Røa - Stedsanalyse

Røa Vel 2018

Røa - et lokalsenter i Oslo

Røa som lokalsenter er i sterk endring. Nye prosjekter kan gjøre at Røa mister sin skala –dvs lav bebyggelse, luft og rom mellom bygninger, folkeliv på gateplan samt opplevelsen av et småskalasenter. Slike kvaliteter kan ikke erklæres eller vedtas, - de er resultat av opplevde kvaliteter.

Røa Vel har derfor tatt initiativ til å få etablert et uttrykk for lokalområdets oppfatninger om Røa senters kvaliteter for at ikke disse skal gå tapt. Foreliggende STEDSANALYSE er først steg i dette initiativ. Hensikten er å representere et ståsted og være utgangspunkt for vurdering av ulike utbyggingsplaner som kan bli aktuelle i tiden fremover.

Røa Vel er klar på at en ikke ønsker at sentralt beliggende tomtearealer blir gjenstand for "frimerkeutbygging", dvs. at ulike utbyggere finner sine egne, ulike løsninger som ikke ivaretar en helhetlig utvikling av Røa senter. Røa Vel ønsker her å trekke frem forhold som kan lede til en ønsket utvikling i årene som kommer.

I 2018 opplever vi realiseringen av reguleringsplan rundt eiendommen ved Røa Torg. Videre er sentrale tomter blitt solgt – mens andre tomter innenfor 2004 reguleringsplanens (S-4110) område trolig vil bli solgt.

INNHOLD

Hva er en stedsanalyse? 1
Utfordringer og muligheter 2
- Røa har bymessige kvaliteter
- Muligheter og trusler
Bykvaliteter 5
Regulert bebyggelse 7
Byrom og møteplasser 9
Byrom 12
Identitet 13
Trafikk 14
Tilhørighet 15
Næringsliv 16

Vedlegg

Trafikk 18
Næringsliv 20
Omtale av Røa – Hovseter
i forslag til kommuneplan 2017 23
Kort historikk og
bevaringsverdig bebyggelse 24

Hva er en stedsanalyse?

Ifølge Plan-og bygningsetatens "Stedsanalyser - Veileder for plan-og byggesaker" fra 2015, er hensikten med en stedsanalyse å sikre bedre fysiske sammenheng mellom et områdets romlige struktur og enkeltprosjekter i en aktuell plansak. Veilederen inkluderer også tema om hvordan en utbygging /utvikling (prosjekt) virker på omgivelsene, og også omvendt - hvordan stedet kan påvirke utviklingen.Dette er illustrert i Figur 1 hvor "prosjekt" her er ensbetydende med den pågående og forestående utbygging av Røa sentrum.

Det spennende- og utfordrende – i en stedsanalyse, er prosessen med å vurdere hvordan stedet – dvs Røa og Røas befolkning - kan påvirke "prosjektet". Hva ønsker befolkningens at "prosjektet" skal bevare, forsterke, utvikle og fokusere på fremover? Her ligger muligheter for påvirkning.

Pr oktober 2018 er både pågående utbyggingsprosjekter og nye planer (dvs "prosjektet") kjente - om enn ikke vedtatt. Prosjektets påvirkning på stedet kan dermed kanskje lettere vurderes. Fra "prosjektets" ståsted settes dette inn i en fremtid som både blir påvirket av overordnede politiske føringer og kommuneplaner samt "prosjektets" egeninteresser. Andre tomter kan også etterhvert skifte eiere og inngå i "prosjektet".

En stedsanalyse kan ikke entydig fortelle hva beboere, næringsliv og andre partsinteresser ønsker seg når en omfattende utbygging eller endring av sentrumsarealer foreslås. Hvilke opplevde kvaliteter som et godt sluttresultat skal kunne tilby, spenner opplagt over et bredt lerret av oppfatninger.

Fig. 1. Elementer i stedsanalysen

Vi har lagt mest vekt på å gjøre rede for opplevde kvaliteter på Røa som lokalsenter slik de foreligger i dag (oktober2018). Noe bakgrunnskunnskap som underbygger dette er lagt til som vedlegg, eksempelvis omtale av Røa i kommuneplanen, planer for Røa tunnel og Røas historie.

Røa Vel ønsker at stedsanalysen vil inspirere Røas befolkning til deltakelse og medvirkning i utviklingen av Røas sentrum. Det store spørsmålet er hvordan kan vi beskrive en "endelig villet utvikling" av Røa sentrum.

Røa har muligheter og utfordringer

Styrker

Røa har blitt en aktiv lokal sosial møteplass med godt handelstilbud for dagligvarer, nærings- og servicetjenester. Senteret har etter hvert også blitt et veletablert næringsområde for tjenester med høyt kvalifisert arbeidskraft, som ofte er bosatt i området rundt Røa.

Området har korte forbindelse til rekreasjon og kultur – her er Merradalen i øst , Lysakerelven i vest, og inngangsporten til Nordmarka med både Bogstadvannet, Bogstad hovedgård i nord.

Senteret har gode kollektivforbindelser til Oslo sentrum, Lysaker og Østerås. Vel 3300 bor innenfor 500 meter til stasjonen på Røa, mange har dermed gå- og sykkelavstand til kollektivknutepunktet her.

Sentrum på Røa har en identitet og karakter knyttet til historiske spor i bruk. Av disse er nok bebyggelsen på Smedhaugen ved Røakrysset de sterkeste historiske spor i Røa-beboernes bevissthet om stedet, kanskje sammen med "Det blå huset", Vækerøveien 197-199.

Røa sentrum med omegn har etter hvert fått en god miks av boligtyper. Mange blir gjenboer på Røa- dvs nye generasjoner kommer tilbake, den eldste generasjon kan flytte kort, ofte til en leilighet på Røa med familien i nærheten.

Svakheter

Røas store svakhet er trafikkbarrierer i tilførselsveiene inn til Røa-krysset som bidrar til å dele sentrum i fire fragmenterte deler og hindrer gode forbindelser for alle typer fotgjengere, særlig eldre og barn. Støy fra veiene også visuelt, skaper barrierer i sentrumsområdet.

Røa mangler bymessighet og er fortsatt et noe ensidig sted med lite variasjon. Oftest nevnes flere kaféer, pub, og en kultursal. Fortsatt er det lite som skjer i de første etasjene i hovedgaten, Vækerøveien, - for mye av fokus skjer inne i kjøpesenteret. Røa har få steder (byrom, grønne områder, lekeplasser/ samlingssteder) som innbyr til opphold utendørs. For mye av utbyggingen har skjedd som private planprosesser uten nødvendig fokus på Røa som sted og som en helhet (frimerkereguleringer).

Mange eldre peker på at det kan være utydelige forbindelser for de gående, manglende linker og skilting – vanskelig å orientere seg. Sentrumsområdet har terrengforskjeller, høydesprang og murer som hindrer naturlig ferdsel for eldre og barn.

