter, planstatus og antall boliger .....	60
Tabell 11: Boligfelt i Harbitzalléen 3 – 7 .....	64



# 1. INNLEDNING

## 1.1. Bakgrunn

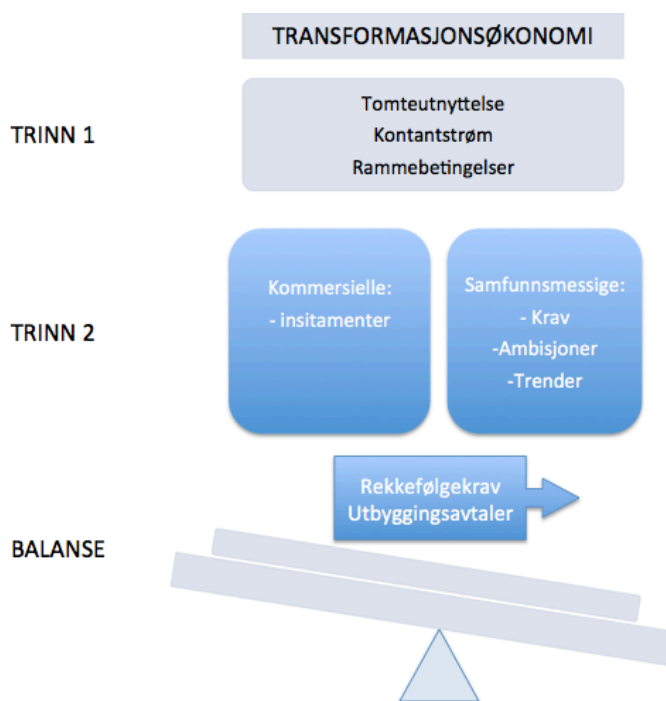
Skøyen er et viktig kollektivknutepunkt i Oslo med kort vei til sentrum og nærhet til Oslofjorden og større grøntområder. Per i dag er det lav befolkningstetthet i området, men det indikeres i kommuneplan, mulighetsstudier og forarbeider til ny områderegulering at området vil fortettes. Fra offentlig hold er det ønskelig med boligutvikling i definerte kollektivknutepunkt, og en ny områderegulering for Skøyen er under utarbeidelse. Muligheter for boligutviklingen og økt arealutnyttelse de kommende årene er referert i media, som vist i **Figur 1**. I overskriftene i nyhetsartiklene i Figur 1 skisseres en mulig firedobling av antall boliger og nye høyhus og befolkningsekspløsjon. Rammebetingelsene for en slik utvikling beskrives foreløpig i mindre grad i media. Skøyenområdet er valgt som case i denne studien, og viktige rammebetingelser for boligutvikling i området, og insitamenter for høyere arealutnyttelse undersøkes.



Figur 1: Nyhetsartikler om boligutvikling på Skøyen

Oslo kommune viser villighet til å stimulere til økt boligutvikling i området. Hvor mye det offentlige legger i dette er vesentlig å avklare for kommersielle aktører som vurderer å igangsette boligprosjekter i området. En del av området er allerede utbygd, og en potensiell

utfordring er høy tomtepris på grunn av høy kontantstrøm (leienivå) på eksisterende bygningsmasse. Det offentlige kan stimulere til utvikling ved økt arealutnyttelse, men de skal også sikre viktige samfunnsmessige forhold ved byutvikling. Balansegangen mellom kommersielle og offentlige interesser er illustrert i **Figur 2**. Begrepet transformasjonsøkonomi omfatter i denne sammenheng to trinn. I første trinn ligger tomteutnyttelsen, kontantstrøm og etter hvert rammebetingelser i form av reguleringsplan. I trinn to ligger balansegangen mellom kommersielle og samfunnsmessige hensyn. En ubalanse i målsetninger (målkonflikt) mellom kommersielle og offentlige aktører vil være negativt for boligutvikling.



**Figur 2: Transformasjonsøkonomi**

Rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler innebærer at kommersielle aktører må opparbeide mye av det som før var ivaretatt av det offentlige i form av infrastruktur som veier, torg etc. De siste tiårene har en slik praksis blitt vanlig for å sikre samfunnsmessige interesser, og dette blir prisen utbygger må betale for å gjennomføre prosjektet. Insitamenter for høyere utnyttelse er da en viktig kompenserende faktor for å sikre kommersiell utvikling. Begrenses et slikt insitament oppstår en målkonflikt som kan redusere potensialet for boligutvikling. Krav fra samfunnssiden/det offentlige, som eksempelvis bidrag til finansiering av Fornebu-banen som er aktuelt i Skøyenområdet, kan medføre økte kostnader for en boligutvikler/investor. Fra



samfunnshold kritiseres kommunen for at maksimalt tillatte byggehøyde i området trolig tredobles når gjeldende kommunedelplan erstattes med en ny områderegulering. En målkonflikt knyttet til byggehøyder er ikke områdespesifikk, men det er nå indikasjoner på at arealutnyttelse i Skøyenområdet blir vesentlig høyere de neste årene. I dette byområdet er det derfor hensiktsmessig å klargjøre grunnlaget for økt arealutnyttelse.

## 1.2. Problemstilling

Hensikten med denne studien er å klargjøre grunnlaget for økt arealutnyttelse i Skøyenområdet, med fokus på boligutvikling.

### *Hovedpunkter*

- Sentrale rammebetingelser for utviklingen av Skøyenområdet.
- Identifisere insitamenter for høyere arealutnyttelse.
- Analyse av planprosesser i Skøyenområdet.
- Analyse av boligprosjekt i Skøyenområdet.

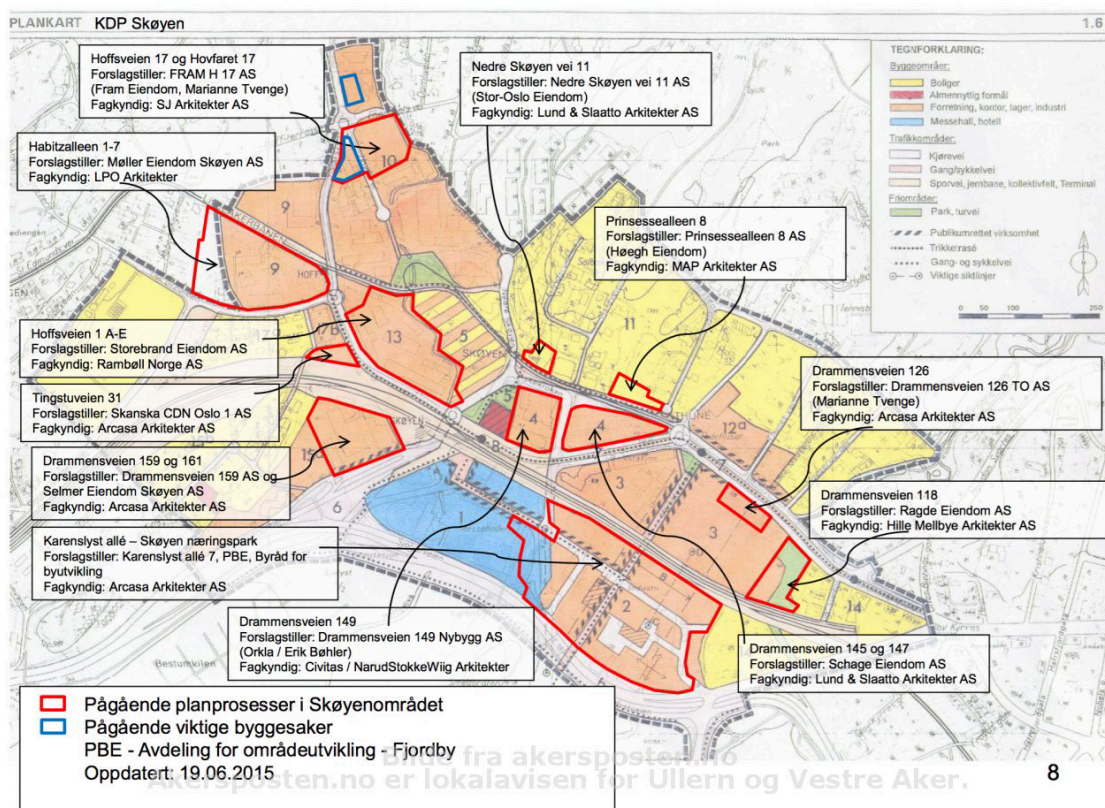
## 1.3. Avgrensning

Valg av problemstilling avgrensner hva et studie skal fokusere på (Jacobsen 2015). I denne studien forsøkes det så langt det er mulig å gjøre eksplisitte valg, og definere hva studien fokuserer på.

Studien avgrenses til et casestudie av Skøyenområdet i bydel Ullern i Oslo. Området er definert som kollektivknutepunkt, og er klart avgrenset i kommuneplan for Oslo, og i kommunedelplanen for Skøyen (Oslo kommune 1994; Oslo kommune 2015c). I problemstillingen er det definert at studien skal klargjøre grunnlaget for økt arealutnyttelse. Det er primært gjort volummessige vurderinger knyttet til arealutnyttelsen, og i liten grad økonomiske vurderinger. God tilgang til sekundærdata har redusert behovet for å innhente primærdata. Det er innhentet primærdata ved å gjennomføre et individuelt intervju. Sekundærdata er i stor grad hentet fra offentlige dokumenter. Ny områdeplan legges ut til offentlig høring i juni 2017 (Oslo kommune 1994; Oslo kommune 2015b). Tidlig i studien var det et mål om å kunne ta med data fra høringsutkast til ny områderegulering, men det forutsatte at reguleringsplanen var lagt ut til offentlig ettersyn i god tid før studiens avsluttende innleveringsfrist til NTNU i juni 2017. *Byplangrep Skøyen* er det første steg i

arbeidet mot ny områderegulering. Planen er ikke juridisk bindende, men brukes i plansaker inntil ny områdeplan foreligger. Mulighetsstudiene for området er mindre sikre kilder, selv om det er uttalt at enkelte mulighetsstudier vil påvirke arbeidet med ny områderegulering (Oslo kommune 2015b).

I studien fokuseres det på pågående reguleringsprosesser i området, og enkelte planer som foreløpig er i en tidlig fase. Pågående planprosesser tidlig i denne studien er vist i **Figur 3**. Det er medtatt flere planprosesser underveis i studien, og denne studien inneholder det som foreligger per 10. april 2017.



**Figur 3: Skøyenområdet - pågående planprosesser (Oslo kommune 2015)**

Reguleringsprosessen for Fornebu, demografi, boligutvikling, levekår, boligpriser og bomiljø er også viktige rammebetingelser for området utvikling. Det er ikke bevisst utelatt noen sentrale rammebetingelser, men det kan være flere sentrale rammebetingelser som ikke er avdekket i denne studien.

## 2. TEORI

### 2.1. Litteraturkategorier

I denne masteroppgaven brukes noe teori fra pensum i masterstudiet i eiendomsutvikling- og forvaltning ved NTNU, hovedsakelig fra eiendomsutviklingsfaget og metodefaget. Det har i tillegg vært nødvendig å innhente en del litteratur utover pensumlitteraturen, inkludert fagbøker og journalartikler. Fagbøker egner seg best til å gi et overblikk over fagfeltet, og journalartikler går ofte mer i detaljer på en bestemt problemstilling eller et tema. Offentlige rapporter har også høy status som referanser (Olsson 2011). I denne studien benyttes blant annet kommuneplan for Oslo og ulike utredninger som er knyttet til Skøyenområdet som kilder. Det er også en del relevant informasjon i media som knytter seg til problemstillingen, og avis- og nettartikler er derfor nødvendige kilder for å innhente bakgrunnsinformasjon. Det er generelt mindre faglig tyngde i slike kilder og slike kilder brukes derfor i liten grad i teoridelen.

Det er ulike synspunkter på hvilke typer referanser man bør benytte i ulike fagmiljøer. Derfor er det anbefalt å ta med veileder i vurderingen av referanser i et studieprosjekt som dette (Olsson 2011). Det er vektlagt å bruke referanser med stor faglig tyngde, og samtidig danne en bred faglig forankring i studien i samråd med veileder.

### 2.2. Litteraturområder

Arbeidet med å innhente relevant teori til studien ble påbegynt i forbindelse med metodefaget ved NTNU våren 2016. Det aktuelle byområdet ble brukt i dette faget som en mulig skisse til et masterprosjekt, men studiens hovedfokusområder og problemstilling er endret. Den obligatoriske prosjektoppgaven i metodefaget fungerte som et innledende rammeverk, men er endret i tråd med masteroppgavens problemstilling.

Studier av byer omfatter mange ulike fagområder, og en stadig pågående utvikling kan raskt endre premissene. Richard T. LeGates skriver blant annet i prologen til sjette utgave av *The City Reader* at det eksisterer god generell kjennskap om hvordan byer utvikler seg, byens sosiale strukturer, urbane kultur og sannsynlig utvikling av byer og byområder (LeGates & Stout 2015). Kapittel 2.3. til 2.6. er et sammendrag med aktuell litteratur som knytter seg til problemstillingen og hovedpunktene i denne studien.

## 2.3. Arealplanlegging

I transformasjonsøkonomimodellen (Figur 2) vises samfunnets krav som en viktig faktor i trinn 2, og i første fase ligger tomteutnyttelsen. I dette kapitlet beskrives innledningsvis grunnleggende teori om arealplanlegging, og potensielle synergieffekter ved en helhetlig arealplanlegging i delkapittel 2.3.1.

Et areal er stort sett en gitt størrelse på et område, og for at det skal forvaltes på en best mulig måte er arealplanlegging et vesentlig verktøy (Haugrønningen et al. 2011). Tilgang på arealer er en fysisk forutsetning for byers vekst, men arealer er også en nødvendig innsatsfaktor for matproduksjon og råvarer. For å sikre fremtidig tilgang til produksjonsarealer, rekreasjonsområder og uberørt natur er vern av arealer nødvendig (Haugrønningen et al. 2011).

Eiendomsretten til et areal har tradisjonelt vært styrende for forvaltningen (Haugrønningen et al. 2011). Utgangspunktet er at en grunneier har rett til å utnytte egen eiendom etter egne preferanser, men innenfor de rammer som lovverk og regler setter for området. For å avgjøre hva som kan tillates eller ikke av arealutnyttelse på en eiendom i Norge er *Plan- og bygningsloven* (pbl) det viktigste grunnlaget. Det er heller ingen generell utbygningsrett for grunneiere, men rettigheter etableres med planvedtak og ved en samlet avveining (Haugrønningen et al. 2011). Dette følger av pbl § 1-1; ”(...) bærekraftig utvikling til beste for den enkelte, samfunnet og framtidige generasjoner” (Plan- og bygningsloven 2008). I byområdet som er valgt som case i denne studien er samspillet mellom transport og arealplanlegging viktig for å utnytte potensialet for en utvikling slik det fremgår av pbl § 1-1 (Plan- og bygningsloven 2008).

### 2.3.1 Synergieffekter

Urban Analyse, som eies av Asplan Viak, har utarbeidet dokumentasjonsrapporten *Ringvirkninger av arealplanlegging – for en mer bærekraftig bytransport?* på oppdrag for Program for storbyrettet forskning (Norheim et al. 2015). Dette forskningsprogrammet er et samarbeid mellom KS og kommunene Oslo, Bergen, Trondheim og Stavanger. Målsetningen med analysene i rapporten er å studere samspill mellom areal og transportløsninger (Norheim et al. 2015).

Analysene i rapporten til Urban Analyse viser at planlegging i et område der det tas hensyn til både areal og transport i sammenheng kan skape store synergieffekter (Norheim et al. 2015). Muligheten for å oppnå synergieffekter kan være utfordrende siden forskjellige aktører har ansvaret for virkemidlene i norske byer;

- Kommunen – fortetning, kommunale veier og restriksjoner på bilbruk.
- Fylkeskommunen – kollektivtransport og fylkeskommunale veier.
- Staten v/Statens Vegvesen – riksveier
- Fylkeskommune og Staten v/ Statens Vegvesen – veiadministrasjon av fylkesveier.

En av konklusjonene i rapporten fra Urban Analyse er at man er avhengig av reinvestering i et forbedret tilbud for å få full uttelling av synergieffekter ved fortetningstiltak og fremkommelighetstiltak. Det er derfor viktig med forpliktende samarbeidsavtaler mellom de ulike aktørene. Gjennom bypakker eller lignende kan det sikres gode synergieffekter og gevinstrealiseringer ved et forpliktende samarbeid mellom aktørene (Norheim et al. 2015).

## 2.4. Byplanlegging og urbane studier

I dette kapittelet vises en teoretisk tilnærming til samfunnets ambisjoner og trender, som er faktorer i transformasjonsøkonomimodellen (Figur 2).

*The City Reader* er redigert av Richard T. LeGates og Frederic Stout. Den ble utgitt første gang i 1996, og siste utgave er fra 2015 (LeGates & Stout 2015). *The City Reader* har blitt en av de mest brukte samleverker i verden innen byplanlegging og urbane studier. I boken legges det vekt på både utopiske tanker og prediksjoner for byer, og på normative teorier for hvordan byplanleggere og beslutningstakere kan skape bedre byer (LeGates & Stout 2015). Kapittelet *The City of Theory* er basert på et utdrag fra boken *Cities of Tomorrow* skrevet av den anerkjente engelske geograf/byplanlegger Sir Peter Hall (Hall 2002). Hall fokuserer på byplanlegging i den vestlige verden, men hans filosofiske analyser av urban planlegging i praksis har hatt stor betydning på verdensbasis. Han poengterer blant annet at få byplanleggere får muligheten til å planlegge en by fra grunnen av. Normalen er at det må avgjøres hvordan nye gater, boliger, handelssentra, industrielle områder, offentlige områder og parker og infrastruktur skal tilpasses til eksisterende byområder. Med et slikt utgangspunkt kan byplanlegging defineres som en pågående uoversiktlig og rotete prosess. En urban planleggingsprosess er heller ikke en verdinøytral og vitenskapelig prosess der en utdannet elite ikke nødvendigvis kan velge den beste løsning på et planproblem (Hall 2002). Urban

planlegging beskrives av Paul Davidoff i journalartikkelen *Advocacy and Pluralism in Planning* som en politisk prosess som krever at planleggere velger mellom motstridende verdier (Davidoff 1956). Hva som definerer en god by varierer i stor grad, og er personavhengig eller avhengig av gruppetilhørighet. Byplanleggere må derfor forsøke å avdekke målkonflikter og vurdere hvilken type by som skal utvikles, og for hvem (LeGates & Stout 2015). Stephen M. Wheeler og Timothy Beatley påpeker i *Sustainable Urban Development Reader* at bærekraftig urban utvikling vektlegges generelt mer i europeiske byer enn i USA og mesteparten av verden forøvrig (Wheeler & Beatley 2014). Dette gjelder særlig i nord- og nordvestlige deler av Europa. Europeiske byer har også tradisjonelt en høyere tetthet/arealutnyttelse enn amerikanske byer der store deler av befolkningen bor i forsteder og avhengige av biltransport (Wheeler & Beatley 2014). T. Beatley poengterer at høyere arealutnyttelse muliggjør mer effektive energisystemer og offentlig transport. Relativt høy arealutnyttelse er oppnådd ved restriksjoner på utbredelse langt fra bykjernen, og ved å fremme byfornyelser og industriell gjenbruk (Wheeler & Beatley 2014). Som eksempel, markerer Markagrensa og Markaloven i Oslo et skille mellom bebyggelse og skog, og er en medvirkende faktor for begrenset utbredelse av byen (Markaloven 2016).

Den danske arkitekten Jan Gehl har i over førti år bidratt til å omforme byområder i ulike deler av verden, basert på egne studier av hvordan mennesker bruker eller kunne tenkes å bruke offentlige områder mellom egen bolig og der de arbeider (Gehl 2011; LeGates & Stout 2015). Urban design og byplanlegging beskrives av Gehl i *Life Between Buildings* som et arbeid med flere svært ulike skalaer (Gehl 2011). Den store skalaen omfatter en helhetlig byplanlegging sett fra et større perspektiv og tilsvarende et overordnet plankart. Den midtre skalaen/utviklingsskalaen beskriver utforming av enkeltkvartaler eller segmenter, og organisering av byrom og bygninger. Den laveste delen av skalaen er det menneskelige landskapet, og omfatter det byrommet som oppleves i øyehøyde. Det viktige i dette perspektivet er kvaliteten på bylandskapet som brukes av beboere i byen (Gehl 2011).

I følge Helbrecht og Dirksmeier er en urban livsførsel synonymt med åpenhet i form av habilitet og tilgjengelighet. I den forstand er en slik livsførsel usikker og ufullstendig siden den er eksperimenterende og uforutsigbar (Helbrecht & Dirksmeier 2016). En slik åpenhet er nødvendig for å dyrke frem en særegen kultur i en by, og for å skape et sosialt mangfold med velfungerende moralske verdier som grunnlag. Alt dette kan imidlertid ikke utvikle seg innenfor et vakuum, men i et kulturelt systematisert område fylt av historie. Det foreslås ofte i

praksis en byutforming som er uavhengig av område og plassering, men Helbrecht poengterer at det ikke eksisterer noen magisk formel for fremtidig utforming av byer siden en by er en individuell enhet med en særegen historie. Byen er beskrevet av Rolf Lindner som et sted som har blitt formet ved sin historie, og er en form for individuell enhet med egen hukommelse og vaner (Lindner 2003). De kulturelle aspektene bør tas hensyn i planleggingen av fremtidige byrom (Helbrecht & Dirksmeier 2016)

I et moderne samfunn er det komplekse sett av lover og regler. De griper ofte inn i hverandre, så mangel på helhet og samordning kan medføre at konsekvensene av forskjellige sektorvedtak er uklare. Det medfører et stort behov for å avdekke og avveie ulike interesser, slik det gjengis av Paul Davidoff i andre avsnitt i dette kapittelet, og fatte beslutninger i et langsiktig og allsidig perspektiv. Planleggingssystemet i pbl er ment å fungere som et grunnleggende verktøyet for å forsøke å sikre en slik utvikling i Norge, og i påfølgende kapittel beskrives detaljer i plansystemet (Haugrønningen et al. 2011).

## 2.5. Plansystemet og sentralt lovverk

Plansystemet og sentralt lovverk er det grunnleggende for styringen fra offentlig side og legger premissene for eiendomsutvikling (Haugrønningen et al. 2011; Wøhni et al. 2012). I Norge er planleggingssystemet hierarkisk utformet. Planer fra et høyere nivå skal være retningsgivende og sette rammer for planer på lavere nivåer i det hierarkiske plansystemet, som er vist i **Figur 4** (Haugrønningen et al. 2011). Figuren er basert på en tilsvarende modell i *Planlegging og gjennomføring av reguleringsplaner, hefte 2* (Haugrønningen et al. 2011; Wøhni et al. 2012).

NIVÅ	RETNINGSLINJER - PROGRAMMER	MIDLERTIDIG BÅNDEGGING	BINDENDE AREALPLANER
NASJONALT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nasjonal politikk – forventningsdokument til kommunal og regional planlegging</li> <li>- Statlige planretningslinjer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Statlig planbestemmelse</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Statlig arealplan</li> </ul>
REGIONALT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regional planstrategi</li> <li>- Regionale planer</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Regional planbestemmelse</li> </ul>	
LOKALT	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommunal planstrategi</li> <li>- Kommuneplanens samfunnsdel og tematisk kommunedelplan</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- (Inngår i bindende planer)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Kommuneplanens arealdel</li> <li>- Kommunedelplan</li> <li>- Områderegulering</li> <li>- Detaljregulering</li> </ul>

Figur 4: Planredskapene i plan- og bygningsloven (Wøhni et al. 2012).

En regional plan er retningsgivende og setter rammer for en kommuneplan, og tilsvarende for en kommuneplan overfor en reguleringsplan, og deretter en reguleringsplan overfor en byggesak (Haugrønningen et al. 2011). Planer for et mindre boligområde skal derfor i teorien henge sammen med målsetninger som er gitt på et høyere nasjonalt plan i plansystemet, men i praksis er det ikke alltid slik. På nasjonalt plan gis det overordnede og mindre spesifiserte føringer, og detaljeringen øker for hvert nivå i plansystemet. Bindende arealplaner er vist i Figur 4, og det er hovedsakelig i arealdel til kommuneplan og reguleringsplan at arealplanleggingen skjer (Haugrønningen et al. 2011).

### 2.5.1. Myndighetsstruktur, virkemidler og aktører

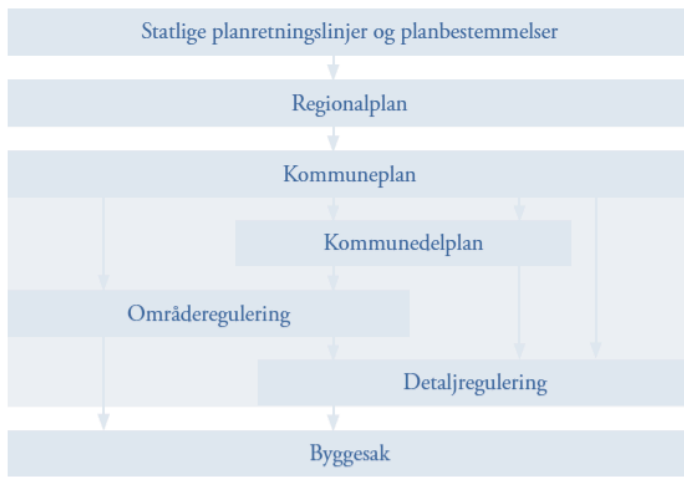
Et levende samfunn vil stadig utvikles og omformes, og det er kontinuerlige endringsprosesser i Norge som følge av innovasjon, omstillinger, vedlikehold og vern (Haugrønningen et al. 2011). De fysiske rammene for areal-, infrastruktur- og områdeutvikling følger av pbl. Den har derfor stor betydning for samfunnsutvikling og planlegging. Det er store verdier og interesser i spill, og loven har følgelig detaljerte bestemmelser for hva som er tillatt i planlegging, saksbehandling og gjennomføring (Haugrønningen et al. 2011). Loven skal også avveie mellom vekst og vern på en mest mulig hensiktsmessig måte, og håndtere spørsmål i planarbeidelsen rundt særlovgivning (Haugrønningen et al. 2011; Leikvam & Olsson 2014). Viktige beslutninger rundt erverv og eiendomsutvikling skjer ofte før formell planprosess igangsettes, så kjennskap og forståelse for tilgrensende lovverk er også viktig. Følgende tilgrensende lovverk kan være aktuelt, men er ikke omhandlet særskilt i denne studien (Leikvam & Olsson 2014);

- Lov om eierseksjonering
- Særlovgivning (naturvernlov, forurensningslov, kulturminnelov)
- Veg- og trafikklovgivning
- Jord- og skoglov, odelslov
- Ekspropriasjonslovgivning

Strukturen i pbl er systematisert fra nasjonalt nivå, til fylkesnivå og kommunalt nivå og deretter tiltakshavere (Haugrønningen et al. 2011; Plan- og bygningsloven 2008). Tilsvarende struktur går motsatt vei fra borgere til kommune, og via fylke og eventuelt videre til staten når det er nødvendig. Planhierarkiet er vist i **Figur 5**. Virkemidlene på øverste nivå er statlige planbestemmelser, planretningslinjer og statlige arealplaner. Fylkeskommunen er besluttende



planmyndighet for regionale planer. På lokalt/kommunalt nivå anvender kommunestyret følgende plantyper etter behov; kommuneplanens arealdel, kommuneplan, områderegulering og detaljregulering. En byggesak kan starte når det aktuelle arealet er regulert (Haugrønningen et al. 2011). For å styrke og utvikle lokaldemokratiet er det lovbestemt medvirkningsrett i planprosessene (Regjeringen 2014d).