Muligheter

Vækerøveien (Røas Karl Johan) med bebyggelse og mer aktive fasader, kan gi en god romlig småbygate ved riktig utvikling av sentrumsområdet – med en variasjon av små og store byrom med ulike typer kvaliteter. Mange ønsker seg et 16-timers byområde – med noe mer liv og røre i større deler av døgnet.

Senteret skal være et område med god tilgang på service og kollektivtransport. Bedre forbindelse til og fra knutepunktet. Bedre gangveiforbindelser på tvers (snarganger og smett) i og gjennom kollektivknutepunktet med gode forbindelser til bolig- og naturområder rundt.

Røa må søke å få en større næringsbredde. Det bør være muligheter innenfor forretningsmessig tjenesteyting, teknisk tjenesteyting, personlig tjenesteyting, administrasjon, undervisning, kultur, agentur og serveringsvirksomhet. Deler av detaljhandel og eiendomsmegling vil kunne se omstruktureringer årene fremover.

En stor del av Røas kundeomland mangler gode nok kollektivtilbud, særlig nord-syd, som gjør at Røas handelstilbud fortsatt vil være bilbetjent for store kundegrupper. Noe parkeringstilbud er under utbygging gjennom Røa Torg-utbyggingen, men utover dette er det et behov for kundeparkering i senterets omegn.

Et vekstkraftig og mangfoldig Røa har mange grunneiere som er villige til investeringer i prosjekter til nytte for en videre utvikling av sentrum.

Trusler

Røa sentrum har for mye biltrafikk – det er ikke attraktivt for gående og syklende her. En fremtidig Røa-tunnel er et overordnet og uforløst tema. En trafikkavlastning vil være i tråd med overordnede målsettinger om kvalitet for Oslos lokalsentre og kunne styrke Vækerøveien og Griniveien som livskraftige bygater med liv på gateplan. En trussel mot et bærekraftig byliv vil være flere utsettelser med ulike begrunnelser. Røa Vel anbefaler snarlig igangsetting av alternativ "K3-3 Lang tunnel".

Store deler av Røas kundeomland har ikke tilfredstillende kollektivdekning, særlig sør-nord. Dette betyr at knutepunktet fortsatt vil være bilbasert til tross for god kollektivdekning øst-vest. Bygging av en tunnel reduserer bare en mindre andel av trafikken over Røakrysset - trafikkbarrieren vil kunne bestå om ikke ytterligere trafikk-reguleringstiltak tas i bruk.

Trusler

I forhold til andre knutepunkter i Oslo-området av samme størrelse, har Røa langt flere boliger enn bedrifter i sentrumssonen. Dette kan bety at vi er i ferd med å bruke resterende arealressurser på feil måte. Om bedrifter og arbeidsplasser må konkurrere med boliger om plassen, skyves bedrifter ut fra sentrum og vil gjøre arealbruken her mer utflytende og svekke attraktiviteten for sentrumsområdet.

Lite parkeringskapasitet i området kan også svekke Røas konkurranseevne i forhold til andre sentra i bydelen.

Videre utbygging i sentrumsområdet kan være en trussel dersom Røa mister sine eldste bygninger og dermed stedets historiske forankring. Videre utbygging her må vurderes nøye for å kunne bevare disse verdiene.

Det er en trussel at utbyggingsplaner på enkelt-tomter forseres uten tilstrekkelig omsyn til effekten på omgivelsene. Manglende samarbeid og koordinering kan hindre fremtidsrettede løsninger for området. Dette kan f.eks. skyldes lite samarbeid, sterke grunneiere eller for mange ulike meninger om mål og utforming. Det er også en fare for sentrum at utbyggingsplaner forseres uten samtidig prosjektering og bygging av tunnel og andre nødvendige trafikkprosjekter for bedring av trafikk- og støybelastninger i sentrum

Mangel på plass i sentrum kan gi for lite grønt dersom utbyggingsprosjektene ikke tar hensyn til dette. Etablering av allè i Vækerøveien er ikke tilstrekkelig til å gi Røa et grønt preg.

Røa søker flere bykvaliteter

Røa fremstår som et attraktivt lokalsenter med bymessige kvaliteter. Stedet brukes og oppsøkes av folk i konkurranse med nærliggende lokale sentra i bydelen og i Bærum. Dette skyldes kvaliteter etablert steg for steg lokalt etter krigen, kvaliteter som kan forringes dersom det skulle skje utbygginger som ikke tar hensyn til de premisser som Røas egenart gir.

Med bymessige kvaliteter mener vi:

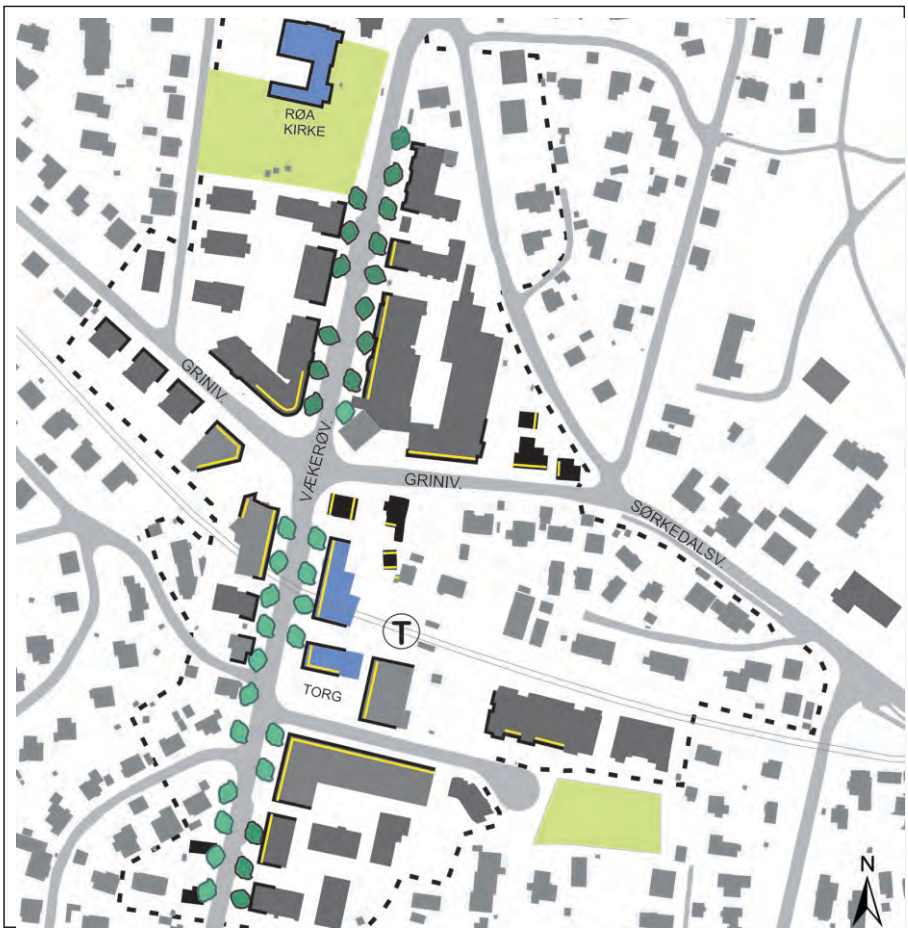
Rimelig høy utnyttelse
Rimelig høy utnyttelse i tråd med senterets nærhet til offentlige kommunikasjoner. Røa har en skala med i hovedsak 3 – 4 etasjer, som både gir en menneskelig skala og samtidig gjør Røa robust i forhold til en blanding mellom boliger og næring.

Fattbar bebyggelsesstruktur
Fattbare byrom som beboere og brukere kjenner seg igjen i, f.eks. ikke for høye bygninger som bryter etablert skala. Vækerøveien som stedets hovednerve (Røas "Karl Johan"), Griniveien som ytterligere en bygate på tvers, og Torget sammen med atkomsten til T-banen, - det hele med en skala og entydighet som gjør det enkelt å orientere seg.

God funksjonsblanding
Funksjonsblanding/blandet formål, gjelder både i forholdet mellom bolig/næring og om bredden i næringslivet. En kartlegging fra 2015 av tettsteder i Oslo-området med tilnærmet samme antall bedrifter innenfor 300meter, viser at Røa har en høyere boligandel i sentrum og noe mindre bransjebredde innenfor næringslivet enn gjennomsnittet.

Kvalitet i det offentlige rom
Kvalitet i det offentlige rom. Dette handler om struktur, skala, detaljering og materialbruk. Med tiden vil Vækerøveien fremstå som allégate gjennom Røa. I reguleringsplanen for Røa stilles det krav til at private arealer som grenser til offentlig vei skal gis en bymessig utforming. Torget er under gjenoppbygging med detaljert utforming som grenser til T-banestasjonens arealer.

Bykvaliteter i reguleringsplanen fra 2004



Alle trær (ref. Rekkefølgebest.)
Etablert
I reguleringsbestem.
Bevaringsverdige beb.
Publikumsrettede fasader
Fasader mot gaterommet
Annen identitetsskap. beb.
Reg. grøntareal

Fig 2 Bymessige kvaliteter

Muligheter og trusler

Gjeldende reguleringsplan for Røa sentrum 2004 har rekkefølgebestemmelser med bl.a. krav om beplantning i Vækerøveien, bevaring av grøntareal og noe eldre bebyggelse som har ulik grad av beskyttelse. Ny bebyggelse kan supplere Røas eksisterende bymessige kvaliteter, - men kan også forringe disse. Det kan være grunn til å peke på noen trusler for Røa knyttet til nye prosjekter:

- Nye prosjekter kan bryte Røas skala vedr. byggehøyder, - spesielt langs Vækerøveien
- Ny bebyggelse kan føre til uakseptable / dårlige solforhold for møteplasser og eksisterende boliger.
- Livet på gateplan svekkes dersom ny bebyggelse ikke får publikumsrettede fasader mot tilgrensende offentlig rom/gater.
- Kvalitet i det offentlige rom forutsetter omsorg for hvert nye prosjekt. Røas bygulv, gateplanet mellom husene, må følges opp ved behandlingen av den enkelte byggesak, - slik gjeldende reguleringsplan krever for tilgrensende offentlige rom.
- I forhold til andre knutepunkter i Oslo-området av samme størrelse, har Røa langt flere boliger enn bedrifter i sentrumssonen. Dette kan bety at vi er i ferd med å bruke resterende arealressurser på feil måte. Om bedrifter og arbeidsplasser må konkurrere med boliger om plassen, skyves bedrifter ut fra sentrum og vil gjøre arealbruken her mer utflytende og svekke attraktiviteten for sentrumsområdet.

Regulert bebyggelse

Rammene for Røas bebyggelse er i store trekk gitt av reguleringsplanen for Røa fra 2004 (Reg. S-4110) som vist på kartet. nedenfor. Planen tillater i hovedsak byggehøyder på 3 etasjer med en tilbaketrukket toppetasje, - med en blanding av boliger, forretninger og annen næring. Nyere bebyggelse langs Vækerøveien og Griniveien gjenspeiler disse rammene. Enkelte deler har imidlertid ennå ikke fått ny bebyggelse, og denne stedsanalysens hensikt er bl.a. å bidra til at videre utvikling kan ta hensyn til Røas kvaliteter som er blitt utviklet over tid.

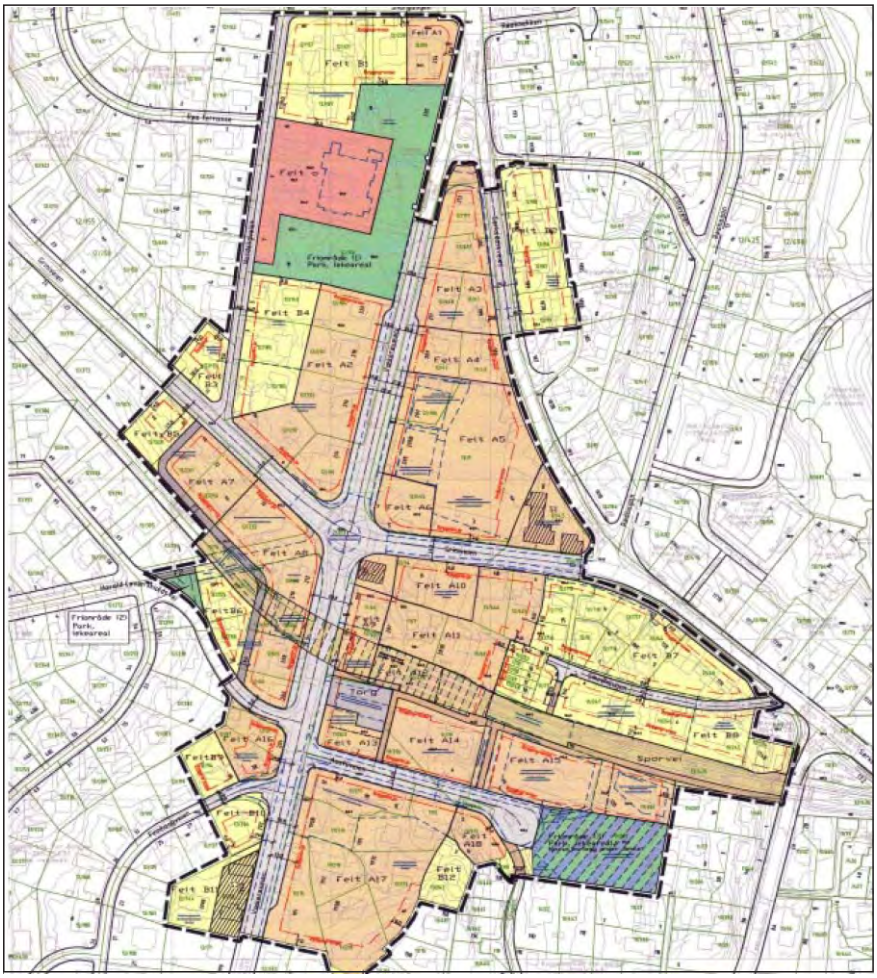


Fig 3. Reguleringsplan for Røa 2004

2 nyere reguleringsplaner med større byggehøyder er vedtatt etter 2004 innenfor planområdet for Røa reguleringsplan av 2004:

1. Reguleringsplan for Røa Bad, inkl. boliger og forretning (S-4664/2006). Denne angir større byggehøyder, 7 – 8 etasjer, men ligger i og for seg tilbaketrukket i forhold til Røas kjerneområde (områdene langs Vækerøveien). De økte byggehøydene ble begrunnet ut fra prosjektets økonomi for at badet skulle kunne la seg gjennomføre.

2. Reguleringsplan rundt Røa Torg / Noreng-eiendommen (S-4882 / 2016). Denne tillater nye boliger med byggehøyder på 6 – 7 etasjer, samt et kjøpesenter (ca 7.500 m2) under terreng. Torget skal gjenoppbygges foran Samfunnshuset sammen med et mindre nybygg (glasshuset på Torget). Kjøpesenteret har en skala som overgår Røas øvrige tilbud, og Røa Vel håper kjøpesenteret ikke vil drenere gateliv bort fra Vækerøveien, som i dag er Røas hovednerve. De økte byggehøydene vil bli synlig i bebyggelsen sør for torget.

I tillegg er området rundt Røa kirke omregulert (S-4424 / 2009), hvor hensikten var å legge rammer for en ny barnehage foran kirken.

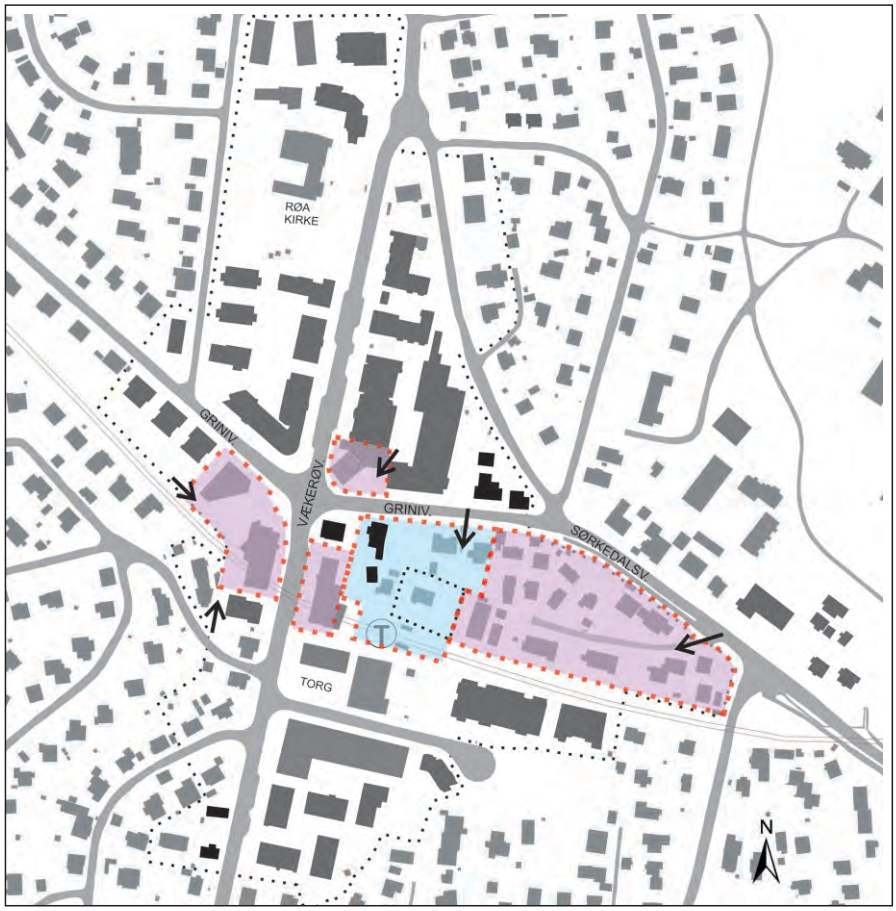
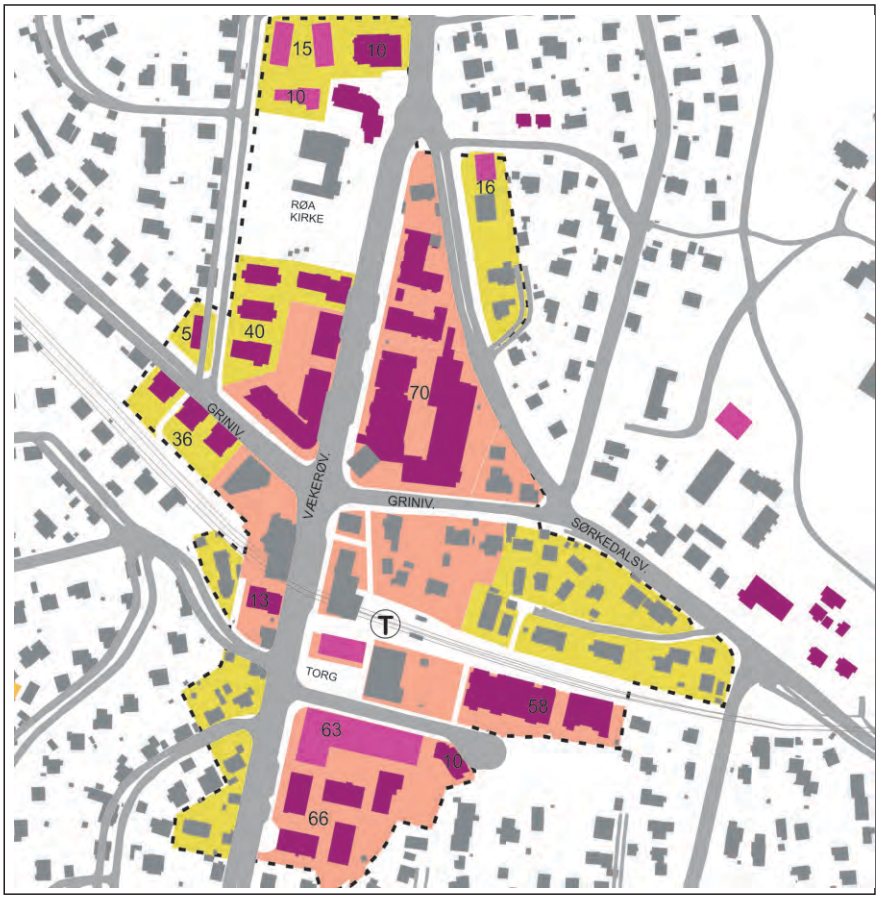


Fig 4. Kartet viser sentrale tomter på Røa der reguleringsplanen for Røa 2004 fortsatt gjelder. Pilene angir biladkomst til tomtene. Kartet viser bare adkomstforhold, ikke utbygningsforslag.