Figur 5: Planhierarkiet gitt av plan- og bygningsloven (Haugrønningen et al. 2011).

I en planprosess vil det variere hvem og hvor mange aktører som blir involvert (Leikvam & Olsson 2014). Gunnar Leikvam og Jon Olsson har utarbeidet en eksempelliste med aktører i boken *Eiendomsutvikling* (side 21), med en påfølgende påminnelse om at ethvert prosjekt er unikt og at de involverte aktørene derfor vil variere. Leikvam og Olssons eksempelliste med aktører er delt i tre nivåer, og er her gjengitt (Leikvam & Olsson 2014):

- *Kjernen:*
  - *Utvikler (fagkompetanse på utvikling)*
  - *Eiendomsbesitter/grunneier (tomtebesitter/rettighetshaver)*
  - *Utbygger/byggherre (prosjekterende, byggende, eller eier/bruker)*
  - *Investor/finansieringsinstitusjon (finansiell aktør)*
  - *Konsulent ("verktøy")*
- *Interesser man må forholde seg til: Utvikler (fagkompetanse på utvikling)*
  - *Kommunalt plankontor (premissgiver)*
  - *Kommunalpolitikere (premissgiver, pådriver)*

- *Andre offentlige aktører/interessebærere (fag- og sektorinteresser, overordnede myndigheter)*
- *Kunder/brukere/leietakere (sluttbrukere)*
- *Naboer (potensielle kunder, interessenter, med- eller motkrefter). Andre interessenter:*
  - *Foreninger*
  - *Interessegrupper*
  - *Media*
  - *Mange andre er aktuelle*

Det siste nivået med interessenter i listen til Leikvam og Olsson vil i stor grad være prosjektspesifikke, med potensielle med- eller motkrefter med interesser knyttet til en eiendom eller reguleringsprosess (Leikvam & Olsson 2014). Vedtatte planer gir rammene for hva som tillattes på en eiendom, og loven og vedtatte forskrifter er overordnede regelverk for byggesaker. For tekniske løsninger og krav til helse, miljø og sikkerhet (HMS) er det forskriftene som legger føringene i praksis (Haugrønningen et al. 2011). Planhierarkiet og virkemidler er vist i Figur 5 og er nærmere beskrevet i de påfølgende delkapitlene 2.5.2. til 2.5.4. Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler er beskrevet i egne delkapitler til slutt siden dette er relevant i denne casestudien - se kapittel 2.5.5. og 2.5.6.

### 2.5.2. Nasjonalt nivå – statlige planoppgaver

Nasjonalt nivå er planhierarkiets øverste nivå, og statlige planoppgaver er retningsgivende for regionalt og kommunalt nivå ut fra nasjonale mål.

#### *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging (§ 6-1)*

De siste tiårene har regjeringen innført en praksis med å utarbeider nasjonale forventninger til planleggingen, og siden 2009 er dette lovfestet i pbl § 6-1 (Plan- og bygningsloven 2008; Regjeringen 2015). Hver fjerde år utarbeider regjeringen nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging for å fremme en bærekraftig utvikling. Dette legges til grunn når nye fylkesting og kommunestyre utarbeider regionale og kommunale planer og planstrategier, og er grunnlaget for statlig medvirkning i planleggingen. Målet er en mer forutsigbar og målrettet planlegging ved oppfølging fra alle nivåene i planhierarkiet. Mål, oppgaver og interesser er samlet i et retningsgivende forventningsdokument som må ses i

sammenheng med gjeldende lovverk og veiledninger. Regjeringens forventningsdokumentet fra 2015 er mindre omfattende med færre prioriterte punkter enn tilsvarende dokument fra 2011, men det inneholder tydeligere forventninger. Dokumentet er inndelt i tre hovedtemaer med forventninger (Regjeringen 2015):

1. *Gode og effektive planprosesser*
2. *Bærekraftig areal- og samfunnsutvikling*
3. *Attraktive og klimavennlige by- og tettstedsområder*

#### *Statlige planretningslinjer (§6-2)*

Statlige planretningslinjer etter pbl § 6-2 har blant annet til hensikt å konkretisere nasjonale forventninger til planleggingen og markere nasjonal politikk (Regjeringen 2014c).

Følgende statlige planretningslinjer er gjeldende per mai 2017 (Regjeringen 2014c):

Statlige planretningslinjer for:

- samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)
- differensiert forvaltning av strandsonen langs sjøen (2011)
- klima- og energiplanlegging i kommunene (2009)
- å styrke barn og unges interesser i planleggingen (1995)
- vernede vassdrag (1994)
- samordnet areal- og transportplanlegging (1993)

Kommunene må følge føringene i gjeldende planretningslinjer, og de setter derfor premissene for reguleringsplaner (Regjeringen 2011b). Retningslinjene er derimot ikke bindende for arealbruken i forhold til private aktører (Regjeringen 2011a). Det medfører at kommunen ikke kan hindre tiltak ved å kun vise til statlige planretningslinjer (Regjeringen 2011a).

#### *Statlige planbestemmelser (§ 6-3)*

Statlige planbestemmelser følger av pbl § 6-3 og gjelder for inntil ti år (Plan- og bygningsloven 2008; Regjeringen 2014b). Planbestemmelsene brukes for å markere nasjonale forventninger til planleggingen og for å markere nasjonal politikk, og nedlegger forbud mot å iverksette bestemte bygge- og anleggstiltak uten tillatelse fra departementet. Det er kun et alternativ hvis det samsvarer med bindende arealdel i kommune- eller reguleringsplan (Regjeringen 2014b).

### *Statlige arealplaner (§ 6-4)*

Staten kan etter pbl § 6-4 utarbeide statlige reguleringsplaner og arealdel av kommuneplan (Plan- og bygningsloven 2008). Det gjøres i henhold til pbl § 6-4 når ”gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det”(Plan- og bygningsloven 2008; Regjeringen 2016b). Loven åpner for en vid tolkning, og mulighet for staten til å utarbeide statlige arealplaner (Regjeringen 2016b). Bruk av slike planer er kun ment som en unntaksordning i forhold til ordinært plansystem. Miljøverndepartementet og Kommunal- og moderniseringsdepartementet har i samarbeid utarbeidet følgende kriterier for å avgjøre om bruk av statlig plan kan være aktuelt (Regjeringen 2016b):

- *Det er viktig med rask gjennomføring av planprosessen.*
- *Det er større prosjekt som berører to eller flere kommuner, og der det er stor uenighet mellom kommunene i valg av løsning.*
- *Det er store konflikter mellom lokale, regionale og nasjonale interesser.*
- *Det er et ønske fra lokale myndigheter at planen behandles som statlig plan.*
- *Når det er store konflikter mellom statlige myndigheter.*

Det er et mål for dagens regjering å øke bruken av statlige planer for store samferdselsprosjekter (Regjeringen 2016b). Regjeringen har tidligere varslet at det kunne være aktuelt å skjære gjennom med statlig reguleringsplan for Fornebubanen (Grande 2016). Det er per i dag ingen pågående statlige arealplaner knyttet til det aktuelle byområdet i denne oppgaven, og det vil derfor ikke beskrives nærmere i resultatdelen.

### *Nasjonale retningslinjer og veiledere*

Nasjonale veiledere og retningslinjer skal sikre uønsket variasjon og ivareta viktige prioriteringer (Helsedirektoratet 2007). Aktuelle veiledere/retningslinjer for byutvikling i denne sammenhengen er særlig:

- *Retningslinje for behandling av luftkvalitet i arealplanlegging (T-1520)*
- *Retningslinje for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442/2016)*

Dette er ikke statlige planretningslinjer etter pbl § 6-2. De gjeldende planretningslinjene er opplistet tidligere i dette kapitlet (Plan- og bygningsloven 2008). Retningslinjene for støy anbefaler at kommunene viser varsomhet i det som er definert som gul sone, og ikke åpner for ny bebyggelse i det som er definert som rød sone (Regjeringen 2016a). Anbefalingene kan

avvikles for sentrumsområder, særlig rundt kollektivknutepunktene, og følgende utdraget fra T-1442/2016 er særlig relevant i denne casestudien (Regjeringen 2016a):

*”I sentrumsområder i byer og tettsteder, spesielt rundt kollektivknutepunkter, er det aktuelt med høy arealutnyttelse av hensyn til samordnet areal- og transportplanlegging. Forutsatt at kommunen har angitt grensene for slike områder i kommuneplanens arealdel, kan det vurderes å tillate oppføring av ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. I slike avviksområder bør kommunen minimum stille konkrete krav til ny bebyggelse med støyfølsomt bruksformål. Kravene bør nedfelles i planbestemmelsene slik at de blir juridisk bindende.”* (Regjeringen 2016a).

I tillegg til retningslinjer utarbeides og oppdateres veiledere med hensikt å fungere som praktiske hjelpemidler for byggesak og arealplanlegging. Grad av utnytting (H-2300) er eksempelvis en veileder for forståelsen av regelverk om grad av utnytting og beregnings- og måleregler i byggesak og arealplanlegging (Regjeringen 2014a).

### 2.5.3. Regionalt nivå – regional plan

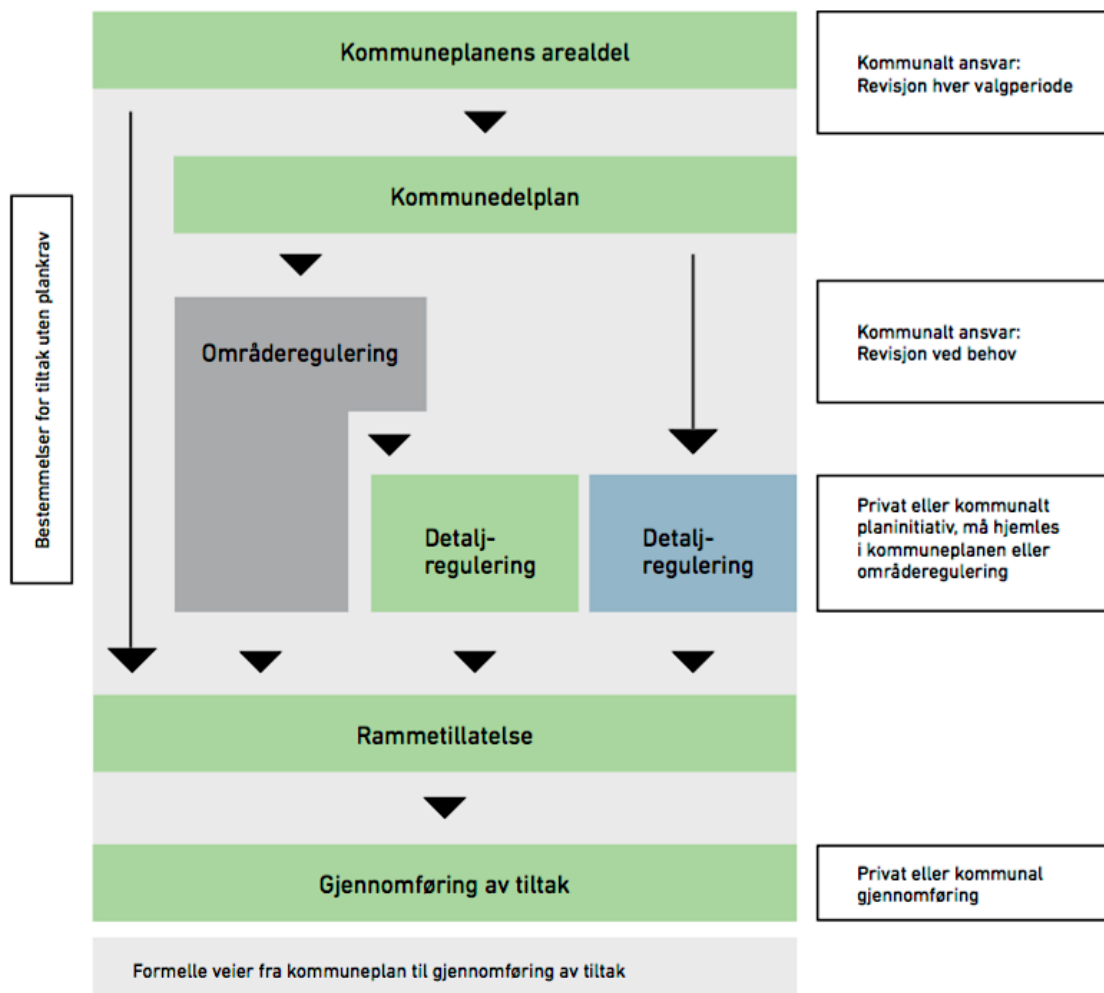
Regionalt nivå ligger per i dag hos fylkeskommuner som er regional planmyndighet (Regjeringen 2009d). Planspørsmål kan berøre flere kommuner, og enkelte oppgaver kan ikke løses innenfor en enkelt kommune. Planlegging på regionalt nivå kan da være hensiktsmessig, og regionale planavklaringer er viktige for å ivareta både nasjonal- og kommunal arealpolitikk (Regjeringen 2009d).

I Østlandsregionen og Oslo-området er spørsmål om samferdselstiltak og infrastruktur viktig i et regionalt perspektiv (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune 2015). Stortinget tilrådet i 2009 Oslo kommune og Akershus fylkeskommune å utarbeide en regional plan for areal og transport i Odelstingsproposisjon nummer 10 (2008-2009) som er en oppfølging av Stortingsmelding nummer 12 (2006-2007) *Regionale fortrinn – regional framtid* (Regjeringen 2006; Regjeringen 2008). I vedtaket understrekes det at en retningsendring i hovedstadsregionen er nødvendig for regionen og for å ivareta nasjonale mål om transport, Landbruks-, natur- og friluftsliv (LNF)- områder og miljø (Regjeringen 2008). Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ble vedtatt i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune desember 2015, og det legges opp til høyere arealutnyttelse, økt satsning på kollektivtransport, sykkel og gange (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune 2015). De siste årene er det gjennomført en rekke plan- og utredningsprosesser i regionen, og en del

pågår fremdeles, men de er ikke en direkte følge av den regionale planen fra 2008. Disse planene er viktige for samordning av areal og transport i regionen, men de beskrives ikke nærmere i denne casestudien (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune 2015).

#### 2.5.4. Lokalt nivå – kommunal planlegging

Kommunal planlegging skjer gjennom kommuneplanen som omfatter planlegging både for kommunesamfunnet og kommuneorganisasjonen (Haugrønningen et al. 2011). I **Figur 6** vises veier fra kommuneplan til gjennomføring av tiltak (Haugrønningen et al. 2011; Wøhni et al. 2012).



Figur 6: Formelle veier fra kommuneplan til gjennomføring av tiltak (Wøhni et al. 2012)

De formelle veier, vist i Figur 6, fra kommuneplan til kommunedelplan og områderegulering/detaljregulering er beskrevet i dette kapittelet (Haugrønningen et al. 2011).

### *Kommuneplan*

Kommunene er pålagt å utarbeide en kommuneplan etter pbl § 11-1 som definerer at *”Kommunen skal ha en samlet kommuneplan som omfatter samfunnsdel med handlingsdel og arealdel”* (Plan- og bygningsloven 2008; Regjeringen 2009a).

Dette er en overordnet plan som trekker de store linjene for kommunen de neste årene, men styringsdokumentet gir ikke detaljer for enkeltprosjekter og enkeltområder (Oslo kommune 2016b; Regjeringen 2009a). Arealdelen av kommuneplanen dekker hele kommunens areal. Den viser ønsket arealbruk i sammenheng med mål og strategier i kommuneplanens samfunnsdel. Planen er en grovmasket plan for arealbruk, fremtidige tiltak og viktige hensyn som skal ivaretas. Det er plankart for arealbruk og hensynssoner, og temakart. Det er blant annet temakart for støy, luftforurensning, kulturminner og grøntområder. Samfunnsdelen supplerer arealdelen med retningslinjer og bestemmelser. Det legges føringer for hvilke fysiske kvaliteter som skal ivaretas i kommunen ved planprosesser og byggesaker. En kommuneplanen bør omfatte alle viktige målsetninger og oppgaver i kommunen. Den skal også skire regionale og nasjonale mål, interesser og oppgaver. Den må derfor ta utgangspunkt i statlige og regionale pålegg og retningslinjer, og den kommunale planstrategien (Oslo kommune 2016b; Regjeringen 2009a). I resultatdelen beskrives gjeldende kommuneplan for Oslo i kapittel 4.1.5.

### *Planstrategi*

Hensikten med å utarbeide planstrategi er *”å styrke den demokratiske styringen av kommunens planlegging og peke ut retning for kommuneplan, økonomiplan og andre planer og strategier”* (Oslo kommune 2016b). Planstrategi skal utarbeides minst én gang i hver valgperiode. Dette følger av pbl § 7 (Plan- og bygningsloven 2008). I henhold til pbl § 7 skal planstrategien *”redegjøre for viktige regionale utviklingstrekk og utfordringer, vurdere langsiktige utviklingsmuligheter og ta stilling til langsiktige utviklingsmål og hvilke spørsmål som skal tas opp gjennom videre regional planlegging”*. Det stilles også krav om at planstrategi utarbeides av et nyvalgt bystyre innen ett år etter konstituering (Plan- og bygningsloven 2008). Gjeldende planstrategi for Oslo beskrives i resultatdelen i kapittel 4.1.6.

### *Kommunedelplan / områdeplan og detaljregulering*

For bestemte områder, temaer eller virksomhetsområder vedtar kommunestyret at det er hensiktsmessig å utarbeide en kommunedelplan, jf. pbl § 11-1 (Plan- og bygningsloven 2008;

Regjeringen 2009a). Det gjelder blant annet for Skøyenområdet i Oslo som per i dag har en kommunedelplan fra 1994. En kommunedelplan er en mer detaljert reguleringsplan, og brukes som grunnlag for byggesaker (Oslo kommune 2015c; Oslo kommune 2016b).

Kommunedelplan for Skøyen er beskrevet i resultatdelen i kapittel 4.1.2. Ny områdeplan er under utarbeidelse, og foreløpige detaljer fremgår i kapittel 4.1.8.

Reguleringsplaner kan utformes som områderegulering eller detaljregulering, jf. pbl §§ 12-2 og 12-3 (Plan- og bygningsloven 2008; Regjeringen 2009b; Regjeringen 2009c). Kommunen sørger for at det utarbeides en områderegulering når det er behov for mer detaljerte avklaringer av arealbruken i et område, og private kan stå for hele eller deler av det planfaglige arbeidet. Detaljregulering har stort sett de samme formål og virkemidler som områderegulering. Denne planformen brukes for gjennomføring av utbyggingsprosjekter og tiltak, samt for vern og sikring av ulike verdier (Plan- og bygningsloven 2008; Regjeringen 2009b; Regjeringen 2009c).

#### 2.5.5. Rekkefølgebestemmelser

I pbl §§ 11-9 og 12-7 videreføres en veletablert ordning med muligheter for rekkefølgebestemmelser for henholdsvis kommuneplanens arealdel og reguleringsplan (Leikvam & Olsson 2014; Plan- og bygningsloven 2008). Kommunen og utbygger/tiltakshaver er parter, og Leikvam og Olssen beskriver at det må oppklares hvem som utfører hva, og hva betingelsene er (Leikvam & Olsson 2014). Det kan stilles krav om utbygging eller etablering av infrastruktur i en bestemt rekkefølge for begge plantyper. Rekkefølgebestemmelser må ligge innenfor det som følger av lovbestemmelsene og må ha en sammenheng med planen de er knyttet opp mot. I praksis kan slike avtaler være styrende for en del av gjennomføringen av planen, og hva en utbygger kan gjøre. Det har også vist seg å være en effektiv måte for kommuner å få etablert infrastruktur på (Leikvam & Olsson 2014).

#### 2.5.6. Utbyggingsavtaler

I 2006 ble for første gang utbyggingsavtaler lovregulert i et eget kapittel i pbl, kapittel 17 (Leikvam & Olsson 2014; Plan- og bygningsloven 2008). Saksbehandlingsreglene i Byggesaksforskriften (SAK 10) er utarbeidet for å sette rammer for bruk av utbyggingsavtaler (DiBK 2016). SAK 10 skal sikre en forutsigbarhet ved forhandlinger med kommunen, og



avgjøre når avtaler kan inngås, hva de kan omfatte, og at de kan brukes til gjennomføring av kommunale utbyggingsplaner (DiBK 2016; Leikvam & Olsson 2014).

Kommuner har i stor grad brukt utbyggingsavtaler som et bolig-politisk virkemiddel (Leikvam & Olsson 2014). Ved inngåelse av utbyggingsavtaler har kommunen sikret seg kontroll over utbygging av boligfelt uten at kommunen eier arealene. På 1990- og 2000- tallet utviklet det seg en stadig sterkere kostnadsvridning fra det offentlige over til private utbyggere. Dette ledet til en lovregulering i pbl, og etterhvert SAK 10 som kompletterende forskrifter til loven (Leikvam & Olsson 2014).

I pbl § 17-3 defineres avtalens innhold (Plan- og bygningsloven 2008). Avtalene kan gjelde forhold i arealdelen til kommuneplan eller reguleringsplan, som kommunen har gitt bestemmelser om.

Avtalene inneholder ofte følgende (Plan- og bygningsloven 2008):

- Etter pbl § 12-7 punkt 5: ”*antallet boliger i et område, største og minste boligstørrelse, og nærmere krav til tilgjengelighet og boligens utforming der det er hensiktsmessig for spesielle behov,*”
- Etter pbl § 17-3: Fortrinnsrett til å kjøpe andel av boligene til markedspris for kommunen eller andre.
- Etter pbl § 17-3: Utbygger eller grunneier skal finansiere tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak. Det kreves at tiltak står i rimelig forhold til ”*utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføringen av planen og forpliktelser etter avtalen*”.
- Etter pbl kapittel 18: Opparbeidelse av veg, vann, avløp og park (grønn og teknisk infrastruktur).

## 2.6. Bystruktur

*United Nations Human Settlements Programme* (UN-Habitat) er et FN-program som arbeider med å utvikle en bedre urban fremtid. Det gjøres ved å fremme ”*sosialt og miljømessig bærekraftig utvikling*” (UN-Habitat 2012). Verdens byer står overfor store miljømessige, økonomiske, demografiske, sosiale og arealmessige utfordringer. FNs generalforsamling ga mandat til dette programmet i 1978 for å løse problemer knyttet til urban vekst. UN-Habitat

har utviklet seg til en viktig internasjonal institusjon med kunnskap om byutviklingsprosesser, og mulige løsninger på utfordringer byer står overfor (UN-Habitat 2012).

UN-Habitat har utviklet fem prinsipper for et bærekraftig byområde/bydel, som blant annet er brukt som mal i Mulighetsstudie Karenslyst som er beskrevet i resultatdelen i kapittel 4.1.7 (EBY & Asplan Viak AS 2016; UN-Habitat 2015).

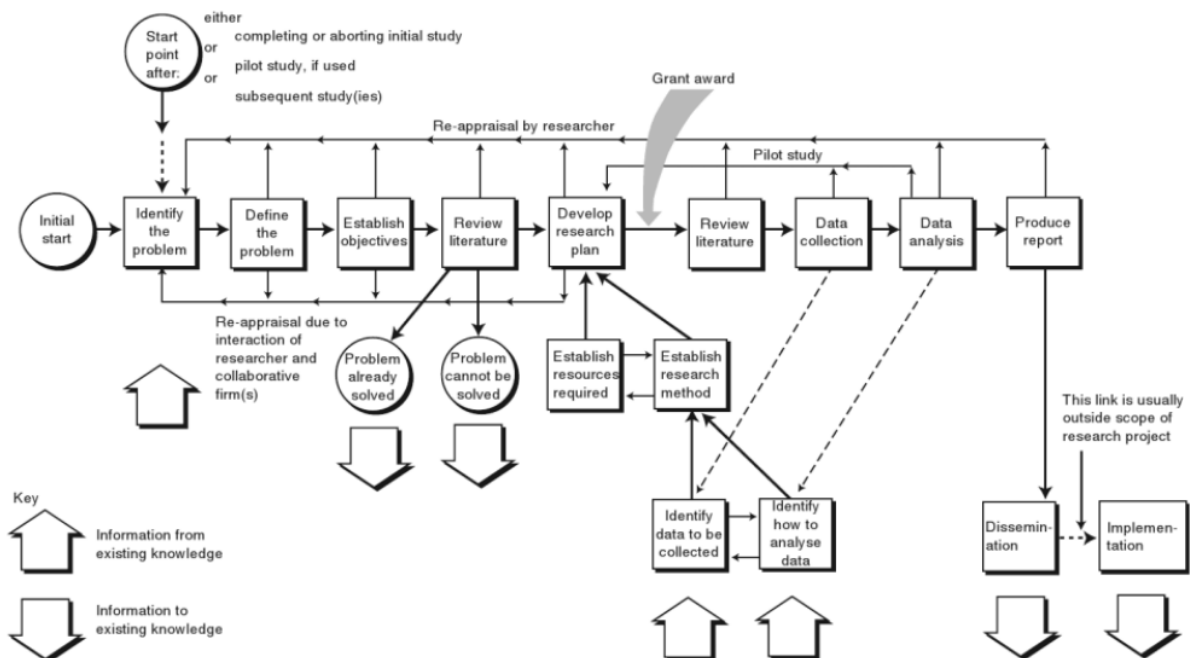
De fem prinsippene for byområder er som følger (UN-Habitat 2015):

1. *Tilstrekkelig plass til gater, og et effektivt gatenett. Gatenettet bør være 30 % av arealet, og gatelende per km<sup>2</sup> bør mist være 18 km.*
2. *Høy tetthet. Det skal minst være 15.000 personer per km<sup>2</sup>.*
3. *Blandet arealbruk. Minst 40 % av arealet på bakkenivå skal være næringsformål.*
4. *Sosial miks. Tilgjengelighet av boliger i ulike prisklasser. 20 – 50 % billige boliger, og hver boligklasse skal ikke overstige 50 prosent av totalen.*
5. *Begrenset spesialisert arealbruk. Kvartaler/blokker med kun en funksjonsformål skal dekke mindre enn 10 % av byområdet.*

### 3. METODE

#### 3.1. Generelt om forskningsmetodikk

Metode er en strategi for hvordan forskeren skal gå fram for å utvikle vitenskap (Jacobsen 2015). Forskning har til hensikt å frembringe troverdig og gyldig virkelighetsbasert kunnskap. I vitenskapens verden er *empiri* betegnelsen for informasjon om virkeligheten. Metode innebærer i praksis en strategi for å innhente empiri som er troverdig og besvarer studiens problemstilling (Jacobsen 2015). **Figur 7** er hentet fra boken *Research Methods for Construction* av Richard Fellows og Anita Liu (Fellows & Liu 2015). Modellen ble opprinnelig utarbeidet av The Science and Engineering Research Council (SERC 1982). Fellows og Liu påpeker at forskning er en dynamisk prosess, og at prosessen derfor må være fleksibel, slik det illustreres i Figur 7 (Fellows & Liu 2015). Tidlig i studien fremlegges teori og tidligere funn som relaterer seg til problemstillingen, og studien må tilpasses når nye funn fremkommer. Det er viktig at forskningen som gjennomføres er pålitelig og troverdig, uavhengig av hvilke metoder som tas i bruk (Fellows & Liu 2015).