Utbyggingsstatus 2018

- Bygget etter 2004-reguleringsplanen
- Revet/Under nybygging
- Bygget før 2004
- Reg.formål - bolig
- Reg.formål - blandet

Fig 5. Kartet viser hva som er utbygget fra 2004 fram til 2018 i hht reguleringsplanen av 2004

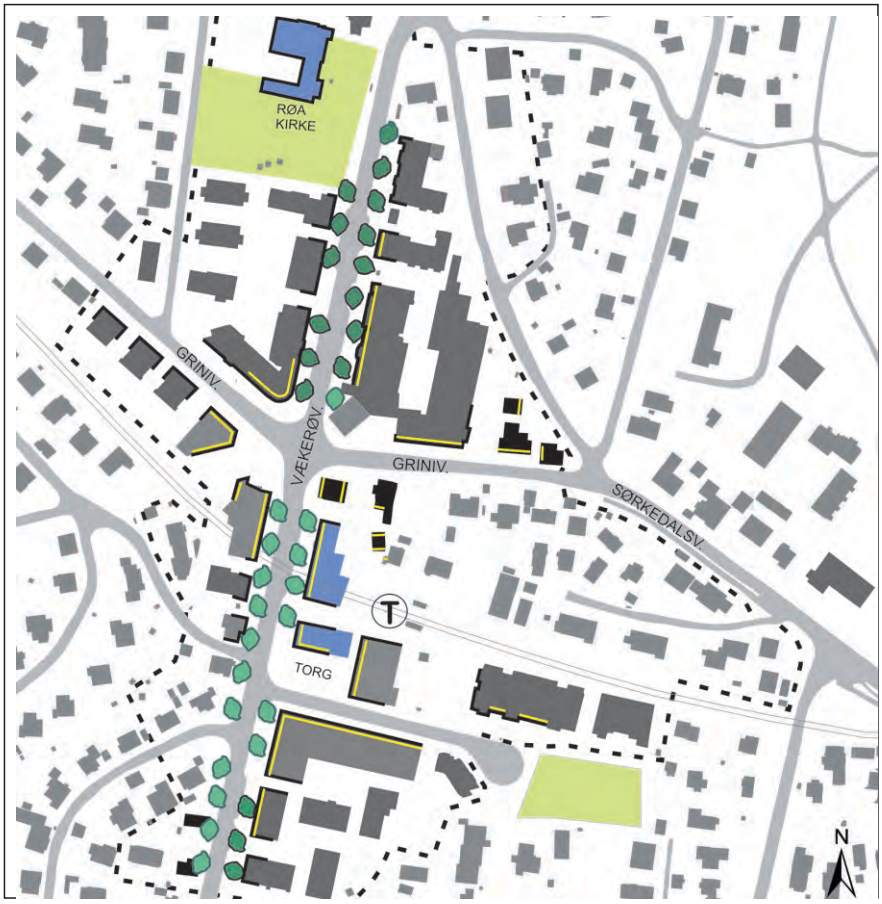


Byrom og møteplasser

Fig 6.

Røas viktigste byrom er:

- Vækerøveien og Griniveien
- Torget
- Vækerøveien 206 og Griniveien 6, sammen med atkomsten til T-banen.
- Kirkeparken ved Røa kirke
- "Badeparken" ved Røa Bad



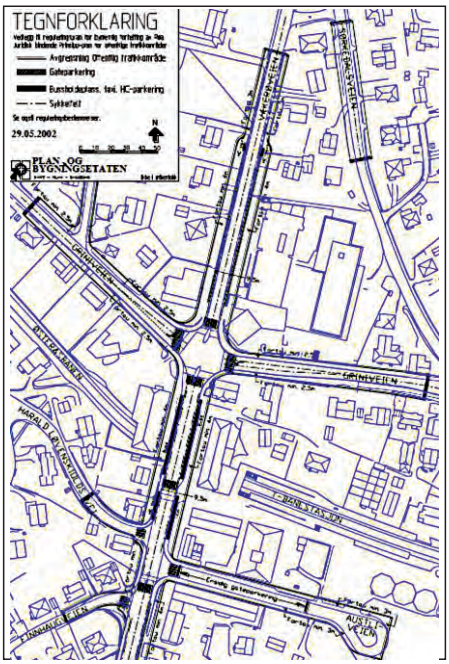
Alle trær (ref. Rekkefølgebest.)

- Etablert
- I reguleringsbestem.
- Bevaringsverdige beb.
- Publikumsrettede fasader
- Fasader mot gaterommet
- Annen identitetsskap. beb.
- Reg. grøntareal

Vækerøveien som byrom
Vækerøveien og Griniveien på Røa oppleves som tradisjonelle bygater med fortau, trafikk og atkomster til forretninger. (Griniveien er også en viktig gjennomfartsåre til Ring3). Sånn sett kan disse gaterommene på Røa sammenlignes med Bogstadveien i mindre format, - der gaterommene på Røa er en variant utenfor sentrum med tilsvarende mangfold og sosiale oversikt.

Vækerøveien er viet spesiell oppmerksomhet i reguleringsplanen ved at den er detaljert og forutsatt opparbeidet med fortau, trær, sykkeltraseer og kantsteins-parkering. Gjennomføringen av disse kvalitetene er knyttet til utbygging på tilgrensende eiendommer med rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen. Hittil er dette synlig i Vækerøveien nord for Røa-krysset, langs Røa senter mot Griniveien, og langs Vækerøveien 191-193 (Nordengeiendommen).

Reguleringsbestemmelsene stiller dessuten krav om at "Privat del av eiendom som vender ut mot Vækerøveien, Austliveien (.....), Griniveien og torg skal utformes og opparbeides som del av byrommet." Dette er et viktig juridisk virkemiddel for gjennomføring av kvalitet i det offentlige rom på Røa, - et krav som må følges nøye opp av Plan- og bygningsetaten i den enkelte byggesak.