Figur 7: The Reasearch process (Bryman & Cramer 1994); hentet fra (Fellows & Liu 2015)

Studier går gjennom ulike faser, som illustrert i Figur 7. Dag Ingar Jacobsen har inndelt gangen i en undersøkelsesprosess i åtte faser; med 3 fellesfaser først som er uavhengige av

kvalitativ eller kvantitativ metode. Fase 1 er utvikling av problemstilling, fase 2 er valg av undersøkelsesopplegg og fase 3 er valg av type informasjon (kvalitativ eller kvantitativ) (Jacobsen 2015). Problemstillingen i denne studien er beskrevet i kapittel 1.2. Denne casestudien vil fokusere på grunnlaget for utviklingen av et byområde.

Undersøkelsesopplegget (Fase 2) bør da i det minste ha et design som inneholder tidsseriedata, det vil si opplysninger fra flere tidspunkter (Jacobsen 2015).

### 3.1.1. Kvalitative og kvantitative metoder

Ved *kvantitativ tilnærming* søkes det etter faktiske data (Jacobsen 2015). Forhold mellom innsamlede data og teori og funn fra tidligere forskning analyseres (Fellows & Liu 2015). Ved en *kvalitativ tilnærming* forsøkes det å få innsikt i virkelighetsforståelsen til personer eller grupper (Jacobsen 2015). I kvalitativ forskning velges ofte et begrenset utvalg, og det undersøkes ulike aspekter som eksempelvis tro, meninger, forståelse og erfaringer (Jacobsen 2015).

Inndelingen i **Tabell 1** er basert på fase fire til syv i Jacobsens undersøkelsesprosess, og det er fire separate faser for en kvalitativ og kvantitativ tilnærming (Jacobsen 2015).

Kvalitativ tilnærming (subjektive funn)	Kvantitativ tilnærming(objektive funn)
<b>Fase 4:</b> Hvordan skal vi samle inn informasjon? <i>Innsamling av primærdata og sekundærdata.</i>	<b>Fase 4:</b> Hvordan skal vi samle inn informasjon? <i>Spørreskjemaer med faste svaralternativer.</i>
<b>Fase 5:</b> Utvalg av enheter? <i>Hvordan velge informanter/respondenter?</i>	<b>Fase 5:</b> Hvordan skal vi velge ut respondenter? <i>Hvor stort utvalg? Må være representative for en gruppe.</i>
<b>Fase 6:</b> Hvordan skal vi analysere de data vi får inn? <i>Metoder for systematisering, og sikre at datamengden blir overkommelig.</i>	<b>Fase 6:</b> Hvordan skal vi analysere de data vi har fått? <i>Foreta enkle analyser, og vurdere samvariasjon.</i>
<b>Fase 7:</b> Hvor gode er funnene og konklusjonene? <i>Kan vi generalisere?</i>	<b>Fase 7:</b> Hvor gode er funnene og konklusjonene? <i>Kan vi stole på våre funn? Er de gyldige for andre enn respondentene?</i>

**Tabell 1: Undersøkelsesprosessen, fase 4 - 7 (Jacobsen 2015)**

En kvalitativ tilnærming beskriver i større grad nyanser av det som eksisterer, kontra hvor vanlig noe er eller hvor hyppig noe forekommer (Repstad 1993). En kvalitativ tilnærming egner seg derfor godt for å vurdere konkrete utviklingshistorier over tid (Repstad 1993). I denne casestudien er det viktig å samle informasjon om utviklingen av Skøyenområdet frem til i dag, og hva som eksisterer av konkrete fremtidige planer.

Ulike metoder kan kombineres i samme studie. I moderne samfunnsvitenskapelig språkbruk kalles en kombinasjon av metoder for *metodetriangulering* (Repstad 1993). Kombinasjon av metoder gir en sikrere base for tolkninger på grunn av et bredere datagrunnlag (Repstad 1993).

Den siste fasen, etter Jacobsens inndeling (fase 8), er felles for begge tilnærminger, og dreier seg om tolkning og tolkningsfeil (Jacobsen 2015). Resultater fra kvalitative og kvantitative undersøkelser vil sjelden være entydige (Jacobsen 2015). En drøfting og presentasjon av funn i denne studien vil også forsøke å skape en forståelse av eventuelle motstridende forhold i resultatene.

### 3.1.2. Validitet og reliabilitet

Metodiske valg kan påvirke resultatene man kommer frem til (Jacobsen 2015). Undersøkelsen er en metode for innsamling av empiri, og den må være relevant i forhold til problemstillingen. Uavhengig av hva slags empiri det dreier seg om, bør undersøkelsen tilfredsstillende to krav. Empirien må være *valid* og *reliabel*. At empirien er valid vil si at den er relevant og gyldig, og reliabel vil si at empirien er troverdig og pålitelig (Jacobsen 2015): Empirien som samles inn må derfor faktisk kunne svare på problemstillingen og forskningsspørsmålene, og gjør den valid (Jacobsen 2015). Metodetrianguleringen med kvalitativ og kvantitativ tilnærming i denne studien kan sikre høyere grad av validitet. De to tilnærmingene kan fungere som kritiske tester mot hverandre, og hvis begge metoder gir samme konklusjon i samme studie er resultatene sterkere. Kvalitative og kvantitative data vil også bidra til en bredere forståelse i denne studien. Denne undersøkelsesprosessen har vært en dynamisk prosess, slik det illustreres i Figur 7, og det er gjort nødvendige tilpasninger underveis i denne studien for å sikre valide data (Jacobsen 2015).

Reliabiliteten er det andre kravet studien bør tilfredsstillende (Jacobsen 2015). Det kan være grunnleggende trekk ved undersøkelsen som påvirker respondenter og innvirker på resultatene. Det kan særlig være utfordrende med reliabiliteten ved en kvalitativ tilnærming. I en intervju situasjon oppstår forhold som kan påvirke reliabiliteten. Sinnsstemning, kroppsspråk, utseende etc. bidrar til å forme samtalen i stil og innhold. Resultat fra to ulike forskere kan derfor variere. Det er lite trolig at to forskere har gitt like stimuli som har

påvirket resultatene til å ende likt. Dersom resultatene er sammenfallende er det større sannsynligheten for at de er reliable (Jacobsen 2015).

Muligheten for andre til å teste studiens validitet og relabilitet er viktig, særlig når det kun er en undersøker, fordi kritiske spørsmål omkring egne undersøkelser kan være vanskelige (Jacobsen 2015). Manglende tid og kunnskap kan også begrense muligheter for å etterprøve validitet og relabilitet i et eget verk. Hvordan utvalg er trukket, hvilke analyseteknikker som er brukt, svakheter ved datagrunnlag, endringer og tilpasninger underveis i studien etc. må derfor klart fremgå slik at validitet og relabilitet er etterprøvbart for utenforstående (Jacobsen 2015).

### 3.1.3. Forskningsetiske retningslinjer

Det er politiske interesser knyttet til problemstillingen i denne studien, og flere målkonflikter. I forskningsarbeid er det viktig å styre etter vitenskapsinterne og vitenskapseksterne prinsipper (Halvorsen 2008). En samfunnsforsker må også ha fokus på at egen forskning kan tenkes å virke til fordel for bestemte interesser i samfunnet. Slike forhold kan være vanskelig å forutse for forskeren (Halvorsen 2008).

De nasjonale forskningsetiske komiteer har som mandat å utarbeide forskningsetiske retningslinjer, som for eksempel bruk av personopplysninger (NESH 2016). Norsk senter for forskningsdata (NSD) vurderer slike prosjekter i forhold til personopplysningsloven, helseregisterloven og tilhørende forskrifter. De gir veiledning om forskning og personvern til den enkelte student og veileder (NESH 2016). I denne studien er det gjennomført et individuelt intervju, og respondent hadde ikke behov for å være anonym. Formålet med intervjuet var ikke å innhente personopplysninger, så det er ikke behov for innsending av meldeskjema.

## 3.2. Benyttede forskningsmetoder

Undersøkelsesopplegget i denne studien går dypt inn i en situasjon for et klart avgrenset området, og defineres som et enkeltcasestudie (Jacobsen 2015). For å danne et teoretisk grunnlag i denne studien innsamles tilgjengelige data (sekundærdata). Det gjennomføres også innsamling av nye data (primærdata) ved et individuelt intervju.

### 3.2.1. Enkeltcasestudie

Studien tar for seg Skøyenområdet som et enkeltcasestudie. Casestudier egner seg godt for å gi detaljerte beskrivelser av virkeligheten og gi innsikt i et område (Jacobsen 2015). Dette kan bidra til økt forståelse for samspill mellom ulike aktører og målkonflikter. Denne type studie egner seg også godt til å beskrive hvordan ulike mekanismer og prosesser påvirker hverandre, og etterfølgende resultater av dette (Jacobsen 2015).

### 3.2.2. Litteraturstudie og dokumentundersøkelser

Det er gjort litteraturstudier ved å samle sekundærdata i form av tidligere funn innen samme tematikk for å danne et teoretisk grunnlag for forskningen. Litteraturgjennomgangen inneholder også begreper og terminologi, og det som trekkes frem i litteraturoversikten er relatert til problemstillingen (Olsson 2011).

I startfasen ble det prioritert å søke frem nyere kilder i form av bøker og internasjonale journalartikler innen fagområdet for å få et godt overblikk. NTNUs biblioteksdatabase BIBSYS og Google Scholar ble benyttet for innledende litteratursøk. Det er et stort antall fagbøker og artikler innen fagområdene byplanlegging og urbanisering. Valg av søkeord har derfor vært viktig for å fremskaffe det som er mest relevant for denne studien (Olsson 2011).

Litteratur i teoridelen er av mer generell karakter, og inneholder blant annet en beskrivelse av plansystem og sentralt lovverk. Undersøkelse av områdespesifikke dokumenter, særlig offentlig tilgjengelige planstyringsdokumenter, er brukt som metode i denne studien.

Kommunens nettsider med saksinnsyn er benyttet mye på grunn av stort innhold av relevante data knyttet til problemstillingen, og nyhetsartikler er også benyttet for datainnsamling – ref. kapittel 2.1 Litteraturkategorier.

### 3.2.3. Kvalitativ metode – åpent individuelt intervju

Det er gjennomført et intervju i denne studien. I en tidlig fase av studien ble det vurdert å gjennomføre flere intervjuer. Intervjuobjektet ble valgt ved en strategisk utvelgelse etter at casestudiet var godt i gang. Det ble gjort for å sikre et mest mulig relevant intervjuobjekt etter at en del dokumentundersøkelser var gjennomført, og for å unngå unødig tid til intervjuer med mindre relevante respondenter.

Repstad påpeker at et viktig trekk ved kvalitativ metode er å avdekke respondentens meninger, tanker og virkelighetsoppfatning så autentisk som mulig (Repstad 1993). Et åpent individuelt intervju innebærer innsamling av data fra en respondent - normalt sett ved dialog ansikt-til-ansikt slik det ble gjort i dette tilfellet (Jacobsen 2015). Metoden er hensiktsmessig å bruke i denne enkeltcasestudien ut fra Jacobsen tre forutsetninger for når en slik metode egner seg best. Det anbefales en slik metode når det er relativt få enheter som undersøkes, interesse for hva enkeltindivider sier, og interesse for enkeltpersoners fortolkninger og meninger om et fenomen (Jacobsen 2015);

Anbefalinger om gjennomføring av intervjuet fra kapittel 8 i Jacobsens metodebok *Hvordan gjennomføre undersøkelser* ble brukt (Jacobsen 2015). Det mest vesentlige nevnes her, men for nærmere detaljering om intervju/kvalitativ metode og anbefalinger vises det til Jacobsens metodebok. Intervjuet var til delvis strukturert med ulike temaer. Innledningsvis ble stilt noen generelle spørsmål om blant annet personlig arbeidserfaring og prosjektorganisering. Respondenten fikk tid til å forklare seg i detalj om temaene som var knyttet til problemstillingen og hovedpunktene i studien. Oppfølgingsspørsmål ble stilt underveis etter at respondenten hadde snakket fritt om et tema (Jacobsen 2015).

#### 3.2.4. Prediksjon

I følge Jacobsen er prediksjon et svært ambisiøst mål som forsøker å forutsi fremtidige hendelser (Jacobsen 2015). I samfunnsvitenskapelig forskning er man derfor forsiktige med å uttale prediktive utsagn. Å uttale seg om fremtidige forhold er derfor generelt problematisk. Knut Halvorsen uttaler derimot at det er fullt mulig å kunne forutsi hvilke konsekvenser nåværende konkrete handlemåter får i fremtiden eller under bestemte omstendigheter (Halvorsen 2008). Denne studien tar sikte på å utarbeide betingede, vitenskapelige forutsetninger slik at prediksjon er tydeliggjort i en klar kontekst (Halvorsen 2008).

Det mest konkrete offentlige grepet frem mot ny områderegulering for Skøyen er rapporten *Byplangrep Skøyen* utarbeidet av Plan- og bygningsetaten, Avdeling for byutvikling (Oslo kommune 2015b). Områdeplanen vil tidligst være klar for høring sent i denne studien. Det mest håndfaste dokumentet for å forutsi utvikling av Skøyen som knutepunkt er derfor foreløpig rapporten om *Byplangrep Skøyen*, selv om den ikke er juridisk bindende.



## 4. RESULTATER

Det er tidligere vist en teoretisk tilnærming til enkeltfaktorer i transformasjonsøkonomien. I resultatdelen er kapitlene inndelt etter hovedpunktene vist i kapittel 1.2. Hovedpunktene er også knyttet til faktorer i transformasjonsøkonomimodellen (Figur 2). Rammebetingelser, i første fase av transformasjonsøkonomimodellen, er presentert i **kapittel 4.1**. Kapittel 4.1. inneholder også resultater knyttet til den samfunnsmessige siden i transformasjonsøkonomimodellen i form av krav, ambisjoner og trender. Det som er presentert av sentrale rammebetingelser inneholder insitamenter for høyere arealutnyttelse. Aktuelle dokumenter fra kapittel 4.1. er derfor vurdert igjen i **kapittel 4.2.** med *insitamenter for høyere arealutnyttelse* som primærfokus. Resultatene i kapittel 4.2. viser hva samfunnssiden/det offentlige er villige til å gi kommersielle aktører i form av arealutnyttelse, ut fra det som er definert i kommuneplan, mulighetsstudier etc. Pågående planprosesser i Skøyenområdet er presentert i **kapittel 4.3.**, og et enkeltprosjekt er analysert i **kapittel 4.4**. Hensikten er å vise muligheter for boligutvikling sett fra et kommersielt perspektiv.

### 4.1. Sentrale rammebetingelser for utviklingen av Skøyenområdet

I kapittel 2.4. i teoridelen beskrives byutvikling som en kontinuerlig prosess, og normalen er innpassninger til eksisterende bystrukturer. Byer er formet av sin historie, og planleggere må velge mellom motstridende verdier (Davidoff 1956). Det underbygger at Skøyens historiske utvikling vil innvirke på videre planarbeider, og må vurderes nøye i utformingen av dette byområdet (Helbrecht & Dirksmeier 2016). Det er fortsatt mange bevarte spor etter gamle industriområder (Oslo kommune 2015a). Bygningsmassen i sentrale områder på Skøyen består fortsatt i stor grad av tidligere industribygg fra de to lokomotivfabrikkene Thune og Skaboe (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). I plankartet til venstre i **Figur 8** vises de to industriområdene per 1938. Flyfotoet fra 2016 til høyre i Figur 8 viser at det meste av bygningsmassen fra Thunes mekaniske verksted er bevart (se område nord for toglinjen i Figur 8).



Figur 8: Plankart, Skøyen 1938 og flyfoto 2016 (Finn.no AS 2017a; Finn.no AS 2017b)

Avviklingen av industri åpnet for bymessig transformasjon fra 1980-tallet med egen kommunedelplan for Skøyen vedtatt i 1988 (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). Den ble revidert i 1994, og er fortsatt den gjeldende kommunedelplanen for Skøyen. Denne planen har lagt grunnlaget for den storstilte transformasjonen av de tidligere lukkede industriområdene på Thune og Karenslyst (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). Områdene består nå av kontorer og næring, og en lav andel boliger. I påvente av ny områdeplan er det utarbeidet flere mulighetsstudier, og *Byplangrep Skøyen* som gir retningslinjer for videre utvikling. Det er en rekke planer og føringer som har dannet grunnlaget for *Byplangrep Skøyen*, og den vil ha betydning for utarbeidelse av ny områdeplan som legges ut for høring i 2017 (Nyrnes 2016; Oslo kommune 2015a). Planer og føringer som er sentrale legger grunnlag for utviklingen av området er vist i dette kapitlet. Avslutningsvis i kapitlet er det vist resultater knyttet til demografi, befolkningsutvikling, levekår, boligpriser og bomiljø. Dette er viktige samfunnsrelaterte forhold som påvirker balansegangen i trinn 2 av transformasjonsøkonomimodellen (Figur 2).

#### 4.1.1. Tidslinjer

Det som har påvirket og formet området historisk, og lagt mye av grunnlaget for videre utvikling vises i dette delkapitlet i tre tidslinjer (Helbrecht & Dirksmeier 2016). Dette er også gjort for å danne et overblikk over sentrale rammebetingelser som presenteres i påfølgende delkapitler.

- **Tabell 2** viser sentrale hendelser for utviklingen av Skøyen.
- **Tabell 3** viser boligutviklingshistorikk.
- **Tabell 4** viser sentrale planer og utredninger.

Detaljer til tidslinjene er primært hentet fra *Mulighetsstudie Skøyenbyen, I/S Skøyenarealene bind I og II og Aker 1837-1937 bind V*, supplert med resultater fra nær fortid som er avdekket i denne studien (Butenschøn 1978a; Butenschøn 1978b; Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b; Jonsen et al. 1947):

**Tabell 2: Sentrale hendelser for utviklingen av Skøyen**

Årstall	Hendelse
1856	Det vi i dag omtaler som Skøyen hovedgård bygges
1860-tallet	Skøyenparken (“den engelske have”) ble anlagt ved Skøyen hovedgård.
1872	Skøyen stasjon på Drammenbanen åpner (først kalt Tyskestranden, senere omdøpt til Bygdø og deretter Skøien)
1873	Frognerkilens Fabrik, senere Norsk Elektrisk Brown Boveri (NEBB), etableres. NEBB ble et av Norges største industriforetak.
1873	Skabo jernbanevognfabrik flyttet til Tyskerstranden (mellom Bestumkilen og Frognerkilen)
1901	Thunes mekaniske verksted flytter til Skøyen
1903	Trikkelinjen Skøyenlinjen ble forlenget fra Skarpsno til Skøyen
1920-tallet	Bestumkilen ble brukt til landingsplass og havn for sjøfly
1947	Ullern båtforening får leie kommunens tomt innerst i Bestumkilen. Det er fortsatt båtopplag på tomten innerst i kilen.
1962	Norges Varemesse flytter fra Akershus festning til nytt messesenter på Sjølyst
1980-tallet	Nedlagte industriområder på søndre del av Skøyen bygget ut til kontor- og forretningsformål.
1985	Aksjon strandlinje: Aksjonsgruppe mot oljeselskapet NOROLs planer om å bygge hovedkontor på strandtomten innerst i Bestumkilen. NOROL trakk sin søknad
1990-tallet	NEBB-området transformeres fra nedlagt industri til kontor- og forretningsformål, og Skøyen blir mer og mer et byområde fra 90-tallet.
2002	Norges Varemesse flytter til Lillestrøm, og messehallen på Sjølyst rives.
2003	Etter rivning av messehallen igangsettes arbeider med løkk over E-18.
2008	Miljølokket over E-18 åpner Skøyenområdet mot sjøen og Bygdøy.

**Tabell 3: Boligutviklingshistorikk**

Årstall	Hendelse
1870-1900	Flere løkkeeiendommer utparselleres. Det reises villaer med store hager og bygges arbeiderboliger knyttet til industrivirksomheten i området.
1930-1950	Stor utbygging i området. Det bygges mange blokker, særlig i Hoffområdet. Nord på Skøyen bygges det mest eneboliger og rekkehus opp mot Frogner- parken.
1980-tallet	De siste jordbruksarealene i nordre del blir bygget ut. Store borettslag/sameier etableres Casinetto, Nedre og Øvre Silkestrå.
1997	Hagesenteret Olsens Enke transformeres til boligområde med 380 boliger
2008	Boligområdet Sjølyststranda med 570 boliger står ferdig, med miljøløkk over E18 i front.
2012	AL Industrier selger 25 mål, tidligere industriområde, til Møller Eiendom. Det planlegges etablering av 280 nye boliger.
2013-2017	Mulighetsstudier, Byplangrep og kommuneplan indikerer en kommende boligutvikling med flere tusen nye boliger.

**Tabell 4: Sentrale planer og utredninger**

Årstall	Hendelse
1899	Forslag om gjennomgående kanal mellom Frognerkilen og Bestumkilen (forsvant fra kommunale reguleringsplaner først på slutten av 1950-tallet)
1915	Planer om gassverk ved Sjølyst (i regi av Kristiania kommune)
1919	Forslag om partiell byutvikling ved Skøyen stasjon, og innlemmelse i Kristiania kommune (i regi av Kristiania kommune).
1919	Fagkyndig kommisjon fraråder det påtenkte gassanlegget på Sjølyst (i regi av Aker kommune).
1919	Planer om gassanlegg og om partiell byutvidelse skrinlegges.
1948	Aker kommune blir slått sammen med Oslo kommune (Oslo kommune pådriver).
1988	Kommunedelplan Skøyen KDP 1
1990	Planene for gigantprosjektet Citadel Skøyen skrinlegges
1994	Revidert kommunedelplan Skøyen KDP 1 og 9
2013	Planprogram Fornebubanen Lysaker-Majorstuen legges ut til offentlig ettersyn (Ruter)
2013	Mulighetsstudie Skøyenbyen (i regi av bydel Ullern)
2013	Parallelloppdrag Skøyen - Lysaker (i regi av PBE og Ruter)
2014	Fjordbyen Vest, regulerings sak. Status; oppstart av planlegging
2015	Byplangrep Skøyen (i regi av PBE)
2016	Mulighetsstudie Karenslyst
2016	Strategi for utbedring av E18 Framnes – Lysaker (Statens Vegvesen)
2017	Ny kommunedelplan Skøyen legges ut til høring (i regi av PBE).

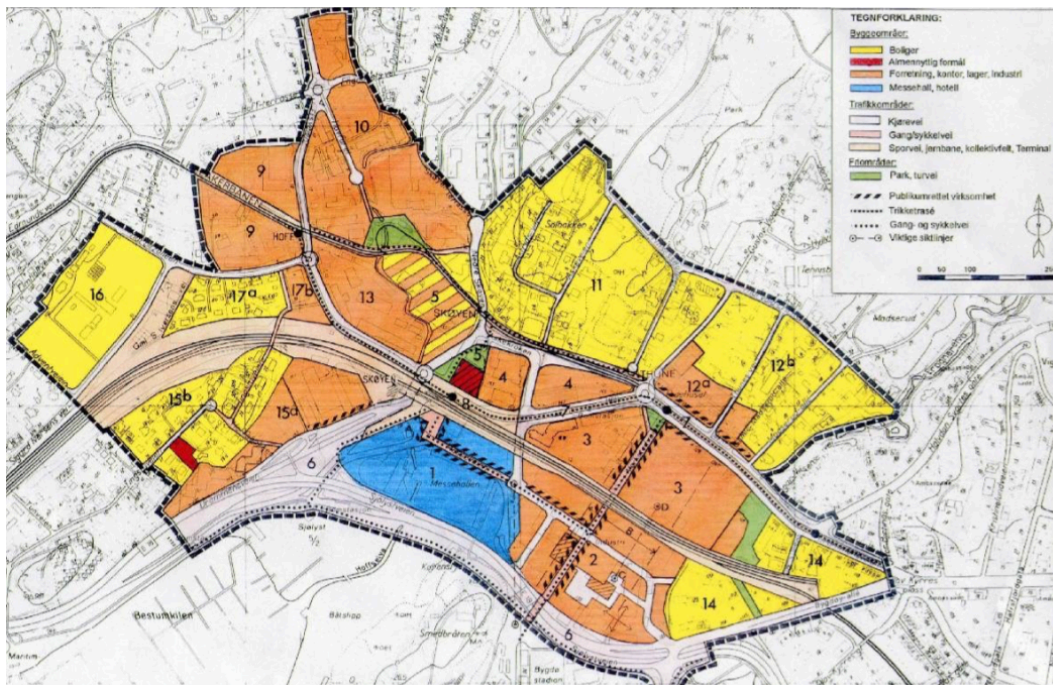
Sentrale planer og utredninger fra 2013 frem til i dag er blant annet viktige underlag for utformingen av ny områdeplan, og vektlegges særskilt i påfølgende delkapitler. *Byplangrep Skøyen* og de siste mulighetsstudier er direkte konsekvenser av forarbeidet frem mot ny kommuneplan (Oslo kommune 2014-2017). Kommunedelplanen fra 1994 er også sentral siden den fortsatt er gjeldende, og har lagt føringer for utviklingen i over 20 år.

#### 4.1.2. Kommunedelplan for Skøyen, 1994

Kommunedelplan for Skøyen ble vedtatt av bystyret i april 1988, og 8. august 1994 vedtok bystyret en revisjon av kommunedelplanen (Oslo kommune 1994). Bakgrunnen for planrevisjonen var endrede forutsetninger for utvikling på Skøyen. En medvirkende faktor var at et tidligere gigantprosjekt, *Citadelprosjektet*, ble skrinlagt. I tillegg var NSBs planer for ny Skøyen stasjon revidert, og det var et endret syn på forutsetningene for en kollektivterminal (Oslo kommune 1994).

Det defineres følgende formål i planen; ”*Formålet med denne planen er å inspirere til at Skøyens potensiale kan utvikles til et av de mest attraktive innsatsområder i Oslo*”(Oslo kommune 1994).

Planen fastsetter utvikling av Skøyenbyen mot øst, med Karenslyst allé som et viktig sentrumsområde, og et større kjøpesenter skal i henhold til planen ikke etableres (Oslo kommune 2015a). Planen inneholder prinsipper for arealbruk og utforming, materialbruk, trafikksystemer, plasser og gateløp, siktlinjer og byggehøyde på 4 – 5 etasjer. Parkeringen i p-hus/under bakken skal dekke minst halvparten av behovet i området (Oslo kommune 2015a). Messeveien, som i dag er en del av Karenslyst allé, og Drammensveien er utpekt som alléer med grønt preg (Oslo kommune 1994). I plandokumentet legges det opp til å opprettholde messehall og en utvidelse av messeområdet (Oslo kommune 1994). Handelsrettet virksomhet/Karenslyst allé strekker seg per i dag gjennom det tidligere messeområdet, og gir et større sentrumsområde enn i planen - se område 1 og 2 i **Figur 9**.



**Figur 9: Plankart, kommunedelplan Skøyen 1994 (Oslo kommune 1994)**

Fra 1994 frem til i dag er dette området totalt endret. Figur 9 viser plankartet fra kommunedelplanen (Oslo kommune 1994). Personlige observasjoner og kjennskap til planområdet er brukt for å beskrive dagens delområder. Området 1 er transformert fra messeområde til boliger og forretninger på gateplan. Områdene 2, 3, 4 er i utbygd med kontorbygg og noe handelsvirksomhet på gateplan. Område 16, der Olsens Enke hagesenter tidligere lå, er utbygget med boligblokker. I område 9 har det vært lite utvikling frem til delen nord for Lilleakerbanen ble utbygget med boliger i vest i 2005. MøllerGruppen utvikler område 9 sør for Lilleakerbanen (Refvem 2012). Dette prosjektet er nærmere beskrevet i kapittel 4.4.

#### 4.1.3. Mulighetsstudie Skøyenbyen, 2013

I 2013 engasjerte Bydel Ullern Dark Arkitekter og ADEPT for å utarbeide et mulighetsstudie for å forsøke å gi klarere rammebetingelser for fremtidig byutvikling i Skøyenområdet - som er bydelens største byområde (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b).

Bydelsadministrasjonen mente i 2013 det var behov for et klarere styringsverktøy siden de viktigste føringene for området fortsatt var kommunedelplanen fra 1994 (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b).



Figur 10: Plankart, Skøyen 2013 (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b)

Mulighetsstudie Skøyenbyen har som mål å påvise potensiale for utbygging og påvise viktige eksisterende kvaliteter i området (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). Mulighetsstudien omfatter et større område enn kommunedelplanen fra 1994 som er markert med rød stiplede linje i **Figur 10**. I tillegg til det definerte Skøyenområdet i kommunedelplanen fra 1994 inngår også aksene Skøyen – Lysaker og områdene langs Bestumkilen som preges av E18 og en stor båttopplagstomt per i dag (avgrenset med gul linje i Figur 10). En del av Bygdøy allé, Drammensveien og E18 er inkludert, og markeres som hvite stiplede linjer ut fra planavgrensningen i kommunedelplanen (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b).

Mulighetsstudien er todelt, og starter med analyse og vurdering av ulike strategier basert på utfordringer og potensiale for transformasjon, bebyggelsesstruktur og grøntstruktur i området (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a; Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b).

Det er utarbeidet tre urbane strategier for fremtidens Skøyen (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b):

1. *Skøyen sjøfront*
2. *Skøyenbyen*
3. *Skøyen nabolag*

Strategi *Skøyenbyen* er valgt strategi ved utarbeidelse av del 2 av mulighetsstudien, og det legges opp til en sammenhengende bystruktur fra Hoff- og Thune-området i den ene enden til sjøfronten ved Bestumkilen i sørvest (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). Ved Skøyen stasjon er det en kraftig fortetting, og områdene rundt har en lavere utnyttelsesgrad. Hofselven er fremhevet som en viktig eksisterende naturmessig kvalitet i området. Områdene langs elven videreutvikles og forsterkes som aktivitets- og rekreasjonsområde med en bypark og sammenhengende langsgående grøntstrukturer (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b).

Følgende konkrete mål er definert (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b):

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

Del to av mulighetsstudien har tittelen *Skøyen sentrum: Fra veikryss til levende bydel*, og skisserer en trinnvis utvikling frem til 2030, tilvarende perspektivet i gjeldende kommuneplan for Oslo fra 2015 (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a). Del to tar for seg de samme områdene som i analysedelen, og som er markert i Figur 10. Skøyen, Vækerø og Lysaker er



vist som tre selvstendige sentrale områder med ulik utnyttelsesgrad. Strategien *Skøyenbyen*, som er valgt strategi i mulighetsstudien, konkretiseres ytterligere i del to med høydesetting og strategien *forskjellige nabolag* (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a; Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). En slik strategi innebærer at de ulike nabolagene opprettholdes med ulik identitet, og det fastsettes høydebegrensninger for hvert enkelt nabolag opp til maksimalt tolv etasjer. Det foreslås også en programfordeling med 50 % bolig, 30 % kontor og 20 % service/handel for fremtidige bygg. Planen som skisseres i mulighetsstudien åpner for opp til 6.000 nye boligenheter med 85 m<sup>2</sup> i snitt per boenhet (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a).

#### 4.1.4. Byplangrep Skøyen, 2015

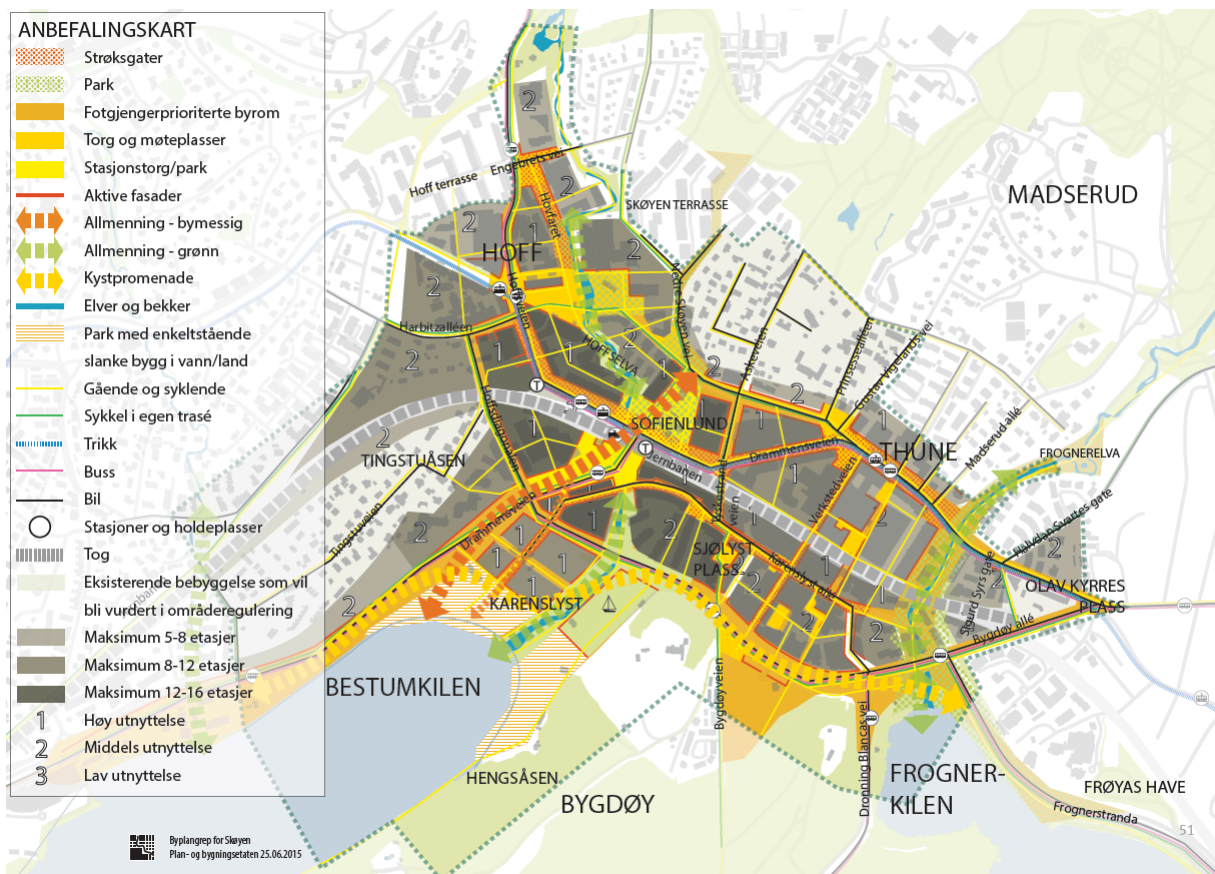
Byplangrep Skøyen har til hensikt å formidle en overordnet plan for området i tidlig fase, før det foreligger en ny juridisk bindende områdeplan (Oslo kommune 2015a). Dette er første steg mot en ny områdeplan for Skøyen (Oslo kommune 2015a).

Store deler av Skøyenområdet vil de kommende årene transformeres, ref. kapittel 4.3. som viser pågående planprosesser. Kommunens hensikt med *Byplangrep Skøyen* er å sikre en helhetlig og fremtidsrettet utvikling (Oslo kommune 2015a). *Byplangrep Skøyens* overordnede føringer vektlegges ved vurdering av innsendte planforslag og byggesøknader. På denne måten behandles pågående planprosesser og private forslag til detaljreguleringer parallelt med utarbeidelse av ny områdeplan, selv om *Byplangrep Skøyen* ikke er juridisk bindende. Kommunen følger ellers vanlig prosedyre for behandling av detaljreguleringsplaner i området. Planene legges ut til offentlig ettersyn og høring, og innsigelser mot føringer i *Byplangrep Skøyen* som innvirker på enkelteiendommer vil også bli formelt behandlet (Oslo kommune 2015a).

De overordnede disposisjonene i *Byplangrep Skøyen* viser strukturer for offentlige rom, byggehøyder, gatestruktur og transport, og prinsipper for arealbruk og utnyttelse (Oslo kommune 2015a). *Byplangrep Skøyen* vil gi føringer for ny områdeplan, og viser en del ambisjoner for området som områdeplanen sannsynligvis også vil inneholde.

Anbefalingskartet som er utarbeidet er vist i **Figur 11**. Det er ambisjoner om å utvikle området til et tett, flerfunksjonelt byområde som åpner seg og møter Oslofjorden. Det vil si et byområde som strekker seg ut mot Bestumkilen og Frognerkilen. E18 er per i dag er en stor barriere mot sjøfronten, og det er ambisjoner om E18 i tunell for å åpne for en

sammenhengende byutvikling i områdene ut mot fjorden. Det er vurdert å være for få plasser og torg per i dag, og det er nødvendig å gjøre noe med dette for å skape et attraktivt område. Det er flere store nærliggende rekreasjonsområder, og det bør etableres mer attraktive forbindelser fra sentrale Skøyen, særlig i aksen mot Vigelandsparken og Bygdøylandet i motsatt ende av området. Kryssende bekkeløp vil også utnyttelses bedre ved å etablere blågrønne forbindelser fra sentrale bymessige områder ut mot rekreasjonsområdene og sjøen. Det etableres en mer finmasket gatestruktur for å lette tilgjengeligheten for gående og syklende, og bilparkering og biltrafikk i området nedprioriteres. Det legges opp til høyere bebyggelse - opp mot 12 – 16 etasjer ved Skøyen togstasjon og ved Hoff, og ellers økt utnyttelse generelt i Skøyenområdet. Det blir nevnt behov for etablering av kino, hotell- og konferansefasiliteter, idrettsanlegg, skole og barnehager i området. Langs strøkgater er det viktig med etablering av virksomheter i nedre etasje som skaper byliv. Boliger ønskes etablert i hele Skøyenområdet for å medvirke til å skape en mer livlig 24-timersby (Oslo kommune 2015a).



Figur 11: Plankart, Skøyen 2015 (Oslo kommune 2015a)

I ny områderegulering for Skøyen innlemmes det som er behandlet i *Byplangrep Skøyen*, men det vil da fremlegges for offentlig ettersyn og medvirkning (Oslo kommune 2015a). Områdereguleringen skal inneholde en byplanfaglig tilnærming som er mer grundig og analytisk (Oslo kommune 2015a). For eksempel, nevnes det i *Byplangrep Skøyen* at blant annet båttopplag, boligkvalitet, kulturminner og utforming av trafikkområder må drøftes og konkretiseres. Det er ellers ventet at områdereguleringsprosessen medfører forandringer, tilpasninger og tillegg til byplanrammene som foreligger i *Byplangrep Skøyen*. *Byplangrep Skøyen* må derfor anses som en foreløpig skisse for utviklingen av Skøyen, og planen er det nærmeste man kommer en ny helhetlig plan for Skøyenområdet før områdereguleringen foreligger (Oslo kommune 2015a). Andre føringer i *Byplangrep* er vist i **Tabell 5**, og er en gjengivelse av en liste fra *Byplangrep Skøyen*. Det som er gjengitt i Tabell 5 er fortsatt viktige rammebetingelser, og vil ha betydning for utformingen av ny områdeplan. Kommuneplan fra 2008 og 2015 er tatt ut av den opprinnelige listen, og gjeldende kommuneplan er beskrevet i neste kapittel (4.1.5.).

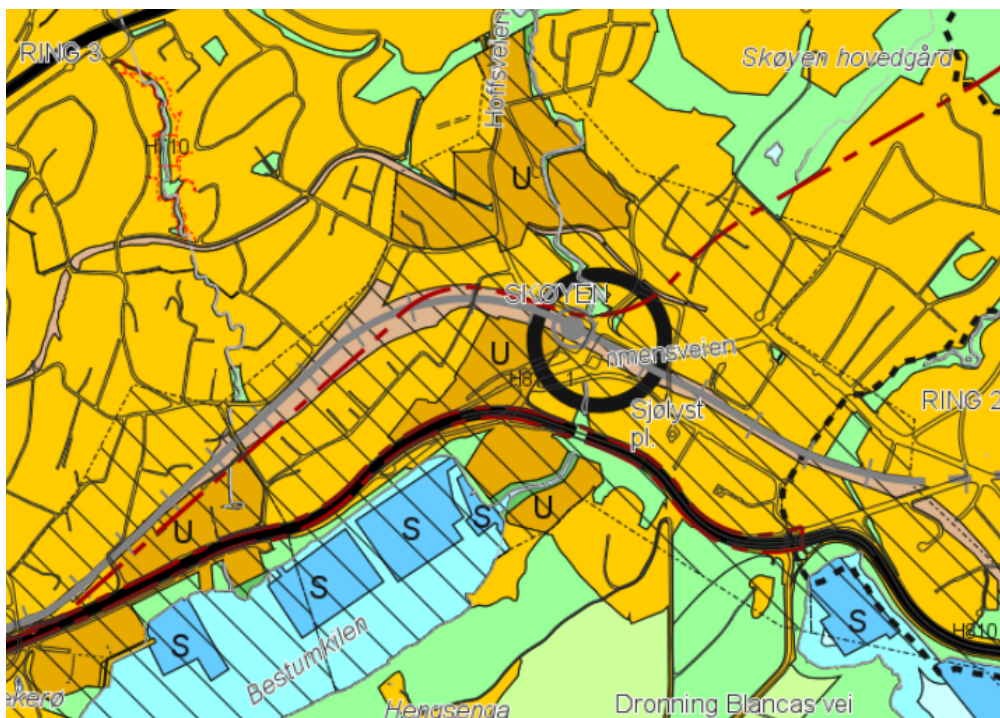
**Tabell 5: Byplangrep Skøyen - Politiske vedtak, planer og føringer**

<b>Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)</b>
<i>"Legger opp til utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusert transportbehov, og klima- og miljøvennlige transportformer. Planleggingen skal også legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet."</i>
<b>Planprogram for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen (2014)</b>
<i>"Fastsetter planavgrensning og utredningsalternativer for KU for en rekke planarbeid mellom Lysaker og Majorstuen relatert til fremføring av t-bane til Fornebu og tilhørende byutvikling. Utpekte allégater eller gater/byrom med grøntpreg er Drammensveien, Sjølyst allé, Messeveien og terminalområdet. Et felles grøntdrag/ park skal utvikles for Sofienlund og Hoffselva, og Hoffselva skal åpnes mot sjøen."</i>
<b>Høyhus i Oslo behandlet av bystyret 2005.</b>
<i>"I henhold til bystyrevedtak kan det her vurderes byggehøyder inntil 42 m høyde, men det skal også utarbeides alternative planforslag med byggehøyder inntil 28 m."</i>
<b>Byøkologisk program (2011)</b>
<i>"har blant annet som målsetning at byens blå-grønne preg og biologiske mangfold bevares og forsterkes. Gode byrom og viktige historiefortellende og bevaringsverdige bygninger og miljøer skal søkes bevart."</i>
<b>Kdp for Grøntplan for Oslo (1992)</b>
<i>"foreslår naturpreg for Hoffselvassdragets øvre deler og åpning og omregulering til byggeområde/friområde (parsell 4 E) mot Bestumkilen. Hele Mærradalsbekken anses bevaringsverdig og turveysystem kan sammenkobles turvei langs Bestumkilen."</i>
<b>Kdp for torg og møteplasser (2009)</b>
<i>"viser behov for etablering av torg og møteplasser for hele Skøyen i forbindelse med byutvikling."</i>
<b>Kdp for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (2003)</b>
<i>"legger til rette for etablering av varehandel ved både Hoff, Thune og Skøyen/Sjølyst som videreføring av eksisterende handelssentre."</i>
<b>Konseptvalgutredning for jernbane, t-bane og øvrig kollektivtrafikk</b>
<i>"er under arbeid og gir føringer for jernbanens rolle på Skøyen og konsept for buss langs E18 og på Skøyen."</i>
<b>K2012 (Ruter) (2011)</b>
<i>"legger til grunn at byveksten skjer i knutepunkt, slik at kapasiteten i banesystemet utnyttes."</i>
<b>Oslopakke 3 (2012)</b>
<i>"viser til at kommende byutvikling på strekningen Lysaker – Skøyen må bidra til finansiering av Fornebubanen ved grunneierbidrag."</i>

#### 4.1.5. Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030

I teorikapittel 2.5.4. beskrives kommuneplaner, og kommunal planlegging. Gjeldende kommuneplan *Oslo mot 2030: Smart, trygg og grønn* ble vedtatt av bystyret 23. september 2015 (Oslo kommune 2015c; Oslo kommune 2016b). Kommuneplanen er Oslo kommunens overordnede styringsinstrument, og består av en samfunnsdel og byutviklingsstrategi, og en juridisk arealdel (Leikvam & Olsson 2014; Oslo kommune 2016b). I dette kapittelet er det fokusert på innhold i kommuneplanen som knytter seg til problemstillingen i denne studien.

Kartdata med detaljer fra kommuneplanen i **Figur 12** viser at Skøyenområdet er skravert, og det indikerer at det er et krav om felles planlegging for dette området (Oslo kommune 2015c). Innenfor dette området er det tre store utviklingsområder som er markert med "U", og det er markert en mulig ny T-banetrase med stiptet rød linje gjennom området. Sort sirkel indikerer et eksisterende kollektivknutepunkt (Oslo kommune 2015c).



Figur 12: Plankart, kommuneplan Oslo 2015 (Oslo kommune 2015c).

#### *Kollektivknutepunkt og utviklingsområder*

Når et område er definert som et kollektivknutepunkt og utviklingsområde medfører det føringer i henhold til kommuneplanen (Oslo kommune 2015c). Kommuneplanen definerer i § 11.2 hva som gjelder for områder som faller inn under den følgende kategorien;

*Ytre by: utviklingsområder, kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder* (Oslo kommune 2015c; Plan- og bygningsloven 2008). For områder markert i plankart som utviklingsområder

skal følgende sikres ved felles planlegging, i henhold til juridisk arealdel i kommuneplanen (Oslo kommune 2015c):

- a) *Avsetting av nødvendig areal til teknisk, sosial (skole, barnehage, sykehjem mv.), blågrønn og kulturell infrastruktur, samt idrettshaller/-anlegg.*
- b) *Bymessig utforming av området, gjennom høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettede funksjoner i 1. etasje i sentrale gater/byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige eksisterende stedskvaliteter.*
- c) *Stasjonsområde for skinnegående trafikk skal gis en sentral rolle som sted, med offentlige byrom og sosiale/ kulturelle og andre publikumsrettede funksjoner.*
- d) *God tilgjengelighet, med prioritering av gang- og sykkeltrafikk, sammenhengende grønnstruktur og gate og byromsstruktur, både internt og til tilstøtende områder skal sikres.*
- e) *God gang- og sykkeltilgjengelighet til kollektivmidler og effektive bytter mellom kollektivmidler skal sikres.*
- f) *Vei- og gatesystemet skal prioritere lokalsamfunnet fremfor gjennomgangstrafikk.*
- g) *Tilfredsstillende skjerming mot støy- og luftforurensning gjennom lokalisering og utforming av bebyggelse skal inngå.*

Sirkelen i Figur 12 avmerker et kollektivknutepunkt i plankartet, men det er ikke en arealavgrensning (Oslo kommune 2015c). Et kollektivknutepunkt er i kommuneplanen definert som ”områder som er særlig viktig som byttested mellom ulike transportmidler og som nærings- og boligområde” (Oslo kommune 2015c). Ved kollektivknutepunkter skal det vurderes å utvikle området med høy tetthet, og det skal i tillegg sørges for gode by- og gaterom, og høy arkitektonisk og bymessig kvalitet (Oslo kommune 2015c). For kollektivknutepunkter skal punkt a til g gjengitt over, være retningsgivende. Det samme gjelder stasjonsnære områder som er vurdert som egnede for bymessig utvikling (Oslo kommune 2015c).

#### 4.1.6. Planstrategi 2016 – 2019

Krav om utarbeidelse av planstrategi er beskrevet i kapittel 2.5.4. Byrådet i Oslo ønsker å vektlegge at planleggingen er fokusert på gjennomføring (Oslo kommune 2016b).

Planstrategien skal derimot også synliggjøre viktige spørsmål som medfører behov for utredninger før en endelig plan blir lagt. I perioden 2015 – 2019 er det et såkalt rødgrønt styre

i Oslo bestående av Arbeiderpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Miljøpartiet De Grønne (Haram et al. 2015). De ønsker å styre byens utvikling i større grad, med særlig høy fokus på klima- og miljøpolitikk, og varsler et taktskifte på dette området i planstrategien. I den reviderte strategien legges det opp til økt tempo i boligbyggingen som fokuserer på klimavennlig og bærekraftig byutvikling (Oslo kommune 2016b). I planstrategien påpekes det at en av Oslos største utfordringer er å sikre bygging av nok boliger for å møte den kommende befolkningsveksten. Byutviklingsstrategien skal derfor revideres, og det nevnes flere momenter i planstrategien som kan ha innvirkning på boligutviklingen. Det vil forsøkes å ytterligere forsterke den banebaserte byutviklingsstrategien, ved å blant annet vurdere større arealer for fortetting. Langs banenettet skal alle områder gjennomgås for å avdekke fortetningspotensial, også områder som er omfattet av småhusplanen (Oslo kommune 2016b).

Det er samtidig ønskelig at byutviklingsstrategien åpner for en sterkere knytning mellom arealplanlegging og gjennomføring, slik at kommunen aktivt kan utvikle en rolle som pådriver for byutvikling og boligbygging, og tilrettelegge for områdeutvikling (Oslo kommune 2016b). Kommunen vil også videreføre knutepunktstrategien med byutvikling og fortetning ved knutepunkt, og en utvikling av byen innenfra og ut (Oslo kommune 2016b).

#### 4.1.7. Mulighetsstudie Karenslyst, 2016

Oslo kommune er grunneier av et stort potensielt utviklingsområde på 130 dekar innerst i Bestumkilen (EBY & Asplan Viak AS 2016). Dette området ligger på Karenslyst, og betegnes som båttopplagstomt på grunn av bruken som båttopplag fra 1947. Dette er fremdeles båttopplag, men kommunen har vurdert dette som et viktig utviklingsområde og et mulighetsstudie er derfor initiert av Oslo kommune ved Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY). *Mulighetsstudie Karenslyst* er utarbeidet av Asplan Viak på oppdrag fra EBY, og er et innspill til den pågående utarbeidelsen av ny områdeplan for Skøyenområdet som vil omfatte en områderegulering for Karenslyst (EBY & Asplan Viak AS 2016).

Karenslyst avgrenses mot Bestumkilen, Bygdøylandet og det sentrale Skøyen (EBY & Asplan Viak AS 2016). Fysisk avgrenses området av dagens E18, og Karenslyst er i dag stort sett utnyttet som båttopplagstomt - som illustreres tydelig av flyfotoet i **Figur 13**. En liten del av planområdet mot øst eies av Statsbygg og er tilknyttet kongsgården på Bygdøy, gårdsnummer 1 bruksnummer 1 i Oslo (Jørgenvåg 2016). Resten av planområdet er stort sett eid av Oslo kommune (EBY & Asplan Viak AS 2016). Oslo kommune ved EBY definerte opprinnelig

planområdet innenfor det som er avgrenset med oransje i Figur 13. Under arbeidet med *Mulighetsstudie Karenslyst* er planområdet utvidet mot sørvest og mot nord, illustrert med beigefarget avgrensning i Figur 13. Utvidelsen mot sørvest er gjort for å skape en bedre mulighet for en tilstrekkelig utfylling som gir god skjerming mot E18. Planområdet er utvidet mot nord for å kunne skape en bedre kobling av byrommene mot de bakenforliggende områdene, som har en lav utnyttelsesgrad og primært består av småhusbebyggelse per i dag (EBY & Asplan Viak AS 2016).