Figur 7. over viser et eget vedlegg til regulerings-bestemmelsene for Røa (S-4110), hvor bestemmelsene krever trebeplanting langs Vækerøveien (rekkefølgebestemmelse). Når eiendommene langs Vækerøveien er utbygget vil gaten/veien få en allé-karakter.

Vækerøveien har for øvrig en egen kvalitet som byrom. Vækerøveien over Røa har en vertikalkurvatur med form som en "hengekøye", tilsvarende eksempelvis Karl Johans gate. Dette bidrar til opplevelsen av avgrensingen av Røa som sted, hvor det er lett å orientere seg, og hvor avstandene ikke er større enn at man gjenkjenner folk på avstand. Samtidig har man god oversikt over hvor butikker og andre tilbud er lokalisert. Fig.8 Viser kurvaturen i gatesnittet.

Fig 9. Vækerøveien sett fra sør

Andre møteplasser

Torget foran Samfunnshuset, sammen med Vækerøveien er Røas kjerneområde. Torget har en skala som gjør plassen anvendbar til ulike formål, - samtidig som den er inngangsplassen til biblioteket, samfunnshusets sosiale lokaler og ulike (mest) private næringstilbud - ca 90% helsetilbud. Etter den pågående byggeprosessen er det utbyggers intensjon at torgfunksjonen skal forsterkes ytterligere og at plassen blir inngang til flere tilbud i det sentrale Røa.

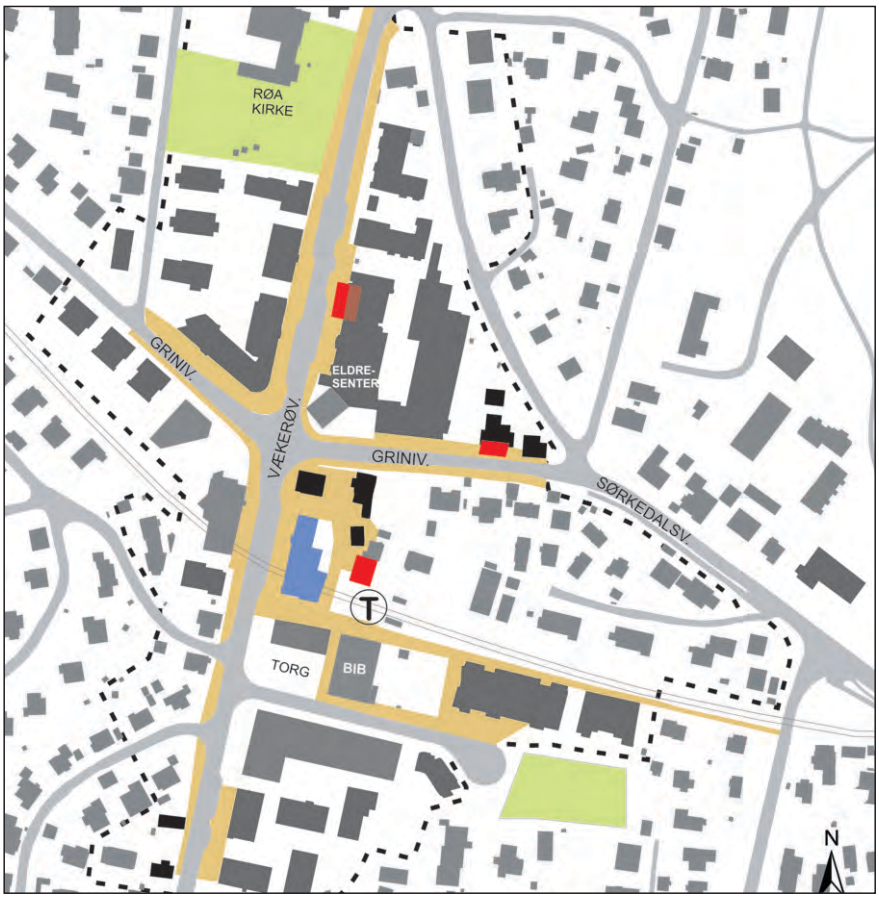
Parken rundt Røa kirke og friområdet foran Røa Bad (Badeparken) er også viktige grønne lunger. Slik forholdene er pr i dag med en stor parkeringsplass mellom Samfunnshuset og Røa Bad oppleves nok Badeparken som noe utenfor kjerneområdet på Røa. Begge er likevel sentrale i den samlede opplevelsen av Røa.

Fig 10.
Møteplasser og byrom:

- Fortau langs Vækerøveien og Griniveien.
- Torget (under bygging) med direkte tilknytning til T-banen
- Fortauet foran "Det blå huset" har tradisjonelt vært stedet for utdeling av valgmateriell
- Området rundt eldre bebyggelse ved
- Røakrysset

- Spisesteder (aug.2018):
  Baker Hanssen,
  Kaffebrenneriet,
  Miso kafe

- Andre møteplasser:
  Biblioteket og Kirken



Byrom

Røas byrom har en skala og en avgrensing som gjør dem fattbare, lette å orientere seg i, - og utgjør sammen med mangfoldet i kommersielle tilbud, kjernen i Røa som møteplass. Fotgjengerarealene er sosiale møteplasser for senterets brukere. Fortauet foran "Det blå huset" (Vækerøveien 197,199) har i mange år vært stedet for utdeling av valgmateriell ved kommune- og stortingsvalg, - en viktig funksjon i det offentlige rom.

Sentralt på Røa utgjør Vækerøveien 206 og Griniveien 6 en kolle (Smedhaugen) med eldre bebyggelse. Kollen danner ikke et byrom i tradisjonell forstand, men gir rom for Røas eldste bebyggelse, stedets historiske spor (kfr. vedlegg). En del av atkomsten til T-banen går over den kollen, og er således en viktig del av Røa-opplevelsen.

Røa kirke er i tillegg til sin egentlige funksjon møtestedet for kor-aktivitet, ungdomsgrupper, musikk- og frivillighets-festivaler, samt større folkemøter, eksempelvis i forbindelse med presentasjon og diskusjon av planforslag. Røa kirke har nå også en kafe som er åpen deler av døgnet. De seneste årene er Røa Bad – inklusiv et stort treningssenter- kommet som et helt nytt tilbud og møtested på Røa.