**Figur 13: Avgrensninger av planområder (EBY & Asplan Viak AS 2016)**

Hele planområdet ligger innen en radius på 500 meter fra kollektivknutepunktet/stasjonsområdet på Skøyen (EBY & Asplan Viak AS 2016). Planområdet omfatter Karenslyst, E18-strekningen som omkranser Karenslyst inkludert hoved-sykelruten langs E18 og arealer nord og vest for E18 mot Tingstuåsen. I mulighetsstudien er det fokusert på Skøyen som kollektivknutepunkt i vest, slik det også fremgår av gjeldende kommuneplan for Oslo (Oslo kommune 2015c). Med en fremtidig Forneubane vil jernbane, t-bane, trikk og buss være representert i dette kollektivknutepunktet, og mulighetsstudien har derfor vurdert koblinger til kollektivknutepunktet innenfor hvit strek på kartet i Figur 13, som tilsvarer



avgrensningen for områdereguleringen (EBY & Asplan Viak AS 2016). Veg- og gatesystemer innenfor områdereguleringens avgrensning er også vurdert.

Avgrensningen for mulighetsstudien er også vist i komparative studier, gjengitt i **Figur 14** (EBY & Asplan Viak AS 2016).



**Figur 14: Planområdet - komparative studier (EBY & Asplan Viak AS 2016)**

De komparative studiene i Figur 14 viser avgrensningen for mulighetsstudiet plassert over Slottsparken og plassert over Aker brygge (EBY & Asplan Viak AS 2016). Området er større enn Aker Brygge og på størrelse med Slottsparken. I vedlegg 3-F er det vist en illustrasjon fra mulighetsstudien med fem etasjes boligbygg ved sjøfronten og grøntstrukturer langs Hofselven. Potensialet for boligutvikling som følger av mulighetsstudien er beskrevet ytterligere i kapittel 4.2 *Insitamentet for høyere arealutnyttelse*.

#### 4.1.8. Områdeplan til politisk høring, 2017

I kommuneplan *Oslo mot 2030* er det krav om områderegulering for Skøyenområdet, se kapittel 4.1.5. *Byplangrep Skøyen*, beskrevet i kapittel 4.1.4., var første steg mot en ny områdeplan (Oslo kommune 2017g). Områdeplanens avgrensning er som vist i kartet fra *Byplangrep Skøyen* i Figur 11. Dette er en videreutviklet plan som vil omfatte flere temaer enn *Byplangrep Skøyen*, blant annet kulturminner, stedskvaliteter og lokalisering av båtopplag. I motsetning til *Byplangrep Skøyen* vil områdeplanen være en juridisk bindende plan (Oslo kommune 2017g).

I starten av denne studien fremstod det som en mulighet å kunne vurdere ny områdeplan (til politisk høring) tidlig i 2017. På kommunens informasjonsside om områdeplan for Skøyen vises det per 9. mai 2017 til at planen blir lagt ut til offentlig ettersyn fra medio juni til ultimo september 2017, og at åpent folkemøte arrangeres ultimo august 2017 (Oslo kommune

2017g). Denne studien avsluttes med innlevering medio juni 2017, og detaljene i plan til offentlig ettersyn vil derfor ikke være mulige å vurdere i denne studien. De overordnede føringene er kjent, og planarbeidet tar utgangspunkt i kommuneplan *Oslo mot 2030* og *Byplangrep Skøyen*. Planen skal sikre ”en fremtidsrettet og helhetlig utvikling som knytter Skøyen til fjorden” (Oslo kommune 2017g). E18 og jernbanen nevnes som store barrierer i denne sammenheng. Andre viktige overordnede føringar fra *Byplangrep Skøyen* er også nevnt på kommunens nettsider som; ambisjoner om 24-timers by, boliger i hele området, større høyder og utnyttelse enn i dag, mer finmasket gatestruktur, utvikle blågrønne og urbane allmenninger, plasser og torg, gående og syklende prioriteres (Oslo kommune 2017g).

#### 4.1.9. Planprogram Fornebubanen og byutvikling i Fjordbyen vest

Første fase i arbeidet med reguleringsplan for Fornebubanen er *Fornebubanen Lysaker - Majorstuen planprogram for T-bane med tilhørende anlegg, byutvikling på Majorstuen samt regulering av E18 med til- liggende arealer for byutvikling Lysaker – Skøyen*, fastsatt 10. juli 2014 (Oslo kommune 2014).

Planprogrammet viser muligheter for byutvikling i aksen Skøyen – Lysaker (Oslo kommune 2014). **Figur 15** viser en illustrasjon fra mulighetsstudier for Vestkorridoren (sonen langs E18 fra Lysaker til Filipstad) utformet av grupperingen Norconsult, Rodeo arkitekter og Architectopia. Båtopplag og båtplasser innerst i Bestumkilen er flyttet, og det er etablert en lang molo med båtplasser og en kunstig øy ved Lysaker som ses i nedre del av illustrasjonen i Figur 15 (Nyrnes 2016; Oslo kommune 2014). En mulig utvikling som vist i Figur 15 ble også presentert av enhetsleder i Plan- og bygningsetaten, Målfrid Nyrnes, på Aftenpostens byutviklingskveld med Fjordbyen vest som tema den 13. september 2016 (Nyrnes 2016).



**Figur 15: Skøyen - Lysaker, Mulighetsstudie (Oslo kommune 2014).**

Det ble gjennomført tre parallelloppdrag høsten 2013 i samsvar med planprogram for Fornebubanen (Oslo kommune 2014). Tre firmagrupperinger utarbeidet mulighetsstudier med mål om å klargjøre utviklingspotensialet til Vestkorridoren og komme med innspill til områderegulering i denne sonen inkludert Fornebubanen (Oslo kommune 2014). De tre grupperingene konkluderte i mulighetsstudiene med ulike antall kvadratmeter og antall boliger i Vestkorridoren, vist i **Tabell 6**. Dette planområdet avviker en del fra mye av det som er vist tidligere i dette kapittelet, og inkluderer store områder vest for Karenslyst inkludert Karenslyst.

**Tabell 6: Potensiale Vestkorridoren (Oslo kommune 2014).**

Gruppering	Potensiell bebyggelse	Antall boliger
Dark/Adept/Rambøll	2,4 mill. m <sup>2</sup>	20.000
Alliance/Sweco	1 mill. m <sup>2</sup>	9.000
Norconsult/Rodeo arkitekter/Architectopia	915.000 m <sup>2</sup>	8.000

Planprogram for Fornebubanen og kommuneplan Oslo mot 2030 utløser krav om helhetlig planlegging i det som per i dag er definert som Fjordbyen vest, se planavgrensning i vedlegg 1 (Oslo kommune 2017b). Vestkorridoren er en del av Fjordbyen vest. Områderegulering for Skøyen inngår i tidslinjen for Fjordbyen vest, som vist i vedlegg 1 (Oslo kommune 2017b). Det er viktig å kjenne til at Skøyen også er en del av et større planområde med krav om helhetlig planlegging, men øvrige delområder i Fjordbyen vest/Vestkorridoren er ikke vurdert i denne casestudien.

#### 4.1.10. Demografi og boligutvikling i Oslo

På grunn av økt arealbehov og begrenset byggesone i Oslo oppjusteres det anslåtte boligbehovet fra forrige kommuneplan fra 2008 med ca. 30 prosent i kommuneplanen fra 2015 (Oslo kommune 2013; Oslo kommune 2015c). I kommuneplanen anslås det et behov for opp mot 100.000 nye boliger frem til 2030 (Oslo kommune 2015c). Antallet ferdigstilte nye boliger varierer mye fra år til år, og toppene de siste 15 årene ligger på rundt 4.000 boliger (Oslo kommune 2017d). Bo-frekvensen i Oslo er 1,96 personer per bolig per i dag (Oslo kommune 2015d). Hvis de nybygde boligene huser et snitt på 2,35 personer per bolig i perioden frem til 2030 kan boligbehovet i Oslo nedjusteres til 83.000 (Oslo kommune 2015c). Det gir et årlig behov på mellom 4.300 og 5.300 nye boliger i året (Oslo kommune 2015c). I

2015 fremla byrådsavdelingen for finans *Oslo trender 2015* der det er fremlagt en tabell som viser årlig vekstbehov og antall personer per bolig i 2040 fordelt på fremskrevet folkemengde og befolkningsvekst per bolig (Oslo kommune 2015d). Tabellen viser et lavalternativ, mellomalternativ, høyalternativ og Statistisk sentralbyrå (SSB) beregning per 2014. Mellomalternativet i kommunens framskrivinger nevnes som det mest naturlige estimatet å vektlegge, og vekstbehovet i dette alternativet varierer fra 5725 boliger per år til 3716 boliger per år (Oslo kommune 2015d).

Boligbygging påvirkes i stor grad av boligpreferansene til befolkningen, og boliger i sentrumsnære strøk har i økende grad vært en preferanse (Oslo kommune 2008). Behov for store boliger og utearealer er ikke like stort for husholdninger uten barn, og i rapporten *Oslo trender 2015* vises det til at andelen husholdninger med barn i Oslo er lavere enn landssnittet, og høyere enn landssnittet i nabokommunen Akershus (Oslo kommune 2015d). I kommuneplan for Oslo fra 2005 nevnes også en trend der barnefamilier flyttet ut av Oslos sentrumsområder når barna nærmet seg skolealder og ved behov for mer plass ved familieførøkelse (Oslo kommune 2005). I *Oslo trender 2015* gjengis SSB statistikker for faktisk og fremskredet folkemengde etter aldersklasser (Oslo kommune 2015d). Oslo forventes å få lavere andel unge relativt til eldre i 2040. Dette er en trend som følger landssnittet, og skyldes i hovedsak de store etterkrigskullene som blir eldre. I høringsutkast til ny kommuneplan for Oslo offentliggjort i april 2017 gjengis konklusjoner fra boligvekstutvalget (Oslo kommune 2017h). Utvalget ble opprettet av byrådet for å sette fart på boligbyggingen, og har bestått av representanter fra kommunen, akademia og byggebransjen. De foreslår blant annet raskere byggeprosesser, flere mindre leiligheter og tettere bebyggelse (Oslo kommune 2017h). I høringsutkastet står det at forslagene vil bli brukt i den videre utviklingen av boligpolitikken (Oslo kommune 2017h). Statsbudsjettet for 2017 inneholder en satsning på forpliktende byutviklingsavtaler mellom staten og de fire største byområdene (Regjeringen 2016c). Kommunal- og moderniseringsminister Jan Tore Sanner uttaler i den sammenheng at regjeringen vil bidra til å utvikle knutepunkt med god kvalitet, og få bygd tilstrekkelig med boliger i kollektivknutepunktene (Regjeringen 2016c). Direktoratet for byggkvalitet tar sikte på at ny teknisk forskrift (TEK17) skal tre i kraft i 2017, og den vil inneholde forenklinger og effektiviseringer av gjeldende teknisk forskrift - TEK 10 (DiBK 2015).

Befolkningsframskrivingene det er referert til i dette kapittelet viser at det årlige behovet for nye boliger i Oslo kan forventes å ligge en del høyere enn det som har vært ferdigstilt per år de siste 15 årene. Regjeringen ønsker å stimulere til forpliktende samarbeid mellom stat, fylkeskommune og kommuner gjennom byutviklingsavtaler, og TEK17 kan føre til effektiviseringer for byggesektoren (DiBK 2015; Regjeringen 2016c). Oslo kommune viser nå også en økt vilje til å bygge raskere, og at de åpner for å bygge med høyere tetthet og mindre krav til størrelse på boenheter (Oslo kommune 2017h).

#### 4.1.11. Demografi, boligutvikling og levekår i bydel Ullern og delbydel Skøyen

Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune mener det er stort potensiale for å øke bolig- og næringsbebyggelsen i Skøyenområdet (Oslo kommune 2015b). Forventet befolkningsvekst skaper også behov for forbedret infrastruktur og offentlige tjenester i Ullern bydel. Blant annet har utdanningsetaten skissert behov for ny barne- og ungdomsskole i Hoffområdet innen 2022 (Oslo kommune 2017f). Oslo kommune Byrådsavdeling for finans publiserte i februar 2017 *Bydel Ullern – Faktaark om befolkning, levekår og bomiljø* (Oslo kommune 2017a). Kartet i **Figur 16** viser bydel Ullern inndelt i delbydeler. Skøyen er her definert som et større område enn det avgrensede planområde i kommunedelplan, mulighetsstudier og ny områdeplan. Rapporten inneholder det mest omfattende områdespesifikke statistiske grunnlaget som er tilgjengeliggjort av Oslo kommune (Oslo kommune 2017a).



**Figur 16: Bydel Ullern, inndeling i delbydeler**

## Befolkning

For bydel Ullern økte folkemengden fra 26.600 i 2001 til 32.800 i 2016 (Oslo kommune 2017a). Det vil si en vekst på 23 prosent, mot 29 prosent vekst i hele Oslo. Den sterkeste befolkningsveksten i perioden 2001 til 2016 var i delbydel Skøyen med 31 prosent folketilvekst (Oslo kommune 2017a). I statistikkbanken er det også hentet ut en befolkningsframskriving som viser delbydelene splittet, vist i **Tabell 7** (Oslo kommune 2017d).

**Tabell 7: Befolkningsframskriving mellomalternativet etter år og alder (D) – Alder i alt (Oslo kommune 2017d)**

År	2016	2027
Geografi		
<u>Oslo i alt</u>	658 390	766 500
<u>Bydel Ullern</u>	32 937	38 447
Delbydel Ullernåsen	6 418	6 651
Delbydel Lilleaker	5 041	6 687
Delbydel Ullern	5 613	6 571
Delbydel Montebello-Hoff	7 536	9 193
Delbydel Skøyen	8 329	9 345

Befolkningsframskrivingen i Tabell 7 viser befolkningsmengden i 2016 og mellomalternativet for 2027. For Oslo i alt er veksten på ca. 16 prosent, og for delbydel Skøyen er veksten på 12 prosent (Oslo kommune 2017d).

Bydelen har enkelte avvik i befolkningssammensetning mot Oslo sett under ett (Oslo kommune 2017a). Andelen innvandrere eller norskfødte av to innvandrere er 19 prosent i bydelen mot 33 prosent for Oslo. Bydelen har også en forholdsvis høy andel eldre, og dette gjelder alle delbydelene (Oslo kommune 2017a).

## Levekår

Gruppen vanskeligstilte på boligmarkedet varierer over tid og rom. Fra andre halvdel av 1800-tallet frem til i dag viser statistikker at det er markante forskjeller i levekår mellom øst og vest i byen (Barstad et al. 2006; Hagen et al. 1994; Longva 1993). SSB utarbeidet i 2013 en rapport om flytting til og fra Oslos bydeler (Stambøl 2013). Et av funnene i rapporten er at flyttemønsteret i Oslo nå preges av en tredeling. Utflytting fra de ytre bydelene skjer hovedsakelig i retning nabokommunen Akershus, og utflytting fra de indre bydelene går i retning de ytre bydelene. Bosetningsmønsteret i byen er i endring, og det tradisjonelle

hovedskillet i Oslo er i mindre grad skillet mellom indre øst og ytre vest slik det har vært siden midten av 1800-tallet. Hovedskillet går nå mer mellom drabantbyene i nord-øst og Oslo vest (Stambøl 2013). I faktaarket om bydel Ullern er også levekårsindikatorer for bydelen presentert ved å en sammenligning med by-gjennomsnittet som er satt med tallet hundre (Oslo kommune 2017a). Stjernediagrammene i rapporten viser et klart bedre snitt i bydel Ullern enn by-gjennomsnittet. Dette gjelder for alle indikatorene. Indikatorene lav utdanning, fattige barnehusholdninger og trangbodde ligger særlig lavt kontra by-gjennomsnittet (24 – 60 prosent lavere). Redusert funksjonsevne, ikke sysselsatte, dødsrater, ikke fullført videregående opplæring, ikke-vestlige innvandrere med kort botid ligger rundt 25 prosent lavere. Internt for delbydelene i bydel Ullern utmerker Skøyen seg positivt for indikatoren lav utdanning med 62 prosent lavere snitt enn by-gjennomsnittet (Oslo kommune 2017a).

### *Boligpriser og bomiljø*

Gjennomsnittlig kvadratmeterpris i 2016 for en blokkleilighet i Oslo var kr. 66.300 per m<sup>2</sup>, og i bydel Ullern kr. 69.000 per m<sup>2</sup> (Oslo kommune 2017a). Delbydel Skøyen hadde det høyeste snittet i bydelen med kr. 74.200 per m<sup>2</sup>. I Oslo er 30 prosent av husholdningene leieboliger, mot 18 prosent i delbydel Skøyen og 19 prosent for bydel Ullern. Bygningstypene i delbydel Skøyen avviker ikke stort fra Oslo sitt gjennomsnitt. Det er 77 prosent blokker, 13 prosent rekkehus/tomannsboliger og 10 prosent eneboliger - mot henholdsvis 79, 14 og 7 prosent i Oslo (Oslo kommune 2017a).

## **4.2. Insitamenter for høyere arealutnyttelse**

Det er særlig planstyringsdokumentene og mulighetsstudiene som er utarbeidet fra 2013 frem til i dag som inneholder konkrete tall knyttet til høyere arealutnyttelse. En vesentlig pådriver for boligutviklingen i Oslo og Skøyenområdet er innbyggerne og boligbehovet. Dette er beskrevet i kapittel 4.1.10 og 4.1.11, og det presiseres at de trendene som er vist for Oslo generelt og spesifikt for Skøyenområdet er viktige insitamenter for høyere arealutnyttelse. I de påfølgende delkapitler presenteres insitamenter for høyere arealutnyttelse, med bakgrunn i det som er avdekket av rammebetingelser av Skøyenområdet i foregående kapittel.

#### 4.2.1. Kommuneplan

Kommuneplanen gir føringer for områderådeutnyttelsen (Oslo kommune 2015c).

Vestkorridoren er nevnt som et område i ytre by med hovedsakelig lavt utnyttede næringsområder (Oslo kommune 2015c). Potensialet i disse områdene defineres med områderutnyttelse (prosent OU), og bruksareal (BRA) i prosent av områdeareal.

Områdeutnyttelse på 100 prosent på 1 dekar vil gi 100 m<sup>2</sup> BRA. Bruksarealet er deretter prosentvis fordelt mellom næring og bolig i potensialberegningene. Deler av et areal kan være regulert til andre formål, og tomteutnyttelse inkluderer ikke dette. Områderutnyttelse inkluderer derimot antatt behov for gater, offentlige rom, parker etc. Utnyttelsesprosenten for det resterende arealet som kan bebygges oppjusteres; eksempelvis er 50 prosent av arealet regulert til andre formål enn bebyggelse. Det resterende areal som bebygges må da utnyttes med 200 prosent for å oppnå en områderutnyttelse på 100 prosent. For utviklingsområder med knutepunkt er det en gjennomsnittlig utnyttelse på 125 prosent (Oslo kommune 2015c).

Avhengig av hvordan utbyggingen skjer inndeles arealpotensialet grovt sett i to typer i gjeldende kommuneplanen (Oslo kommune 2015c):

- 1) *Den generelle, løpende fortettingen i indre og ytre by.*
- 2) *Områder som betinger større grad av offentlig innsats.*

Type 1 er en kontinuerlig forretningsprosess som ikke er avhengig av offentlige enkeltinvesteringer (Oslo kommune 2015c). Vestkorridoren er en av fem større områder i Oslo der det er et offentlig uttalt behov for ny banestruktur, og er i kategorien som betinger større grad av offentlig innsats. De øvrige områdene er Indre by, Hovinbyen, Gjersrud-Stensrud og Groruddalen. I kommuneplanen påpekes det også at Fornebu-banen vil gi en bedre forbindelse mellom Fornebu, Skøyen, Majorstuen og Oslo sentrum, som potensielt kan føre til bymessig utvikling med høy tetthet (Oslo kommune 2015c).

#### 4.2.2. Mulighetsstudier og Byplangrep Skøyen

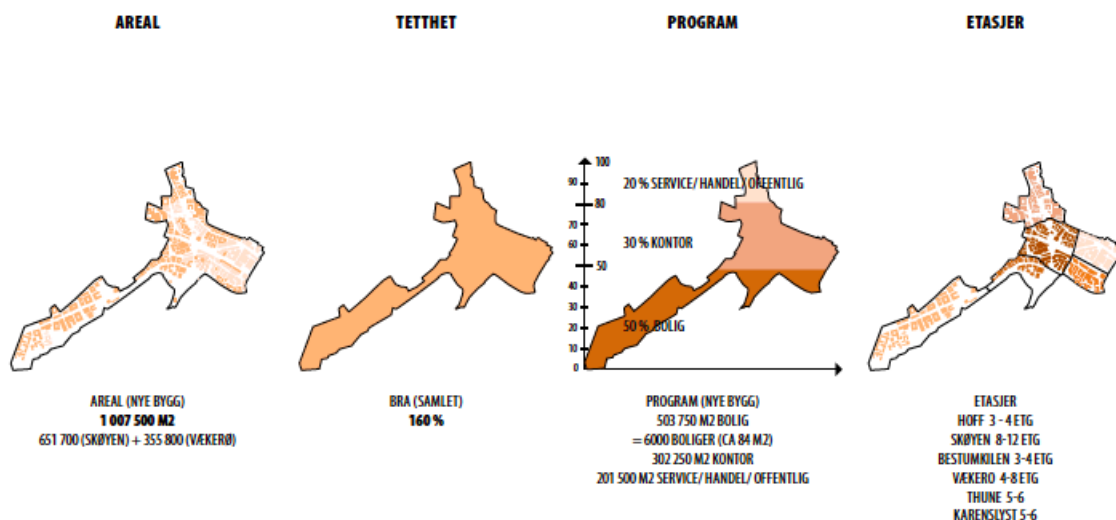
*Mulighetsstudie Skøyenbyen* fra 2013 gir også indikasjoner på en mulig fremtidig utvikling av området (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a; Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013b). Noen av hovedgrepene for området som fremstilles i dokumentet fra 2013 er brukt videre i *Byplangrep Skøyen* fra 2015. Det siste mulighetsstudiet som er utarbeidet er *Mulighetsstudie Karenslyst* fra 2016, og her er det lagt opp til en høyere utnyttelsesgrad enn i mulighetsstudiet



fra 2013, der det legges opp til mye offentlig rom ved sjøfronten på Karenslyst. Før det foreligger en ny områdeplan er *Byplangrep Skøyen* og *Mulighetsstudie Karenslyst* viktige grunnlag for å vurdere insentiver for høyere arealutnyttelse, i tillegg til tidligere mulighetsstudier.

### *Mulighetsstudie Skøyenbyen*

I *Mulighetsstudie Skøyenbyen* oppsummeres areal, tetthet, program og etasjer som vist i **Figur 17** (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a). Det er også nevnt et estimat på 6000 nye boliger (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a).



**Figur 17: Mulighetsstudie Skøyenbyen – valgte strategier (Dark Arkitekter AS & ADEPT 2013a)**

### *Byplangrep Skøyen*

*Byplangrep Skøyen* har høy utnyttelse som tar hensyn til gater og byrom som hovedmål (Oslo kommune 2015a). Det er utarbeidet et plankart som viser byggehøyder i ulike områder, gjengitt i Figur 11 i kapittel 4.1.4. (Oslo kommune 2015a). Boliger skal sikres i alle områder, og med høyere andel næring nær kollektivknutepunktet. Den høyeste maksimale byggehøyden er rundt kollektivknutepunktet med maksimum 12 – 16 etasjer, og med gradvis lavere høyder i omkringliggende områder, tilsvarende som i *Mulighetsstudie Skøyenbyen* fra 2013. I *Byplangrep Skøyen* er det ikke gitt klare retningslinjer for områdeutnyttelse, og det vises til at utnyttelse for de ulike fremtidige byggefeltene må vurderes ytterligere frem mot endelig områderegulering. Det er gitt detaljer som kan gi noen indikasjoner på fremtidig

tetthet. En del av dette er generelle termer som hensyn til verneverdig og karakterdannende bebyggelse, utearealer for boliger, lys- og solforhold og avgrensning av byrom. Maksimalhøyder i hele kvartaler er ikke aktuelt, og det skal sikres ulike arkitektoniske uttrykk. Enkelte områder skal ses i sammenheng og forventes å få krav om felles planlegging. Vurdering av maksimale byggehøyder vil blant annet baseres på modellstudier (Oslo kommune 2015a).

### *Mulighetsstudie Karenslyst*

Denne mulighetsstudien inneholder flere konkrete detaljer om hvordan området kan utvikles enn det som fremgår i *Byplangrep Skøyen*. Det oppgis totalt nybygd areal, tetthet, andel boliger og etasjer (EBY & Asplan Viak AS 2016). Dette er et mulighetsstudie kun for deler av Skøyenområdet, og planen ligger som en del av saksgangen frem mot ny områdeplan (EBY & Asplan Viak AS 2016).

Ønsket om funksjonsblanding som fremgår i *Byplangrep Skøyen* opprettholdes, og for å oppnå det må det gjøres noe med den lave bolig andelen (EBY & Asplan Viak AS 2016). Per i dag er det ca. 3000 bosatte i planområdet, som tilsvarer 3,8 bosatte per daa. Anbefalingene til UN-Habitat er 15 mennesker per daa, og i *Mulighetsstudie Karenslyst* legges det opp til en overvekt av boliger i Karenslystområdet for å oppnå en høyere befolkningstetthet i planområdet. Anbefalinger fra UN-Habitat er gjengitt i teorikapittel 2.6., og i mulighetsstudien er disse anbefalingene retningsgivende. Blant annet er behov for å forsterke handelsvirksomhet, størrelser og avstander til lekeplasser og parker og offentlige rom basert på anbefalingene fra UN-Habitat. Siden området har lite eksisterende bygningsmasse er det også gode muligheter for å etablere offentlige rom som bidrar til å bedre bystrukturen til Skøyenområdet (EBY & Asplan Viak AS 2016).

I *Mulighetsstudie Karenslyst* er utviklingen av Karenslyst delt inn i to faser, som her vises med oppsummerte detaljer og illustrasjoner (EBY & Asplan Viak AS 2016):



**Fase 1:**  
 Areal: 194 000 m<sup>2</sup> BRA  
 Områdeutnyttelse: 170 %-BRA  
 50 % næring  
 50 % bolig  
 1 120 boliger  
 2 900 arbeidsplasser



**Fase 2:**  
 Areal: 280 000 m<sup>2</sup> BRA  
 Områdeutnyttelse: 215 %-BRA  
 60 % næring  
 40 % bolig  
 1300 boliger  
 6500 arbeidsplasser

#### 4.2.3. Pågående reguleringsaker

Grape Architects har laget en illustrasjon i forbindelse med et avklaringsmøte med Plan- og bygningsetaten om Tingstuveien 31 som er gjengitt i **Figur 18**. (Grape Architects 2016)  
 Illustrasjonen viser et utdrag med pågående reguleringsaker i nærområdet, og rammebetingelser.

### RAMMEBETINGELSER

*pågående reguleringsaker*



**HOFFSVEIEN 1A-F 201505963**  
 Søker: RAMBØLL NORGE AS  
 tiltakshaver: STOREBRAND EIENDOM AS  
 planprogram til offentlig ettersyn: 22.11.2015  
 80-100 000 m<sup>2</sup> (inntil 20 etasjer) = ca 415% BRA



**Harbitzalléen 1 - 7 - Detaljregulering - Bolig, kontor, forr.**  
 Søker: LPO arkitekter  
 tiltakshaver: Møller Eiendom Skøyen AS  
 planforslag oversendt til politisk behandling 17.12.2015  
 60 000 m<sup>2</sup> (inntil 10 etasjer) = ca 280% BRA



#### NYTT FORSLAG TIL TINGSTUVEIEN 31

work in progress  
 mixed use (50/50 bolig næring)  
 23 500 m<sup>2</sup> (inntil 16 etasjer)  
 ca 650% BRA



**DRAMMENSVEIEN 159, 161 OG 161 B, 201505199**  
 Søker: ARCASA ARKITEKTER AS  
 tiltakshaver: DRAMMENSVEIEN 159 AS  
 planprogram til offentlig ettersyn: 08.01.2016  
 90 000 m<sup>2</sup> (inntil 16 etasjer) = ca 650% BRA



TINGSTUVEIEN\_GRAPE ARCHITECTS\_AVKLARINGSMØTE 14.04.16

Figur 18: Rammebetingelser pågående reguleringsaker (Grape Architects 2016)

Med unntak av prosjektet i Harbitzalléen 1 – 7 er det vist prosjekter i en tidlig fase i Figur 18. I påfølgende kapittel 4.3. vises alle pågående planprosesser, og disse prosjektene er i kategorien *trolig til politisk behandling fra 2018 - plansaker uten fastsatt planprogram*. Prosjektene viser en tetthet på opp til 650 %-BRA, og en maksimal byggehøyde på 20 etasjer (Grape Architects 2016).

#### 4.2.4. Arealstrategier - oppsummering

I kommunedelplanen fra 1994 er det benyttet utnyttelsesgrad (u-grad) som ble benyttet i byggeforskrift fra 1965 til 1987 (Oslo kommune 1994; Regjeringen 1990). Det er basert på brutto arealmål av tomt og bygning, så den oppgitte maksimale u-grad på 1,2 vil ikke tilsvare 120 %-BRA etter dagens beregningsnorm (Regjeringen 2014e). Det er få områder med denne u-graden i kommunedelplanen fra 1994 (Oslo kommune 1994). Maksimal byggehøyde har gått fra 5 etasjer i kommunedelplanen fra 1994 til 12 - 16 etasjer i *Byplangrep Skøyen* fra 2015, og i *Mulighetsstudie Karenslyst* er det lagt opp til maksimalt 16 etasjer nær kollektivknutepunktet. I 2016 vedtok bystyret at Orkla kan bygge 16 etasjer på et tomteområde ved Skøyen togstasjon, selv om det per i dag ikke åpnes for mer enn 12 etasjer i *Byplangrep Skøyen*. Vedlegg 2-A viser et bilde av byggetomten og i vedlegg 3-D en illustrasjon av det fremtidige bygget (Bekken 2016). En oppsummering av arealstrategier som per i dag har innvirkning på arealutnyttelsen i Skøyenområdet er vist i **Tabell 8**.

**Tabell 8: Arealstrategier****Kommunedelplan for Skøyen** (Oslo kommune 1994)

Areal (nye bygg)	Tetthet	Andel bolig	Etasjer maks.
-	Maks U=1,2	-	5

**Mulighetsstudie Skøyenbyen**

(Dark Arkitekter AS &amp; ADEPT 2013a; Dark Arkitekter AS &amp; ADEPT 2013b)

Areal (nye bygg)	Tetthet	Andel bolig	Etasjer maks.
1 007 500 m <sup>2</sup>	160 %	50 %	12

**Byplangrep Skøyen** (Oslo kommune 2015a)

Areal (nye bygg)	Tetthet	Program	Etasjer maks.
-	-	50 % (antatt snitt)	12

**Kommuneplan Oslo mot 2030** (Oslo kommune 2015c)

Areal (nye bygg)	Tetthet	Andel bolig	Etasjer maks.
-	125 %	-	12

**Mulighetsstudie Karenslyst** (EBY & Asplan Viak AS 2016)

Areal (nye bygg)	Tetthet	Andel bolig	Etasjer maks.
194 000 m <sup>2</sup> (fase 1)	170 % (fase 1)	50 % (fase 1)	12 (Karenslyst)
280 000 m <sup>2</sup> (fase 2)	215 % (fase 2)	40 % (fase 2)	16 (nord for E18)

**Pågående reguleringsaker** (Oslo kommune 2017e)(Grape Architects 2016)

Areal (nye bygg)	Tetthet	Andel bolig	Etasjer maks.
-	< 650 %	-	20

### 4.3. Planprosesser 2017

Pågående plan- og byggesaker i området er gjennomgått for å gi et bilde av dagens situasjon, og for å kunne trekke ut det som er mest hensiktsmessig å vurdere mer detaljert. Det er avslutningsvis gitt et anslag på antall nye boliger i området. Oversikt over alle pågående plan- og byggesaker per 10. april 2017 er vist i **Tabell 9** (Oslo kommune 2017e).

**Tabell 9: Plansaker (Oslo kommune 2017e)**

#### *Del 1 av 3*

Sak	201209181 – Regulerings sak
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 149 - detaljregulering, nybygg kontor Orkla 21 etasjer med publikumsrettet virksomhet i sokkel, plan 1.
<b>Status</b>	Planforslag, Klagesak til avgjørelse av Fylkesmannen
<b>Søker</b>	AS Civitas
<b>Tiltakshaver</b>	Drammensveien 149 Nybygg AS (Orkla Eiendom)

Sak	201615008 – Byggesak
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 149 - Oppføring av kjeller- og boligbygg - Orkla City - Bygning A2
<b>Status</b>	Igangsettingstillatelse gitt
<b>Søker</b>	Narud Stokke Wiig Sivilarkitekter MNAL AS
<b>Tiltakshaver</b>	Drammensveien 149 Bybygg AS (Orkla Eiendom)

Sak	201411007 - Regulerings sak (kun bolig)
<b>Tiltak</b>	Nedre Skøyen vei 11- Boligformål
<b>Status</b>	Avventer avklaringer knyttet til Fornebubanen. Er plassert over fremtidig trasé for T-bane.
<b>Søker</b>	Lund & Slaatto Arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Nedre Skøyen vei AS (Stor Oslo Eiendom)

Sak	200807651 – Regulerings sak (stort innslag av bolig, ca. 280)
<b>Tiltak</b>	Harbitzalléen 1 - 7 - Bolig, kontor, forretning med mer - S-4914
<b>Status</b>	Planforslag
<b>Søker</b>	LPO arkitekter
<b>Tiltakshaver</b>	Møller Eiendom, Profier

Sak	201306671 – Regulerings sak (inneholder 20 boliger)
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 126 - Oppføring av næringsbygg
<b>Status</b>	Oversendt til politisk behandling 20.10.2016
<b>Søker</b>	Arcasa Arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Fram Eiendom

Tabell 9  
Del 2 av 3

<b>Sak</b>	201005792 – Regulerings sak (minimalt innslag av bolig)
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 118 - Detaljregulering
<b>Status</b>	Planforslag
<b>Søker</b>	Hille Melbye Arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Ragde Eiendom AS
<b>Sak</b>	201416707 - Byggesak
<b>Tiltak</b>	Hoffsveien 17 - Oppføring av kontor-/forretningsbygg i fire etasjer, to parkeringskjellere og inntrukket takoppbygg
<b>Status</b>	Rammetillatelse gitt
<b>Søker</b>	SJ Arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Fram Hoffsveien 17 AS
<b>Sak</b>	201104989 - Byggesak
<b>Tiltak</b>	Engebrets vei 7 - Oppføring av kontorbygg
<b>Status</b>	Igangsettingstillatelse gitt
<b>Søker</b>	Arcasa arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Hoffsborg AS (Holm T H Eiendom AS)
<b>Sak</b>	201215662 - Regulerings sak
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 145 og 147 - Detaljregulering - Oppføring av næringsbygg
<b>Status</b>	Planforslag
<b>Søker</b>	Lund & Slaatto Arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Skøyen Atrium AS (Schage Eiendom)
<b>Sak</b>	201306671 – Regulerings sak (mulig boligutvikling)
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 126 - Omregulering for oppføring av næringsbygg
<b>Status</b>	Planforslag
<b>Søker</b>	Arcasa arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Drammensveien 126 To ANS (Titas Eiendom AS - Tvenge)
<b>Sak</b>	200710107 - Regulerings sak
<b>Tiltak</b>	Prinsessealléen 8 - Forslag til reguleringsplan - boligbebyggelse
<b>Status</b>	Planforslag
<b>Søker</b>	Map Arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Høegh Eiendom (prosjekt solgt til Neptun Properties 2017)
<b>Sak</b>	201407581 - Regulerings sak
<b>Tiltak</b>	Fornebubanen (Lysaker - Majorstuen - Detaljregulering - T-bane med oppganger)
<b>Status</b>	Planforslag
<b>Søker</b>	Norconsult AS
<b>Tiltakshaver</b>	Ruter AS

Tabell 9  
Del 3 av 3

Trolig til politisk behandling fra 2018 - plansaker uten fastsatt planprogram:

<b>Sak</b>	201517140 / 201606613- Reguleringsaker
<b>Tiltak</b>	Tingstuveien 31 - - Kontorbygg på opptil 16 etasjer
<b>Status</b>	Oppstartsmøte gjennomført / planforhåndskonferanse
<b>Søker</b>	Arcasa arkitekter AS /Grape Architects AS
<b>Tiltakshaver</b>	Skanska CDN Oslo 1 AS, Selvaag Eiendom

<b>Sak</b>	201505963 - Reguleringsak (mulig innslag av bolig)
<b>Tiltak</b>	Hoffsveien 1 A-E - Forslag til planprogram - Utbygging av service- og næringseiendom,
<b>Status</b>	P60 Forslag til program mottatt/utarbeidet
<b>Søker</b>	Rambøll Norge AS
<b>Tiltakshaver</b>	Storebrand Eiendom AS

<b>Sak</b>	201505199 – Reguleringsak (boliger, men usikkert antall)
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 157, 159, 161 og 161 B - omregulering til næring med høy utnyttelse
<b>Status</b>	Oppstartsmøte bestilt.
<b>Søker</b>	Arcasa arkitekter AS
<b>Tiltakshaver</b>	Drammensveien 159 AS (Selmer Eiendom, Eiendomsspar, Rom Eiendom)

Planforhåndskonferanse bestilt/gjennomført, trolig til politisk behandling etter 2018:

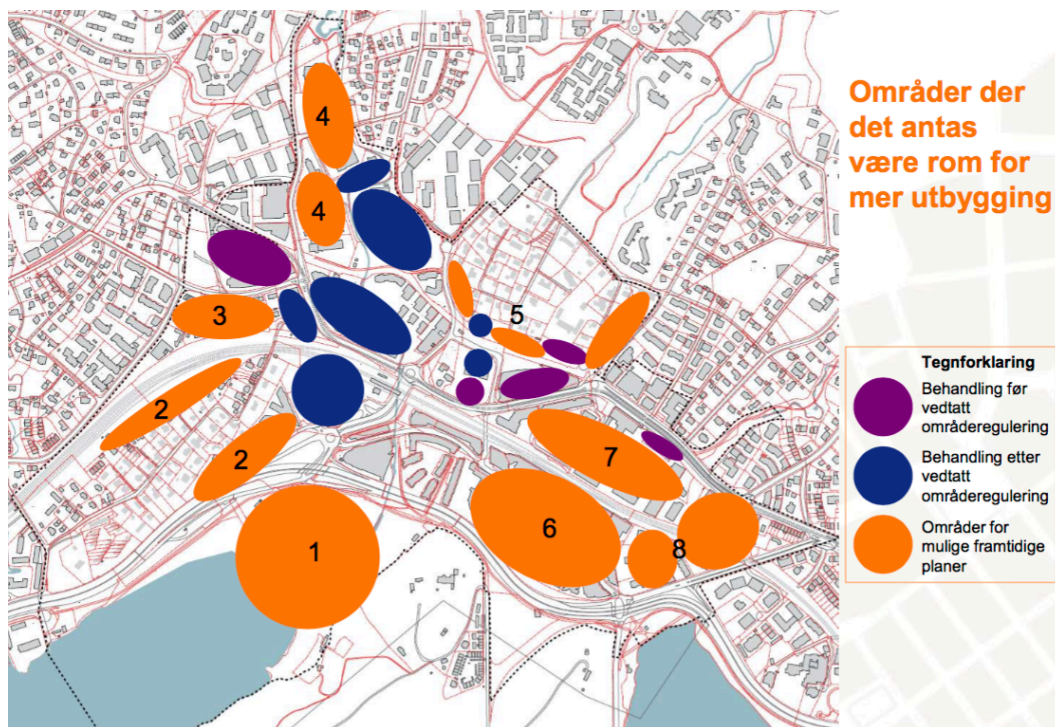
<b>Sak</b>	201517457 - Forespørsel (boliger, men usikkert antall)
<b>Tiltak</b>	Nedre Skøyen vei 24 og 26 - Utvikling av eiendommen
<b>Status</b>	Planforhåndskonferanse
<b>Søker</b>	
<b>Tiltakshaver</b>	Veidekke

<b>Sak</b>	201700961 - Forespørsel
<b>Tiltak</b>	Drammensveien 149- Ukjent tiltak – Esso-bygget
<b>Status</b>	Bestilling av forhåndskonferanse
<b>Søker</b>	
<b>Tiltakshaver</b>	Scandinavian Development AS

<b>Sak</b>	201703748 - Forespørsel
<b>Tiltak</b>	Hovfaret 11 og 13 -Boligutbygging og næring
<b>Status</b>	Bestilling av forhåndskonferanse
<b>Søker</b>	R21 Arkitekter
<b>Tiltakshaver</b>	Thorsnes Eiendom



I tillegg til pågående plan- og byggesaker viser Plan- og bygningsetatens nettsider for saksinnsyn også saksgang for den pågående områdereguleringssaken for Skøyenområdet (Oslo kommune 2014-2017). I en e-post 15. mars 2017 etterspør Byrådsavdeling for byutvikling en oversikt fra Plan- og bygningsetaten over nåværende, fremtidige og potensielle utbygningsområder (Oslo kommune 2014-2017; Oslo kommune 2017c). De besvarte henvendelsen den 22. mars 2017 i et brev som er tilgjengelig på saksinnsyn på kommunens nettsider sammen med en illustrasjon over områder der det antas å være rom for utbygging, vist i **Figur 19** (Oslo kommune 2017c).



**Figur 19: Områder der det antas å være rom for mer utbygging (Oslo kommune 2017c).**

I Figur 19 vises de fem områdene på Skøyen med behandling før vedtatt områderegulering markert med lilla. Plan- og bygningsetaten sendte et brev til byrådsavdelingen for byutvikling 27. mars 2015 om *Byplangrep Skøyen*, og en vurdering av om pågående plansaker kan behandles før områdeplan for Skøyen er ferdig utarbeidet (Oslo kommune 2015a). I praksis ble planer om videre utvikling i Skøyenområde i stor grad satt på vent i 2015, med unntak av de fem områdene markert med lilla (Figur 19) (NæringsEiendom 2017). Det er store boligprosjekter i området som ventes igangsatt etter vedtatt områderegulering som vist i **Tabell 10**. Per i dag er det kun ett større pågående boligutviklingsprosjekt. Med større prosjekt menes i dette tilfellet et prosjekt med mer enn 100 boliger. De øvrige større

prosjektene med boliginnslag ligger i kategorien *behandling etter vedtatt områderegulering* og i *områder for mulige fremtidige planer*, illustrert i Figur 19 (Oslo kommune 2017c).

**Tabell 10: Boligprosjekter, planstatus og antall boliger (Oslo kommune 2017c; Oslo kommune 2017e) (Årdal 2017)**

Prosjekt	Planstatus	Antall boliger
Harbitzalléen 1 - 7	Planforslag	280
Prinsessealléen 8	Planforslag	70
Drammensveien 149	Igangsettelsestillatelse gitt	12
Nedre Skøyen vei 11	Forventes gjenopptatt i 2017	39
Drammensveien 126	Planforslag	20
Harbitzalléen 2A / Tingstuveien 31	Trolig til politisk behandling i 2018	usikkert
Drammensveien 157/159/161	Trolig til politisk behandling i 2018	*inngår i fase 2
Eurekakvartalet - Hoffsvæien 1	Trolig til politisk behandling i 2018	usikkert
Nedre Skøyenvei 24-26	Trolig til politisk behandling etter 2018	450
Drammensveien 149/153	Trolig til politisk behandling etter 2018	usikkert
Hovfaret 11 og 13	Trolig til politisk behandling etter 2018	131
Karenslystområdet fase 1	Tidligfase - mulighetsstudie	1120
Karenslystområdet fase 2*	Tidligfase - mulighetsstudie	1300

I Nedre Skøyenvei 24 – 26 vil Veidekke bygge nytt hovedkontor og opp mot 450 boliger, og det forventes at prosjektet legges frem til politisk behandling etter 2018 (Veidekke 2017). En illustrasjon fra de foreløpige planen er vist i vedlegg 3-E. Det klart største boligutviklingsprosjektet av de fem områdene med behandling før vedtatt områderegulering er Harbitzalléen 1 – 7 med 280 boliger, og i kapittel 4.4. analyseres dette boligprosjektet. To illustrasjoner av prosjektet følger i vedlegg 3-A og 3-B, og bilde av byggetomten per juni 2017 følger i vedlegg 2-B.

Det er tre områder med mer usikre estimater for antall boliger, ref. tabell 10. I Harbitzalléen 2A / Tingstuveien 31 har grunneier Klaveness Marine ambisjoner om å utvikle eiendommen i samarbeid med Stor-Oslo Eiendom med kombinasjon av boliger og kontor, med 50 prosent andel boliger (Refvem 2016b). De har overfor Estatenyheter anslått muligheter for totalt 40.000 m<sup>2</sup>, og med et snitt på 85 m<sup>2</sup> for boligene vil dette gi rundt 200 boliger (Refvem 2016b). I Eurekakvartalet - Hoffsvæien 1 er det ambisjoner om 80 000 til 100 000 m<sup>2</sup> (Saltnes 2015). Et grovt estimat med tilsvarende forutsetninger gir da 400 boliger. I vedlegg 3-C er det vist en illustrasjon av kvartalet fra de foreløpige planene. Prosjektet i Hovfaret 11 og 13 ble i en artikkel fra Estatenyheter 18. mai 2017 tallfestet nærmere med 131 boliger (Årdal 2017).

Med de tre siste estimatene og tall fra Tabell 10 anslås det totalt 4022 nye boliger. En del av de markerte områder for mulige fremtidige planer, vist i Figur 19, der det ikke er noen kjente pågående planer per i dag er ikke medtatt i denne beregningen.

#### 4.4. Analyse av boligprosjekt

Formålet med denne analysen å finne ut hvordan de sentrale rammebetingelse som er beskrevet i kapittel 4.1 har påvirket et boligprosjektet. Analysen vil vise et eksempel på balansegangen mellom kommersielle og offentlige/samfunnsmessige hensyn (transformasjonsøkonomimodellen i Figur 2).

Tidslinjen for boligutvikling i Tabell 3 viser en historisk utvikling for området, og inneholder flere boligutviklingsprosjekter med noen hundre enheter. De større prosjektene er gjennomført i en tid med et annet planregime, før blant annet *Byplangrep Skøyen*. Unntaket er tomteområdet som analyseres i dette kapittelet, som ligger i Harbitzalléen 1 – 7 (LPO arkitekter/ Civitas 2014). Området eies av MøllerGruppen Eiendom AS via datterselskapet Møller Eiendom Skøyen AS, og utvikles i samarbeid med Profier AS. Tomteområdet er på totalt 25 mål, og har tidligere vært stengt for allmenheten og benyttet til fabrikkvirksomhet. Området slik det fremstod ved oppkjøp er vist i **Figur 20** (LPO arkitekter/ Civitas 2014).



**Figur 20:** Foto av industribebyggelse i Harbitzalléen 1 – 7 (LPO arkitekter/ Civitas 2014).

I 2012 kjøpte MøllerGruppen eiendommen fra AL Industrier AS med formål om transformasjon fra industrivirksomhet til et bystrøk med butikker, boliger, barnehage og kontorlokaler (LPO arkitekter/ Civitas 2014).

#### 4.4.1. Akkvisisjon

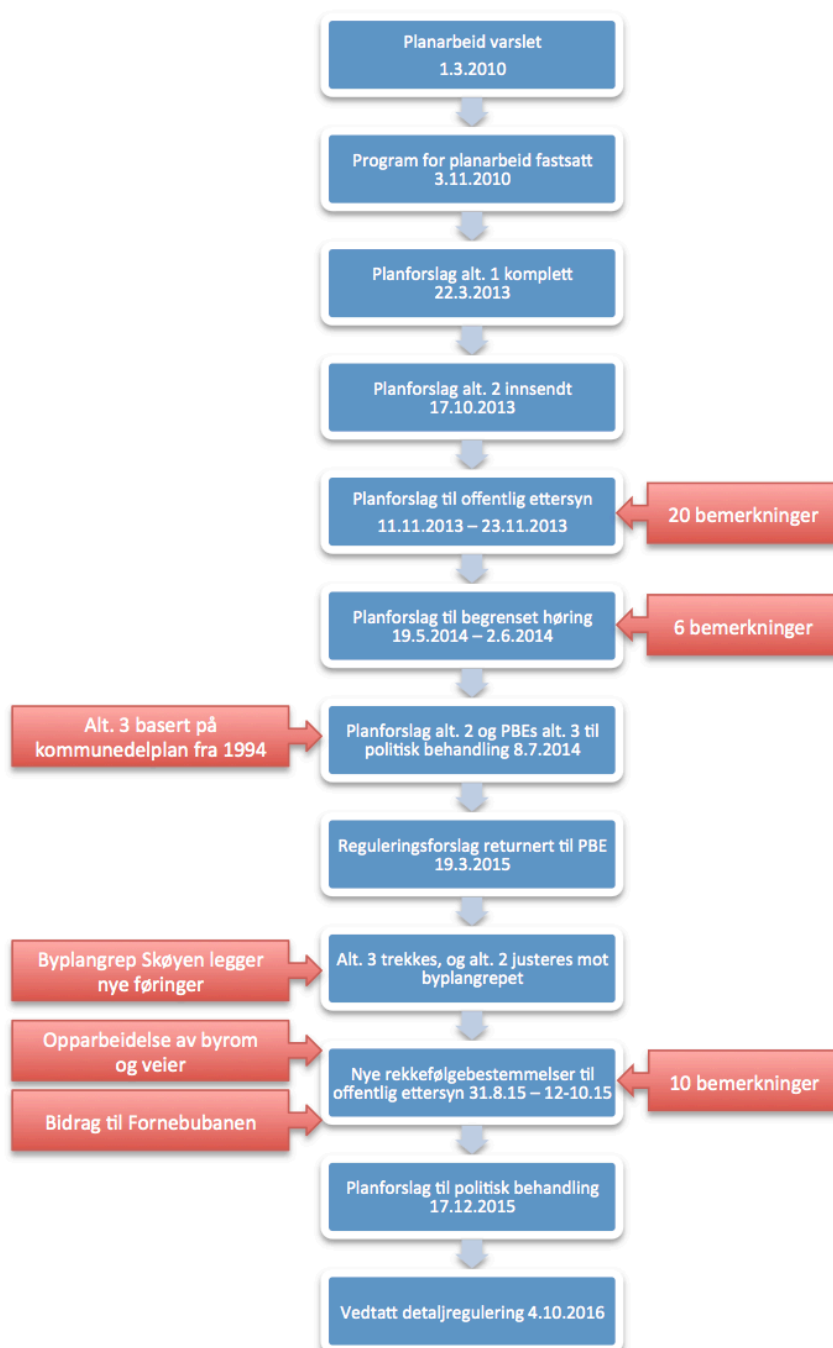
AL Industrier AS eide tidligere Harbitzalléen 3 – 7 gjennom datterselskapet AL Eiendomsutvikling AS (Refvem 2012). I februar 2012 kjøpte MøllerGruppen Eiendom AS 20 prosent av aksjene i dette datterselskapet. Det var allerede igangsatt arbeider med å videreutvikle området, og etter oppkjøpet videreførte AL Industrier salgsprosessen av eiendommen og datterselskapet. MøllerGruppen Eiendom sendte 1. mars 2012 et tilbud til alle aksjonærer om kjøp av de gjenværende aksjene. Tilbudet var på 22,50 kroner per aksje, og det tilsvarer et bud på totalt 300 millioner kroner. Det var opp mot 10 interessenter med i prosessen videre. Investor Øystein Stray Spetalen inngikk et samarbeid med Kenneth Sandvold i Naturbetong, men de gav seg da budrunden var kommet opp i 400 millioner kroner. Dette ble den endelige kjøpsprisen av eiendommen som er oppgitt med et tomteareal på til sammen 25.255 m<sup>2</sup> (Refvem 2012).