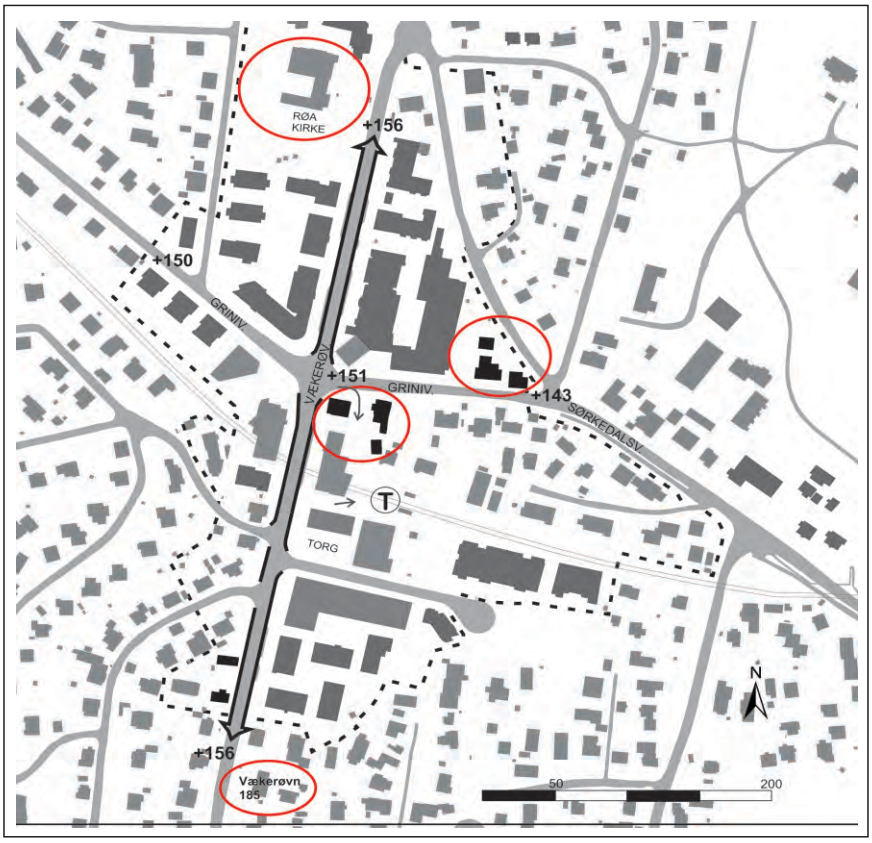
"Meny"senteret er et aktivt handle- og service senter – og ikke minst en sosial møteplass med muligheter for sitteplasser og stands for lokale lag og foreninger, politiske partier og lignende. Her møtes naboer og venner. Røa oppsøkes ofte av folk som ikke bor i nabolaget, ei heller ikke i bydelen - i konkurranse med andre sentra i Oslo og Bærum.

Identitet

- Vækerøveien med sitt rette forløp nord-syd er Røas samlende nerve. Vertikalkurvaturen som en «hengekøye» gjør byrommet fattbart mellom kirkeparken (kote +156) i nord og Vækerøveien 185 (kote 156) i syd. Vækerøveien har sitt laveste punkt på Røa ved krysset med Griniveien.
- Bebyggelsen på kollen sydøst for Røa-krysset er er blitt en populær og sterkt identitetsskapende del av stedet Røa. Da planen ble utarbeidet og vedtatt i 2004 var kun det gule huset nærmest krysset i bruk. Siden 2004 er de eldre husene på kollen blitt tatt i bruk til publikumsrettede funksjoner, - butikker, kafe, frisør og legekontor.
- Bebyggelsen ved Griniveiens begynnelse, sterkt synlig for all trafikk fra sentrum inn mot Røa. Bebyggelsen har i dag diverse småbutikker og kafe (Kaffebrenneriet).
- Lineær bebyggelsesstruktur langs Vækerøveien og Griniveien, med butikkfasader langs gaterommene, med byggehøyder som det er lett å forholde seg til. Gaterommenes bredder og fotgjengerarealer gjør Røa fattbart som sted.Vækerøveien som samlende nerve trues dersom folkelivet dreneres bort fra gateplan til lukkede butikksentra.
- T-banestasjonen er sentralt lokalisert, nesten som en del av Vækerøveien. Hyppige avganger og mulig overgang til høyfrekvent buss bidrar til stedets identitet.

Fig 11.
Identitetsskapende elementer består av:

- Vækerøveiens rette forløp med vertikalkurvatur
- Fattbart byrom med menneskelig skala
- Historiske spor i bruk
- Forretninger henvender seg primært mot Vækerøveien



Trafikk

Røa-tunnel

Bygging av en Røatunnel har vært på dagsorden på kommuneplannivå i 20 år. De siste årene er det gjennomført en såkalt konseptvalgutredning for å klargjøre valg av konsept for videre planlegging. Byrådets foreløpige konseptvalg fremgår av byrådets vedtak våren 2018: "*Det arbeides videre med tunnel øst-vest som løsning for Røakrysset.*"

Dagens trafikktall og konsekvensene for Røa av ulike tunnelalternativ er vist i vedlegg. For Røa vil en avlasting av gjennomgangstrafikken med en tunnel bety en bonus og en styrking av Røa som lokalsenter i byens overordnede arealstrategi. Mindre trafikk over Røa-krysset vil bety en opplevelse av bedret trafikksikkerhet og mindre støy. Eksisterende bomiljø bedres. En tunnel vil representere en oppfølging av kommuneplanens mål om kvalitet i tettstedene utenfor sentrum.

Røa Vel anbefaler at bare konseptet "K3–3 Lang tunnel" videreføres for å forenkle detaljplanarbeidet frem mot neste runde med prioriteringer innen Oslopakke 3-finansiering. Full utredning av to så vidt ulike konsept er tidkrevende og etter vellets vurdering, en unødvendig og fordyrende forsinkelse.