#### 4.4.2. Eiendomsrett

Planområdet omfatter Harbitzalléen 3 – 7, eiendommene gnr. 31/ 60, 31/ 161, 31/ 296, 30/ 133, 31/ 131, 30/ 140, som alle eies av MøllerGruppen Eiendom AS gjennom det heleide datterselskapet Møller Eiendom Skøyen AS. Planområdet omfatter også Hafslunds energianlegg i Harbitzalléen 1, gnr./bnr. 31/ 57 og 31/ 65, og deler av gnr./bnr. 31/ 65 som eies av Kollektiv transport AS (LPO arkitekter/ Civitas 2014).

#### 4.4.3. Reguleringsprosess

I forbindelse med oppkjøpet av de gjenværende aksjene i AL Eiendomsutvikling AS i 2012 ble det sendt ut en pressemelding fra administrerende direktør Ola T. Gjørtz i Møller Gruppen Eiendom AS som ble referert i NE Nyheter (Refvem 2012). Han uttalte at de ville stå overfor en omfattende reguleringsprosess for området etter at kjøpet var ferdigstilt. De hadde på dette tidspunktet regnet på tre ulike alternative arealutnyttelser med et spenn i total bygningsmasse fra 35.000 m<sup>2</sup> til 70.000 m<sup>2</sup>. De ønsket å legge til rette for et bilbutikkannlegg på tomteområdet, og dette var opprinnelig hovedformålet da MøllerGruppen startet å vurdere oppkjøpet. I pressemeldingen ble det også uttalt at disponeringen av tomten ville klargjøres i den videre reguleringsprosessen og at det ble vurdert boliger, handel og skole, men mest trolig en kombinasjon av dette (Refvem 2012). Hovedlinjer i reguleringsprosessen er vist i **Figur 21**.



Figur 21: Reguleringsprosess - Harbitzalléen 1 – 7 (LPO arkitekter/ Civitas 2014; Oslo kommune 2016a)

Planforslag 1 ble utarbeidet av LPO arkitekter/Civitas i 2013 for Møller Eiendom Skøyen AS, og vurdert som komplett 22. august 2013. Tiltakshavers alternativ 2 ble innsendt 17. oktober 2013 (LPO arkitekter/ Civitas 2014). Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune anbefalte ikke planforslagene fra tiltakshaver, og fremmet et eget alternativ som var mer i tråd med gjeldende kommunedelplan fra 1994 (LPO arkitekter/ Civitas 2014).

Ved offentlig ettersyn i 2014 var det tre planforslag (LPO arkitekter/ Civitas 2014):

- *Alternativ 1*: 61.000 m<sup>2</sup> BRA, skole, barnehage, kultur, næring.
- *Alternativ 2*: 61.000 m<sup>2</sup> BRA, næring, barnehage, boliger over en base med næring.
- *Alternativ 3*, Plan- og bygningsetatens alternativ: boliger på bakkeplan, og noe næring, men ingen base. Vesentlig lavere utnyttelsesgrad (45.000 m<sup>2</sup> BRA, som tilsvarer 210 %-BRA), og lavere bebyggelse mot øst (LPO arkitekter/ Civitas 2014).

Ved offentlig ettersyn i 2014 ble det klargjort at det ikke lenger var aktuelt med utbygging av skole i planområdet, og alternativ 1 som inkluderte flerbrukshall og skolebygg fulgte ikke saken til politisk behandling (LPO arkitekter/ Civitas 2014). Forslagsstiller arbeidet videre med utvikling av boliger og næring i det som er definert som felt B, og alternativ 1 ble forkastet (LPO arkitekter/ Civitas 2014). I 2015 kom ny kommuneplan i Oslo med krav om områderegulering for Skøyenområdet, og Plan- og bygningsetaten fikk oppdraget med å utforme *Byplangrep Skøyen* i påvente av ny områderegulering (Oslo kommune 2016a). De valgte å trekke sitt alternativ 3, og i august 2015 ble saken på nytt lagt ut til offentlig ettersyn. Bakgrunnen for nytt offentlig ettersyn var at etaten mente arbeidet med områdereguleringen for Skøyen ville gjøre det nødvendig med mer omfattende rekkefølgebestemmelser for å sikre opparbeidelse av byrom og gater i tilknytning til prosjektet, og forholdsmessig bidrag til opparbeidelse av Fornebubanen. Forslagsstillers alternativ 2 fra 2014 ble tilpasset *Byplangrep Skøyen*, og oversendt politisk behandling 17. desember 2015. I planforslaget foreslås en utbygging av planområdet med totalt 60.000 m<sup>2</sup> BRA over terreng, det vil si 280 %-BRA. Boligbebyggelsen etableres i tre felt; A1, A2 og B. Detaljregulering ble vedtatt av bystyret den 7. september 2016, og Harbitzalléen 1 – 7 ble omregulert fra industri til boligbebyggelse, annen offentlig eller privat tjenesteyting, kontor, bevertning og torg. Det tilrettelegges for totalt 280 boliger i de tre feltene, og detaljer for de enkelte feltene er oppsummert i **Tabell 11** (Oslo kommune 2016a).

**Tabell 11: Boligfelt i Harbitzalléen 3 – 7 (Oslo kommune 2016a)**

Felt	Areal (maks)	Andel bolig	Etasjerer (maks)
A 1	7.000 m <sup>2</sup>	100 %	7
A 2	7.500 m <sup>2</sup>	100 %	7
B	17.000 m <sup>2</sup>	Usikkert	8

Boligfeltene har 7 – 8 etasjer som maksbegrensning, vist i Tabell 11. Et næringsbygg i østre del av planområdet blir det høyeste bygget med gesimshøyde på ca. 40 meter, som tilsvarer 10 høye etasjer (Oslo kommune 2016a).

#### 4.4.4. Kommersielt perspektiv

Profier har hovedansvaret for gjennomføringen av boligprosjektet i Harbitzalléen (Skui 2017). Styringsgruppen består av to personer fra Møller Eiendom og to fra Profier, og Steinar Skui i Profier er prosjektleder (Skui 2017). Det ble gjennomført et intervju den 15. februar 2017 med Steinar Skui for å innhente mer detaljer om prosjektet i et kommersielt perspektiv. I kapittel 4.3 er planprosessene i Skøyenområdet gjennomgått, og resultatene viser at reguleringsprosessen for Harbitzalléen 1 – 7 vil etterfølges av et titalls utviklingsprosjekter og en del store boligprosjekter i de kommende årene. Disse prosjektene vil etter hvert også måtte forholde seg til en ny vedtatt områderegulering. Skui har arbeidet med eiendomsutvikling siden 1995, og har lang erfaring med boligutviklingsprosjekter (Skui 2017). Han er en av få prosjektledere med erfaringer fra et større boligprosjektet i Skøyenområdet de senere årene. Hans innsikt i reguleringsregimet i området per i dag og attraktiviteten til området sett fra et kommersielt perspektiv vektlegges i dette kapitlet. Samtalen med Skui fikk frem en god del generelle detaljer om situasjonen i Skøyenområdet i et kommersielt perspektiv, og enkelte prosjektspesifikke detaljer. Det er viktig å tillegge at de følgende detaljene som er gjengitt i dette kapitlet viser hvordan en enkelt respondent opplever dagens situasjon.

#### *Rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler*

Rekkefølgebestemmelsene for prosjektet medfører i følge Skui ikke de store utfordringene (Skui 2017). Ansvar for å etablere ønsket infrastruktur legges i stor grad over på utbyggere, og det har vært en utfordring også i dette prosjektet. Utbyggingsavtaler inneholder etablering av mye generell infrastruktur. Attraktiviteten til området forsvaret en flytting over på private aktører, og Oslo er i en særstilling på grunn av boligprisenivået per i dag. Kostnaden for å bygge i landet er relativt lik, men det er en større teoretisk buffer i attraktive områder. Skui poengterer videre at det ved utbyggingsavtaler er sluttbruker som i stor grad sitter igjen med regningen for merkostnader i prosjektet (Skui 2017).

#### *Reguleringsregimet*

Dagens situasjon med *Byplangrep Skøyen* som skal være retningsgivende, og ikke være juridisk bindende, oppleves i følge Skui kun som en intensjon med løse bindinger (Skui 2017). Det har skapt usikkerhet i reguleringsprosessen når det er fremmet ønsker om en utvikling som ikke kan underbygges med en vedtatt og forankret plan. Skui har derfor savnet et tydelig offentlig styringsdokument å forholde seg til, og Skui regner med at *Byplangrep Skøyen* også er et dårlig styringsdokument for kommunen. Konsekvensen er veldig lange

reguleringsprosesser, og uforutsigbarhet for sluttproduktet i andre enden. Slik Skui ser det gagnar ikke dette verken det offentlige/samfunnet eller kommersiell side, og de eneste som kan anses å vinne noe i en slik situasjon er arkitekter og jurister. Forventningene til ny områdeplan er først og fremst at det nå utformes et styringsdokument med spesifiserte og konkrete retningslinjer for å skape forutsigbarhet både for kommersiell og offentlig side (Skui 2017).

I praksis oppleves det at saksbehandler kjøper seg tid for å unngå å overskride frister som følger av plan- og bygningsloven (Skui 2017). Saksbehandler krever da mer tilleggsdokumentasjon for å kunne anse søknaden som komplett, selv om det ikke er vesentlig for å kunne behandle saken. Det skaper stor grad av uforutsigbarhet ved saksbehandlingen og oppleves dessverre som et gjentakende problem, ikke kun for Skøyenområdet, men generelt i Oslo kommune. Reguleringsprosesser for aktører som skal drive med kommersiell boligutvikling blir da mer krevende, men situasjonen er godt kjent for de fleste etablerte utviklerne mener Skui. Han mener offentlig saksbehandling og detaljeringen i Oslo er i en særstilling. Oslo kommune vil ha alle detaljer på plass før det gis igangsettelsestillatelse. I Oslo kommune er det også mange flere aktører og mer infrastruktur å forholde seg til. Ellers er det ingen andre store avvik for prosjekter i Oslo sammenlignet med andre kommuner. Man har stort sett de samme momenter å forholde seg til i prosjekter i andre kommuner, men i mindre målestokk. Situasjonen for Oslo, og de særlige utfordringene for Skøyenområdet som er nevnt i forrige avsnitt, medfører lange og komplekse reguleringssaker. Skui poengterer at det derfor er særlig viktig å ha samarbeidspartnere som kjenner Oslo kommune og kommunens særetater godt (Skui 2017).

### *Viktige planprosesser*

Fornebubanen må på plass så fort som mulig, så den kan tas hensyn til ved planprosesser mener Skui (Skui 2017). Også infrastruktur for å se hvem som blir berørt/uberørt. Ny E18 bør også på plass så fort som mulig. En etablering av tunell hadde åpnet for store muligheter for boligutvikling. Dette er lite trolig med det første på grunn av styrende politikere i Oslo med liten vilje til å igangsette større veiprojekter (Skui 2017).

### *Prosjektspesifikke utfordringer*

Kostnader og marked er generelt de to store momentene i et prosjekt (Skui 2017). Prosjektet er sluttsolgt og de har en totalentreprise, og Skui mener derfor usikkerheten ligger i



gjennomføringen. I Oslo er det stort sett en eller annen grad av forurensning i grunnen. Slike usikkerhetsmomenter må løses underveis, men det er klare planer for hvordan det skal gjøres. Prosjekter har ellers generelt krav om mye dokumentasjon i form av eksempelvis tiltaksplaner og oppfølging. Å få nødvendige tillatelser på plass er også en utfordring (Skui 2017).

Tiltakshavers syn på utnyttelsesgraden, og det som trolig blir sluttproduktet ble diskutert underveis i intervjuet. Skui mener det ikke er noen store avvik kontra opprinnelig konsept, og tiltakshaver var tydelige på hva de ønsket fra starten av (Skui 2017). Hovedstrukturen har vært lik, og det har ikke blitt gjort store endringer i det konseptuelle, kun små justeringer. Eksempelvis måtte en støttemur fjernes med argument om at det ikke er praksis med slike murer på Skøyen, uten at dette ble utdypet noe ytterligere eller underbygget med fakta fra kommunens side (Skui 2017).

#### *Transformasjonsøkonomi – balanse mellom kommersiell og offentlig side*

Transformasjonsøkonomi, med balansegangen mellom kommersiell og offentlig side ble diskutert med Skui (Skui 2017). Han mener de har fått et prosjekt som ønsket i stor grad, men det har vært tidkrevende og med usikkerhetsmomenter knyttet til offentlige krav på grunn av en manglende juridisk bindende områdeplan.

At de har fått det de opprinnelig la opp til, henger også sammen med at planforslaget fra plan- og bygningsetaten ble forkastet, ref. beskrivelse av reguleringsprosessen i kapittel 4.4.3. Første byggetrinn ble solgt med en gjennomsnittlig kvadratmeterpris på kr. 84.000, som er godt over gjennomsnittlig kvadratmeterpris i Skøyenområdet – se kapittel 4.1.11 (Refvem 2016a).

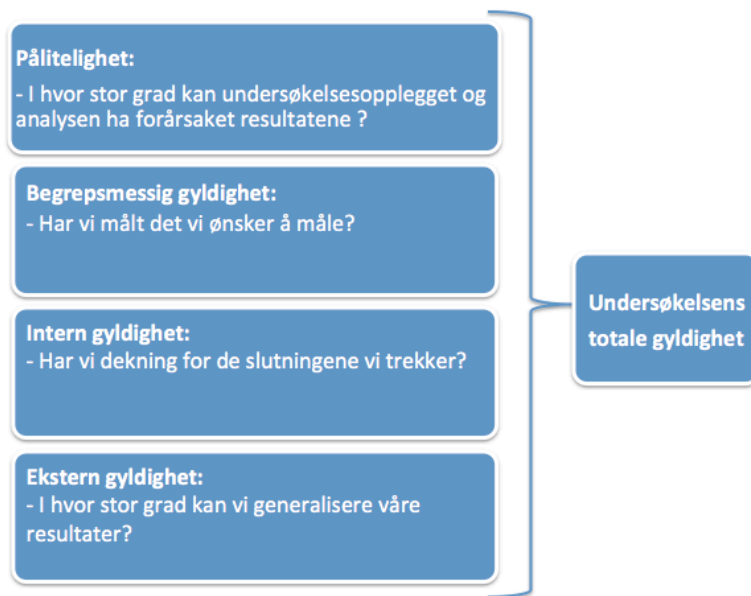


## 5. DISKUSJON

Kvalitative og kvantitative analyser gir normalt sett ikke helt entydige resultater, og resultatene vil da være tvetydige (Jacobsen 2015). En tolkningsprosess av den som har utarbeidet undersøkelsen/studien er derfor viktig. I en slik tolkningsprosess diskuteres funn, og det forsøkes å skape mening i mulige motstridende signaler i studien (Jacobsen 2015). I dette kapitlet diskuteres først metodene som er brukt i oppgaven og deretter drøftes funn opp mot teori.

### 5.1. Metodologisk diskusjon

Metodologisk diskusjon innebærer å vurdere hvordan metoden i seg selv kan ha skapt resultatene i studien, og undersøkelsens totale gyldighet (Jacobsen 2015). I Jacobsens metodebok *Hvordan gjennomføre undersøkelser?* er elementer i en undersøkelses totale gyldighet oppsummert i en modell, her gjengitt i **Figur 22** (Jacobsen 2015).



Figur 22: Elementer i undersøkelsens totale gyldighet (Jacobsen 2015)

Hvor god en undersøkelse er avhenger generelt sett av alle de fire forholdene vist i Figur 22; pålitelighet, begrepsmessig gyldighet, intern gyldighet og ekstern gyldighet (Jacobsen 2015). Elementene i Jacobsens modell vil vurderes i de påfølgende delkapitlene.

### 5.1.1. Pålitelighet

Dette casestudiet er gjennomført med kvalitativ og kvantitativ tilnærming, såkalt metodetriangulering. Resultater fra kvalitativ metode, i form av åpent individuelt intervju, har vært et viktig supplement til resultatene fra litteraturstudie og dokumentundersøkelser. Metodetriangulering er brukt i studien for å få en bredere forståelse, og for å kunne sikre en høyere reliabilitet. Resultater fra dokumentundersøkelser, særlig planstyringsdokumenter, inneholder i større grad overordnede føringer som påvirker potensialet for boligutvikling i Skøyenområdet, og ved kvalitativ metode er det innhentet informasjon i form av erfaringer som gir et mer helhetlig bilde. Resultatene fra de ulike metodene har fungert som kritiske tester mot hverandre. Både den kvalitative og kvantitative tilnærmingen viser at planmyndighetene ikke har klart å følge utviklingstakten raskt nok med tydelige juridisk bindende planbestemmelser. Siden de går i samme retning bidrar dette til en høyere reliabilitet i studien.

Det er kun en undersøker i denne studien, og den såkalte *intervjuereffekten* kan ha påvirket resultater (Jacobsen 2015). Det er forsøkt å la respondenten mest mulig fritt komme med erfaringer uten ledende spørsmål, og anbefalinger fra Jacobsens metodebok er brukt aktivt slik det er nevnt i metodekapitlet. Detaljer fra intervjuet som ble gjennomført ble i stor grad notert umiddelbart, og renskrevet rett etter gjennomføring for å sikre så høy reliabilitet som mulig (Jacobsen 2015).

### 5.1.2. Begrepsmessig gyldighet

Det har vist seg at problemstillingen og de fire hovedpunktene i casestudien i stor grad har relevante tilgjengelige data, særlig i form av planstyringsdokumenter og mulighetsstudier. Dokumentene inneholder gode indikasjoner knyttet til problemstillingen, men situasjonen for området som er brukt i casestudien kan raskt endres. Det som er innhentet av data i form av litteraturstudier og dokumentundersøkelser er omfattende for dette enkeltområdet. Det er gjort nødvendige tilpasninger underveis i prosessen for å sikre valide data, blant annet er det ikke gjennomført flere intervjuer slik det tidlig i prosessen var planer om. Flere intervjuer kunne vært gjennomført, men det er få boligprosjekter som er aktuelle på det tidspunktet casestudien ble gjennomført. Erfaringsgrunnlaget knyttet til boligutvikling i området per i dag er derfor begrenset, men kommende prosjekter vist i kapittel 4.3. indikerer at utviklingen vil skyte fart fra 2018.

### 5.1.3. Intern gyldighet

Data fra dokumentundersøkelser gir god dekning for å trekke konklusjoner, siden det er fremskaffet mye relevante data knyttet til problemstilling og hovedpunkter. Som avdekket i studien er det få andre aktuelle pågående boligprosjekter enn prosjektet i Harbitzalléen. Dataene fra individuelt intervju hadde vært sikrere hvis de kunne sammenstilles med data fra flere respondenter med relativt likt prosjekterfæringsgrunnlag fra caseområdet som er undersøkt.

### 5.1.4. Ekstern gyldighet

Svakheter ved en enkeltcasestudie er blant annet at det er vanskelig å generalisere funn ut over casen og å etablere kausale sammenhenger (Jacobsen 2015), men det har ikke vært hovedhensikten med denne studien. Enkelte resultater kan gjelde for et større område og tidsrom enn det som er undersøkt i denne casestudien. Det gjelder særlig data relatert til Oslo kommune, og mer generelle data for områder som er definert i kommuneplanen som kollektivknutepunkter. Andre mer områdespesifikke føringer er mindre egnet for å generalisere til andre byområder, for eksempel *Byplangrep Skøyen* og mulighetsstudier.

## 5.2. Kobling av funn og teori

### 5.2.1. Sentrale rammebetingelser for utviklingen av Skøyenområdet

Sir Peter Hall har definert byplanlegging som en pågående, uoversiktlig og rotete prosess (Hall 2002). Dette stemmer godt overens med dagens situasjon for Skøyenområdet, som viser seg å være mer uoversiktlig enn det som er ønskelig fra både et offentlig og kommersielt perspektiv. Det er offentlige plandokumenter som ikke er juridisk bindende, og mulighetsstudier som innvirker på byplanleggingen i Skøyenområdet i påvente av en ny områderegulering. *Byplangrep Skøyen* ble utarbeidet i påvente av ny områderegulering, og utviklingen i området er delvis bremsset i påvente av en helhetlig områdeplan som er juridisk bindende.

Få byplanleggere har muligheten til å planlegge en by fra grunnen av (Hall 2002). Dette gjelder i stor grad også for Skøyenområdet der de fleste områder er bebygde. Ny gatestruktur, offentlige rom, parker etc. må derfor i stor grad tilpasses eksisterende byområder. Det er derimot også potensielt store områder der det er muligheter for mer fritt spillerom, særlig

områdene som inngår i planavgrensningen for *Mulighetsstudie Karenslyst*. Dette er det største potensielle boligområdet som er avdekket i denne studien, og området er til sammenligning større enn Aker Brygge. Paul Davidoff beskriver at byplanleggere må velge mellom motstridende verdier, og hva som defineres som en god by er i stor grad varierende ut fra ulike ståsted (Davidoff 1956; LeGates & Stout 2015). Det er avdekket flere målkonflikter i Skøyenområdet. Blant annet er det interesser for å bevare båtopplagstomten på Karenslyst for fortsatt bruk som båtopplag. På den annen side ser kommunen behov for økt boligbygging i Skøyenområdet for å øke den lave befolkningstettheten i nærheten av kollektivknutepunktet. Utvikling av areal og transport i området bør ses i sammenheng for å oppnå gode synergieffekter, og utbygging av Fornebu-banen er sentral for videreutviklingen av kollektivknutepunktet og fremtidig boligutvikling.

### 5.2.2. Insitament for høyere arealutnyttelse

Per i dag er det en gjeldende kommunedelplan for Skøyen fra 1994 som i teorien ikke tillater byggehøyde over 5 etasjer, men planen har i stor grad utspilt sin rolle etter at *Byplangrep Skøyen* ble utarbeidet. Maksimal byggehøyde er ferd med å tredobles, kontra føringer i kommunedelplanen, med Orlas nye hovedkvarter på 16 etasjer i Drammensveien 149. *Byplangrep Skøyen*, som for øvrig ikke er juridisk bindende, åpner for 12 – 16 etasjer rundt kollektivknutepunktet. Maksimalt 16 etasjer er også nevnt i det siste mulighetsstudiet som er utformet, *Mulighetsstudie Karenslyst*, som er en del av saksgangen frem mot områderegulering. I pågående reguleringsaker ligger det planer for opp mot 20 etasjer og tetthet på opp mot 650 %-BRA nær kollektivknutepunktet.

Det er tydelig politisk vilje til å utvikle kollektivknutepunktene. Regjeringen har uttalt at det er ønskelig å få bygd tilstrekkelig med boliger i kollektivknutepunktene (Regjeringens statsbudsjett). På regionalt nivå har Oslo kommune og Akershus fylkeskommune utarbeidet en regional plan for areal og transport, og Skøyens status som et av kollektivknutepunktene med særlig stort utnyttelsespotensial er opprettholdt i høringsutkast til ny kommuneplan. Dette tegner et bilde der det er sannsynlig at det minst vil tillates 16 etasjer rundt kollektivknutepunktet, og at det vil være mer detaljerte grenser for arealutnyttelse i ny områdeplan. Kommunedelplanen fra 1994 viste seg etter hvert å ha utdaterte føringer som ikke var i tråd med utviklingstakten. Det ble også etter hvert en uønsket situasjon fra politisk hold da de i større grad innså et økt behov for høyere arealutnyttelse rundt

kollektivknutepunkter. Enkelte lokalpolitikere og velforeninger kjemper mot økte byggehøyder i området. I *Byplangrep Skøyen* er det nevnt at utnyttelsesgrad i enkeltområder vil vurderes nærmere ved utarbeidelse av områdeplan. Ut fra det som foreligger per i dag av mulighetsstudier, føringer i *Byplangrep Skøyen*, og pågående planprosesser er det sannsynlig at det vil tillates flere bygg sentralt rundt knutepunktet på 16 etasjer, og mulig noen få bygg opp mot 20 etasjer.

Områdespesifikke beskrivelser av måten planmyndighetene vurderer arealutnyttelsen på viser at maksimale høyder i hele kvartaler ikke er aktuelt, og vurdering av maksimale byggehøyder i områdeplanen blant annet skal baseres på modellstudier. Ut fra Gehls beskrivelser av byplanlegging med tre ulike skalaer, dreier dette seg om planlegging på enkeltkvartalsnivå på den midtre skalaen (Gehl 2011). Hvordan byrommet som oppleves i øyehøyde skal ivaretas, beskrives av Gehl som den laveste skalaen med planlegging av det menneskelige byrommet (Gehl 2011). Mer detaljering på det laveste nivået i denne skalaen kan innvirke på maksimale byggehøyder og arealutnyttelse. Områdeplanen for Skøyen vil mest sannsynlig ha føringer ned til kvartalsnivå.

### 5.2.3. Planprosesser 2017

Oversikten over pågående planprosesser viser at store deler av området rundt stasjonsområdet på Skøyen, som per i dag hovedsakelig består av kontor og næringsvirksomhet, vil transformeres. I påvente av ny områderegulering er flere store prosjekter satt på vent, og det gir en viss usikkerhet. De fleste boligprosjektene er per i dag ventet til politisk behandling i 2018 eller senere (som illustrert i Tabell 10). Illustrasjonen i Figur 20 viser også områder for mulige fremtidige planer. Dette er vesentlig større tomtearealer enn de tomtearealene der det er pågående planprosesser per i dag. Fra 2018 kan det forventes en økning i saker til politisk behandling. Den største byutviklingen og boligutviklingen i området vil trolig starte noen år senere i områdene med *mulig fremtidig utvikling*, som også omfatter Karenslystområdet med båttoplagstomten.

### 5.2.4. Analyse av boligprosjekter

Prosjektet i Harbitzalléen 1 – 7, der tidligere industri transformeres til et byområde med nærmere 300 boliger, ble påbegynt før *Byplangrep Skøyen* var utformet. Plan- og bygningsetaten fremmet i 2014 et alternativt planforslag basert på kommunedelplanen fra

1994, og de trakk forslaget i 2015. En av forslagsstillers opprinnelige planforslag ble deretter igjen foreslått, siden det stemte bedre med føringer i *Byplangrep Skøyen*. I tillegg ble det stilt krav om bidrag til infrastruktur og Fornebubanen. I samtaler med Steinar Skui i Profier nevnes det at planfasen ofte er det dobbelte av gjennomføringsfasen (Skui 2017). Tiltakshaver opplever i praksis at det er sluttkunden/boligkjøper som sitter med regningen for utbyggeravtalene, som kostnadsbidrag til Fornebubanen og opparbeidelse av infrastruktur. Det henger sammen med den særstillingen markedet i Oslo har kontra landet for øvrig. I Oslo er det dermed en høyere tålegrense for å legge ansvar for etablering av infrastruktur over på utbygger, men en konsekvens er at dette også bidrar til boligprisvekst (Skui 2017).

Boligutviklingsprosjektet som er analysert viser et eksempel på en at en planprosess med dagens planregime kan ta svært lang tid. Tiltakshavers gode intensjoner ble først bremsset, men til slutt var det Plan- og bygningsetaten som fremmet forslag om en utnyttelsesgrad tilsvarende tiltakshaver sine opprinnelige planer. Planregimet har vært uforutsigbart, og tiltakshaver har hatt en betydelig risiko i prosjektet med usikkerhetsmomenter rundt etablering av Fornebubanen, og innføring av et midlertidig planstyringsdokument som ikke er juridisk bindende. Det er også sannsynlig at prosjektet hadde blitt satt på vent inntil ny områdeplan er vedtatt hvis planprosessen ikke pågikk før *Byplangrep Skøyen* ble innført.



## 6. KONKLUSJON

Hovedhensikten med denne studien er å klargjøre grunnlaget for økt arealutnyttelse i Skøyenområdet, med fokus på boligutvikling. Dette enkeltcasestudiet viser at det er et svært stort potensiale for boligutvikling i Skøyenområdet, men også en stor risiko for kommersielle eiendomsutviklere.

Pågående prosesser viser at myndighetene ikke evner å følge opp de gode intensjonene om utvikling fra grunneiere med nye bindende føringer og planstyringsdokumenter. Planregimet har i lang tid fremstått passivt, og har ikke kommunisert at de har sett områdets store boligutviklingspotensiale før for fem år siden. Byrådet innførte *Byplangrep Skøyen* som en midlertid plan, og pågående planprosesser skulle stoppes frem til ny områdeplan var vedtatt. Dette har fungert som en brems for utviklingen i området i ca. fire år samtidig som noen få store prosjekter er igangsatt. I de få igangsatte prosjektene er plansystemet tilsidesatt, og det drives en forhandlingsplanlegging. For kommersielle eiendomsutviklere er planprosessene tidkrevende og uforutsigbare, og uten politisk press blir prosjekter satt på vent. Muligheter for medvirkningsrett fra samfunnshold er også i mindre grad ivaretatt når det ikke eksisterer en juridisk bindende områdeplan. Med ny områdeplan vil flere store prosjekter som er satt på vent kunne realiseres. Det forventes en rask utviklingstakt i området det neste tiåret. I ny områdeplan vil det forsøkes å skape mer forutsigbarhet, men økt detaljering i planstyringsdokumenter går derimot ut over fleksibiliteten.

Det er ikke funnet andre dokumenter eller studier med en tilsvarende datasamling som denne enkeltcasestudien, og den kan egne seg godt til videre bruk i fler-casestudier. En del data er brukt i dette casestudiet for å vise dagens situasjon, og mye vil kunne brukes videre i en lengre tidsseriestudie, som for eksempel analyserer variasjoner før og etter ny områderegulering. Basert på resultater i denne casestudien kan det være interessant å forske videre på forutsigbarhet kontra fleksibilitet i planprosesser og planstyringsdokumenter, og hvordan dette påvirker bolig- og byutvikling.

I denne casestudien er de sentrale rammebetingelsene for utviklingen av Skøyenområdet og insitamentene for høyere arealutnyttelse synliggjort. Analysen av planprosesser viser at en firedobling av antall boliger ligger noen år frem i tid. Det anslås i denne casestudien rundt 4000 nye boliger, uten beregninger for områder med mulige fremtidige planer. Over halvparten av boligene ligger i Karenslystområdet, men uten en transformasjon av dagens båttopplagstomt er potensielt betydelig lavere.



## Referanseliste

- Alsvik, B. (1998). *Markagrensa - en "hellig sort strek"*. Oslo: Oslo kommune Byarkivet. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/OBA/tobias/tobiasartikler/t3981.htm> (lest 8. oktober 2016).
- Barstad, A., Havnen, E., Skarðhamar, T. & Sørli, K. (2006). Levekår og flyttemønstre i Oslo indre øst. Statistisk Sentralbyrå.
- Bekken, V. (2016). *Orkla får bygge 16 etasjer på Skøyen*: Akersposten. Tilgjengelig fra: <http://akersposten.no/nyheter/orkla-far-bygge-16-etasjer-pa-skoyen/19.290> (lest 30. desember 2016).
- Bryman, A. & Cramer, D. (1994). *Quantitative Data Analysis for Social Scientists*: Routledge.
- Butenschøn, A. A. (1978a). *Skøiens historie fra 1895. Slektsdelen*. Oslo, I/S Skøienarealene. Oslo: I/S Skøienarealene.
- Butenschøn, A. A. (1978b). *Skøiens historie før 1895. Nicolay Andresen og Peter Heinrich Butenschøns felles etterkommere*. Skøienboken, Bind I. Oslo: I/S Skøienarealene.
- Byggteknisk forskrift. (2010). *Forskrift om tekniske krav til byggverk (Byggteknisk forskrift)*. Dark Arkitekter AS & ADEPT. (2013a). *Skøyen sentrum fra veikryss til levende bydel*. Bydel Ullern. Oslo: Oslo kommune.
- Dark Arkitekter AS & ADEPT. (2013b). *Skøyenområdet - Analyse og studier*. Bydel Ullern. Oslo: Oslo kommune.
- Davidoff, P. (1956). Advocacy and Pluralism in Planning. *Journal Of The American Institute Of Planners*,, 31 (4).
- DiBK. (2015). *Fra TEK10 til TEK17*: Direktoratet for byggkvalitet (DiBK). Tilgjengelig fra: <https://dibk.no/byggeregler/Nyheter-byggeregler/fra-tek10-til-tek17/> (lest 1. mai 2017).
- DiBK. (2016: 22 feb 2016 nr. 171.). *Byggesaksforskriften (SAK 10)*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo: Direktoratet for byggkvalitet,.
- EBY & Asplan Viak AS. (2016). *Mulighetsstudie Karenslyst*. Oslo kommune. Oslo: Oslo kommune (EBY).
- Fellows, R. F. & Liu, A. M. M. (2015). *Research Methods for Construction*: Wiley.
- Finn.no AS. (2017a). Historisk kart Oslo 1938. I: *Finn.no*. Tilgjengelig fra: <https://kart.finn.no/?lng=10.69432&lat=59.91969&zoom=15.200000000000001&mapType=historicalm-Oslo-kart-1938%40h&markers=10.68026,59.92313,r,Nedre+Sk%C3%B8yen+vei+2.>
- Finn.no AS. (2017b). Historiske kart Oslo 2016. I: *Finn.no*. Tilgjengelig fra: <https://kart.finn.no/?lng=10.69432&lat=59.91969&zoom=15.200000000000001&mapType=historicalm-Oslo-2016%40c&markers=10.68026,59.92313,r,Nedre+Sk%C3%B8yen+vei+2.>
- Gehl, J. (2011). *Life Between Buildings: Using Public Space*: Island Press,.
- Grande, A. (2016). *Krever svar om Fornebu-bane*. Oslo: Dagens Næringsliv. Tilgjengelig fra: <http://www.dn.no/nyheter/politikkSamfunn/2016/05/03/2145/Samferdsel/krever-svar-om-fornebubane> (lest 4. mai 2016).

- Grape Architects. (2016). *Tingstuveien 31 Avklaringsmøte 14.04.16*. Plan- og bygningsetaten. Oslo: Plan- og bygningsetaten Oslo.
- Hagen, K., Djuve, A. B. & Voght, P. (1994). Oslo: den delte byen? *Faforrapport 161*. Oslo.
- Hall, P. (2002). *Cities of Tomorrow: An Intellectual History of Urban Planning and Design in the Twentieth Century*. UK: Wiley.
- Halvorsen, K. (2008). *Å forske på samfunnet: en innføring i samfunnsvitenskapelig metode*: Cappelen.
- Haram, I. V., Melby, A., Babic, E. & Arntsen, H. R. (2015). *Slik skal de rødgrønne styre Oslo*. Oslo: Norsk Rikskringkasting AS. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/ostlandssendingen/slik-blir-politikken-til-det-nye-byradet-i-oslo-1.12610150> (lest 10. oktober 2016).
- Haugrønningen, B., Jensen, R. H., Medalen, T. & Wøhni, A. (2011). Planlegging, vern og utbygging- En introduksjon til plan- og bygningsloven - Revidert utgave 2011, hefte 1. *Planlegging, vern og utbygging*. Oslo: Norsk Eiendom,.
- Helbrecht, I. & Dirksmeier, P. (2016). *New Urbanism: Life, Work, and Space in the New Downtown*: Taylor & Francis.
- Helsedirektoratet. (2007). *Nasjonale retningslinjer og veiledere*. Oslo: Nasjonalt råd for prioritering i helse- og omsorgstjenesten. Tilgjengelig fra: [http://www.prioritering.no/\\_attachment/12245](http://www.prioritering.no/_attachment/12245) (lest 10. desember 2016).
- Jacobsen, D. I. (2015). *Hvordan gjennomføre undersøkelser?: innføring i samfunnsvitenskapelig metode*: Cappelen Damm akademisk.
- Jonsen, R., Hasund, S., Flod, K., Amundsen, H., Sollied, P. R. & Nielsen, A. (1947). *Aker 1837-1937: kommunens styre og forvaltning gjennom hundre år*, b. V: Aker kommune.
- Jørgenvåg, J. (2016). Statens eiendom – Kongsgården (gnr. 1 bnr. 1) – som del av framtidig byutvikling på Karenslyst. Oslo: Statsbygg.
- LeGates, R. T. & Stout, F. (2015). *The City Reader*: Taylor & Francis.
- Leikvam, G. & Olsson, N. (2014). *Eiendomsutvikling*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Lindner, R. (2003). Der Habitus der Stadt - ein kulturgeographischer Versuch. *Petermanns Geographische Mitteilungen*, 147/2.
- Longva, S. (1993). *NOU 1993:17, Levekår i Norge. Er graset grønt for alle?* Levekårsutvalget: Finans-og tolldepartementet.
- LPO arkitekter/ Civitas. (2014). *Harbitzalléen 1 —7, Skøyen Planforslag til politisk behandling* Oslo: Oslo kommune Plan- og bygningsetaten.
- Markaloven. (2016). *Lov av 12. august nr. 79 om naturområder i Oslo og nærliggende kommuner (markaloven)*.
- NESH. (2016). *Forskningsetiske retningslinjer for samfunnsvitenskap, humaniora, juss og teologi*. Oslo: Oktan Oslo AS.
- Norheim, B., Ellis, I. O., Haug, T. W., Haugsbø, M. S., Betanzo, M. F., Berg, M. & Solli, H. (2015). Ringvirkninger av arealplanlegging - for en mer bærekraftig bytransport? I: *Analyse, U. (red.)*. Oslo: Urban Analyse.
- Nyrnes, M. (2016). *Fjordbyen trekker vestover*. Aftenpostens byutviklingskveld: Plan- og bygningsetaten

- NæringsEiendom. (2017). *Mange muligheter på Skøyen*: NæringsEiendom. Tilgjengelig fra: <http://a.naringseiendom.no/2017/04/19/muligheter-pa-skoyen/> (lest 20. april 2017).
- Olsson, N. (2011). *Praktisk rapportskrivning*. Trondheim: Tapir Akademisk Forlag.
- Oslo kommune. (1994). *Revidert kommunedelplan Skøyen KDP 1 og 9*. Plan- og bygningsetaten. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2005). *"Fremtid med fortid" Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo* Plan- og bygningsetaten. Oslo: Plan- og bygningsetaten.
- Oslo kommune. (2008). *Kommuneplan 2008, Oslo mot 2025*. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2013). *Kommuneplan 2013 - Planstrategi og planprogram*. Oslo: Byrådet i Oslo.
- Oslo kommune. (2014). *Fornebubanen Lysaker - Majorstuen planprogram for T-bane med tilhørende anlegg, byutvikling på Majorstuen samt regulering av E18 med tiliggende arealer for byutvikling Lysaker - Skøyen*. Plan- og bygningsetaten. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2014-2017). *Skøyen - Områderegulering - Karenslyst*. Plan- og bygningsetaten,, 201414412 - Reguleringssak. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015a). *Byplangrep for Skøyen*. Plan- og bygningsetaten - Avdeling for byutvikling Vest og indre by. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015b). *Byplangrep Skøyen*. Plan- og bygningsetaten - Avdeling for byutvikling. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015c). *Kommuneplan "Oslo mot 2030 – Smart, trygg og grønn"* Byrådsavdeling for finans. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015d). *Oslo trender 2015*. Byrådsavdeling for finans. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015e). *Veileder til småhusplanen S-4220*. Plan- og bygningsetaten. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune & Akershus fylkeskommune. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*.
- Oslo kommune. (2016a). *Harbitzalléen 1 - 7 - Skøyen/Hoff - Detaljregulering med konsekvensutredning - bolig, forretning, barnehage, kontor - Bydel Ullern - byråds sak 143 av 23.06.2016*. Byrådsavdeling for byutvikling. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2016b). *Planstrategi for Oslo 2016 - 2019 Planprogram for revisjon av kommuneplan*. Byrådet. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2017a). *Bydel Ullern - Faktaark om befolkning, levekår og bomiljø*. Byrådsavdeling for finans. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2017b). *Fjordbyen vest*. Oslo kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/fjordbyen-vest/> (lest 4. april 2017).
- Oslo kommune. (2017c). *Områderegulering av Skøyen og behandling av innsendte planer*. Plan- og bygningsetaten. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2017d). Oslo kommune Statistikkbanken. I: *Byrådsavdeling for finans*. Tilgjengelig fra: <http://statistikkbanken.oslo.kommune.no/webview/> (lest 15. april 2017).

- Oslo kommune. (2017e). Saksinnsyn - plan og byggesaker Oslo. I: *Oslo kommune Plan- og bygningsetaten*. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/> (lest mai 2016- juni 2017).
- Oslo kommune. (2017f). *Skolebehovsplan 2017-2027, Høringsutkast mars 2017*. Utdanningsetaten. Oslo: Oslo kommune,.
- Oslo kommune. (2017g). *Skøyen*. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/fjordbyen-vest/skoyen/> (lest 1. april 2017).
- Oslo kommune. (2017h). *"Vår by. Vår fremtid." Kommuneplan for Oslo, Høringsutkast april 2017. Visjoonn, mål og strategier mot 2040.* . Byrådet. Oslo: Oslo kommune.
- Oxford University Press. (2017). Oxford Dictionaries. I: *Oxford University Press*. Tilgjengelig fra: <https://en.oxforddictionaries.com/definition/transformation> (lest 16. mai 2017).
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov av 27. juni 2008 nr. 71 om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven)*.
- Refvem, J. (2012). *Betaler 400 mill. på Skøyen*: NE nyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.nenyheter.no/39302> (lest 5. april 2015).
- Refvem, J. (2016a). *Har startet utbyggingen*. Oslo: Estatenyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2016/09/16/har-startet-utbyggingen/> (lest 10. januar 2017).
- Refvem, J. (2016b). *Vil bygge ut 40 000 m2*. Oslo: Estatenyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2016/12/08/vil-bygge-ut-40-000-m2/> (lest 15. mai 2017).
- Regjeringen. (1990). *Veileder til kapittel 22 i Byggesaksforskrift 1987*. Miljøverndepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2006). *St.meld. nr. 12(2006-2007) Regionale fortrinn – regional framtid*. Kommunal- og regionaldepartementet.
- Regjeringen. (2008). *Ot.prop nr. 10 (2008-2009), Om lov om endringer i forvaltningslovgivningen mv. (gjennomføring av forvaltningsreformen)* . Kommunal- og regionaldepartementet.
- Regjeringen. (2009a). *§ 11-1. Kommuneplan*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2009b). *§ 12-2. Områderegulering*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2009c). *§ 12-3. Detaljregulering*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2009d). *Planlegging etter Plan- og bygningsloven T-1476*. Miljøverndepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2011a). *§ 6-2. Statlige planretningslinjer*: Kommunal- og moderniseringsdepartementet,.
- Regjeringen. (2011b). *Reguleringsplan - Utarbeiding av reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven*. Miljøverndepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2014a). *Grad av utnyttning (H-2300)*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo: Regjeringen.

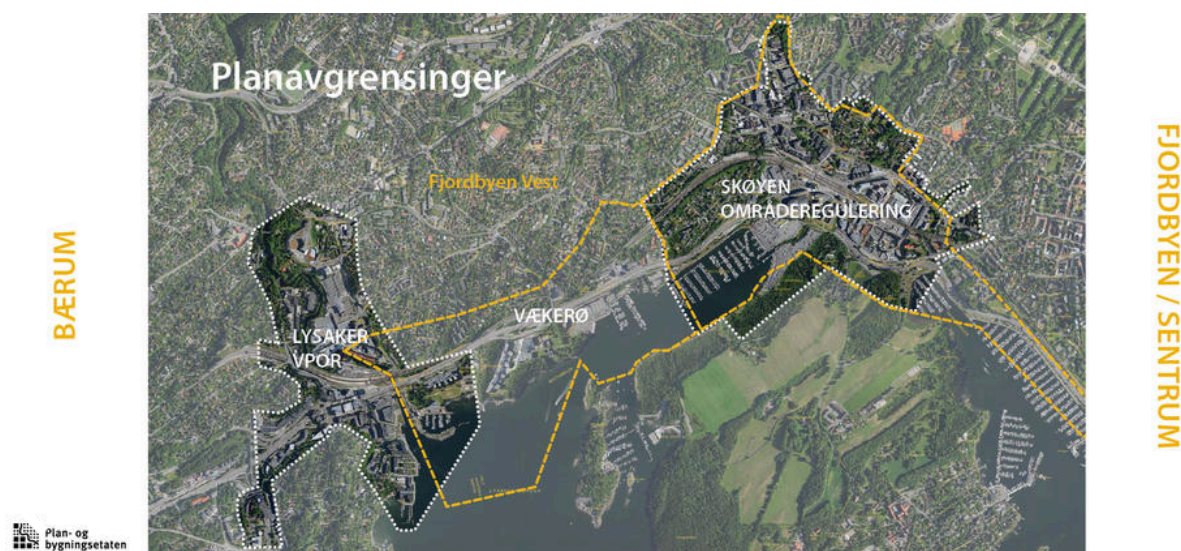
- Regjeringen. (2014b). *Statlige planbestemmelser (SPB)*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Regjeringen.
- Regjeringen. (2014c). *Statlige planretningslinjer (SPR)*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Regjeringen.
- Regjeringen. (2014d). *Veileder - Medvirkning i planlegging*. moderniseringsdepartementet, K.-o. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2014e). *Veileder: Grad av utnytting - Beregnings- og måleregler*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2015). *Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Regjeringen.
- Regjeringen. (2016a). *Retningslinje for behandling av støy i arealplanlegging (T-1442/2016)*. Klima- og miljødepartementet. Oslo: Regjeringen.
- Regjeringen. (2016b). *Statlige arealplaner*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet: Regjeringen.
- Regjeringen. (2016c). *Statsbudsjettet 2017: 19,6 millionar kroner til dei store byområda*. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Repstad, P. (1993). *Mellom nærhet og distanse - Kvalitative metoder i samfunnsfag*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Saltnes, D.-J. (2015). *Storprosjekt på Skøyen*. Oslo: Estatenyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2015/12/01/storprosjekt-pa-skoyen/> (lest 10. oktober 2016).
- SERC. (1982). *SERC Research Grants. - 1982: Science and Engineering Research Council*,. Skui, S. (2017). *Samtaler om boligprosjekt i Harbitzalléen med prosjektleder Steinar Skui i Profier AS*. Asker (Åpent individuelt intervju 15. februar 2017).
- Stambøl, L. S. (2013). *Flytting til og fra Oslos bydeler*. Oslo.
- UN-Habitat. (2012). *UN-Habitat at a glance: United Nations*. Tilgjengelig fra: <https://unhabitat.org/about-us/un-habitat-at-a-glance/> (lest 1. mars 2017).
- UN-Habitat. (2015). *Global Public Space Toolkit: From Global Principles to Local Policies and Practice*. Nairobi GPO Kenya: United Nations.
- Veidekke. (2017). *Nedre Skøyenvei 24-26 - Sentralt og solrikt på Skøyen*. Oslo: Veidekke. Tilgjengelig fra: <http://veidekkebolig.no/nedreskoyenvei/> (lest 3. mai 2017).
- Wheeler, S. M. & Beatley, T. (2014). *Sustainable Urban Development Reader*: Taylor & Francis.
- Wøhni, A., Meel, B., Joys, C., Gussgard, G. & Evensen, J. E. (2012). *Planlegging og gjennomføring av reguleringsplaner - En oppfølging til heftet "Planlegging, vern og utbygging- En introduksjon til plan- og bygningsloven", hefte 2. Planlegging, vern og utbygging*. Oslo: Norsk Eiendom.
- Årdal, T. (2017). *Vil bygge stort på Skøyen*. Oslo: Estatenyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.estatenyheter.no/2017/05/18/bygge-stort-pa-skoyen/> (lest 30. mai 2017).



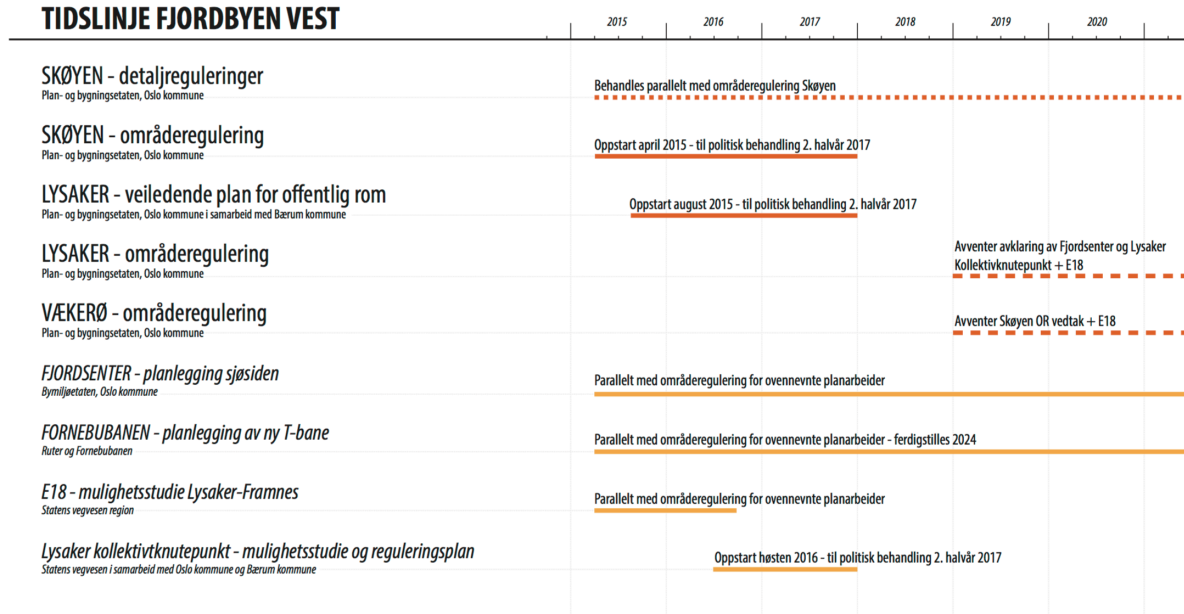


# Vedlegg

## Vedlegg 1: Fjordbyen vest, planavgrensning og tidslinje (Oslo kommune 2017b)



### TIDSLINJE FJORDBYEN VEST



### Illustrasjoner: Fjordbyen vest – planavgrensninger og tidslinje

#### Referanse

Oslo kommune. (2017b). *Fjordbyen vest*: Oslo kommune. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/slik-bygger-vi-oslo/fjordbyen-vest/> (lest 4. april 2017).

*Vedlegg 2: Bilder fra Skøyenområdet – pågående grunnarbeider*



**Vedlegg 2-A: Drammensveien 149 per mai 2017– Nytt hovedkontor Orkla og en mindre boligbygg**

Referanse

Nesteby, A. (2017). *Skøyenfoto*: Nesteby, A.



**Vedlegg 2-B: Harbitzalléen 1-7 per juni 2017– Harbitz Torg boligområde**

Referanse

Nesteby, A. (2017). *Skøyenfoto*: Nesteby, A.

### Vedlegg 3: Illustrasjoner - prosjekter i Skøyenområdet



#### Vedlegg 3-A: Harbitzalléen 1 – 7 - boligområde

##### Referanse

Sem & Johnsen Eiendomsmegling. (2017). *Harbitzalléen A-401, Oslo: S&J*. Tilgjengelig fra: <http://sem-johnsen.no/eiendom/harbitzalleen-a-401-8160309/> (lest 5. juni 2017).



#### Vedlegg 3-B: Harbitzalléen 1 – 7 – bolig og næring

##### Referanse

Akershus Eiendom. (2017). *Harbitz Torg: Akershus Eiendom*. Tilgjengelig fra: <https://akershuseiendom.no/no/naeringseiendom-til-leie/skoyen/kontor/1000-5000-kvm-m2/harbitz-torg-45563> (lest 5. juni 2017).



**Vedlegg 3-C: Hoffsveien 1 – Eureka-kvartalet, masterplan**

Referanse

E-architect. (2015). *Eureka Kvarteret Masterplan*: e-architect. Tilgjengelig fra: <https://www.e-architect.co.uk/norway/eureka-kvarteret-masterplan-in-oslo/attachment/eureka-kvarteret-masterplan-s011215-6#main> (lest 5. juni 2017).



**Vedlegg 3-D: Drammensveien 149 – Nytt hovedkontor Orkla og en mindre boligbygg**

Referanse

SCD. (2017). *Orkla City, hovedkontor/boliger, Skøyen*: Scandinavian Development. Tilgjengelig fra: <http://www.scd.no/orkla-city> (lest 5. juni 2017).



**Vedlegg 3-E: Nedre Skøyenvei 24-26 – nytt hovedkontor for Veidekke og ca. 400 boliger**

Referanse

Veidekke. (2015). *Veidekke bygger nytt hovedkontor og boliger på Skøyen*: Veidekke. Tilgjengelig fra: <http://veidekke.no/om-oss/nyheter-og-media/pressemeldinger/article17600.ece> (lest 5. juni 2017).



**Vedlegg 3-F: Karenslystområdet – muligheter for ca. 2400 boliger (Mulighetsstudie Karenslyst)**

Referanse

EBY & Asplan Viak AS. (2016). *Mulighetsstudie Karenslyst*. Oslo kommune. Oslo: Oslo kommune (EBY).