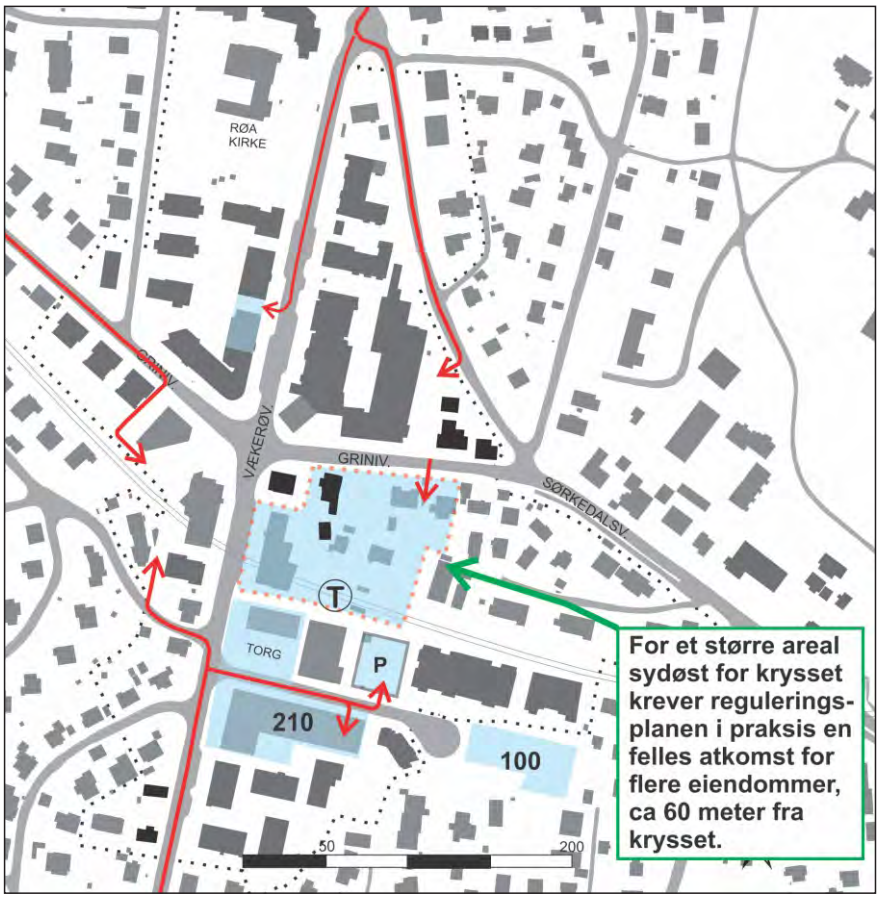
Parkering

Røakrysset er sterkt belastet. I saksfremstilling i 2004 til reguleringsplanen for Røa er atkomster til parkering derfor omtalt spesielt av plan- og bygningsetaten. Reguleringsplanen tillater ingen atkomst til parkering direkte fra selve krysset, men har bestemmelser for atkomstplassering mht. nødvendig avstand fra selve krysset. Eiendommene sydvest for krysset skal ha felles parkeringsatkomst fra en sammenhengende privat vei i bakkant over T-banens spor.

Parkering – behov for langsiktige løsninger
Røa er sentrum i et stort kundeomland. Mange rundt Røas nærområde kan gå eller sykle, men store deler av dette omlandet, som strekker seg fra Ullern i syd til deler av Holmenkollen i nord, har dårlig kollektivtilbud til senterets handels- og tjenestetilbud. Kundeparkering og adkomst må derfor vies oppmerksomhet fremover for å finne de gode løsningene for kunder og bedrifter.

Fig 12.
Prinsippskisse for parkerings-løsninger på Røa

Reguleringsplanen tillater ingen atkomst til parkering direkte fra selve krysset, men har bestemmelser for atkomstplassering mht. nødvendig avstand fra krysset.



Tilhørighet

Det er mange tettsteder i Oslos periferi som ligner på Røa, men det er likevel noe spesielt med Røa. Topografien er et viktig element. Bernt Ankers anlegg av Vækerøveien mellom Vækerø og Bogstad gård følger en rygg i landskapet og krysser den gamle utfartsveien fra sentrum, Griniveien i Røakrysset. Dette er utgangspunktet for Røa som sted!

Da boligbyggingen tok av på 1930-tallet, var det allerede et velfungerende samfunn på Røa.Idrettslaget ble etablert så tidlig som i 1900 og Røa Vel i 1914. Dette henger sammen med det næringslivet som hadde vokst frem på 1800-tallet – industri langs Lysakerelven, handel og håndverk nær Røakrysset. Boligområder som er etablert uten en slik forhistorie, har hatt en tendens til å bli rene sovebyer med forholdsvis få sentrumsfunksjoner, dårligere utviklet foreningsliv osv. Dette er ikke tilfellet for Røa, - snarere tvert imot: Både næringslivet, kulturlivet og frivillige aktiviteter blomstrer. Til sammen har dette bidratt til at det gjennom tidene har vært temmelig mange som har identifisert seg selv som Røa-beboere.

Det registreres i dag at den eldre befolkningen så vel som nye generasjoner ikke flytter ut, men ønsker å forbli på Røa, - lange tradisjoner og sosiale nettverk ivaretas i nabolagene.

Næringsliv med bredde

Som lokalt bydelssenter viser Røa sentrum stor funksjonsblanding. En kartlegging fra 2013 viser at Røa innenfor 500 meter fra stasjonen hadde til sammen 160 bedrifter med 933 arbeidsplasser fordelt på 18 hovedbransjer. 41% av de ansatte arbeidet innenfor butikk og engrosbransjer, ca 12% i forretningsmessig tjenesteyting og tekniske bransjer, 8% innenfor skole og undervisning, 21% innenfor offentlig tjenesteyting og ca 5% innenfor personlig tjenesteyting, og 4% innenfor helsetjenester.

Bedrifter som ønsker å etablere seg på Røa ønsker en nærhet til kompetent arbeidskraft, gode estetiske forhold i sentrum og gode omgivelser. Et viktig moment for Røa er også at eksisterende næringsliv har en viss bredde - en oppsamling av bedrifter i sentrum som kan komplettere hverandre og yte service til andre bedrifter og kunder. En god variasjon av virksomheter gjelder også innenfor handel og servicevirksomhet. Næringsbredde gir fleksibilitet og langsiktighet og dermed gode rammebetingelser for vekst.

Avsluttende kommentar

Denne stedanalysen er gjennomført med den hensikt å beskrive Røa på en objektiv måte. Analysen er tenkt benyttet i en videre prosess for å sikre at utviklingen og utbyggingen av Røa sentrum skjer med basis i etablerte kvaliteter og med et helhetsperspektiv for planleggingen videre. Innspill på hva Røa sentrum bør inneholde av felles funksjoner, forhold mellom disse og boliger og løsninger på trafikale og logistikkmessige utfordringer bør være neste skritt.

Stedsanalysen er blitt til i 2018 som resultat av et samarbeid innenfor Røa Vel Planforum.

Innhold

Trafikk 18

Næringsliv på Røa 20

Omtale av Røa – Hovseter i forslag til kommuneplan 2017 23

Kort historikk og bevaringsverdig bebyggelse 24

Trafikk

Bygging av en Røatunnel har vært på dagsorden på kommuneplannivå i minst de siste 15 – 20 årene. De siste årene er det gjennomført en såkalt konseptvalgutredning for å klargjøre valg av konsept for videre planlegging. Byrådets foreløpige konseptvalg fremgår av byrådets vedtak våren 2018:
"Det arbeides videre med tunnel øst-vest som løsning for Røakrysset»

Byrådet sier videre at det vil be Bymiljøetaten arbeide videre med konseptvalgene "3-3 lang tunnel" og "3-1- kort tunnel". Hvorvidt bymiljøetaten har mottatt en slik bestilling er pr. sept. 2018, ikke kjent. Røa Vel anbefaler at bare konseptet "3 – 3 lang tunnel" videreføres for å forenkle detaljplanarbeidet frem mot neste runde med prioriteringer innen Oslopakke 3-finansiering. Røa Vel mener det er sterke grunner for allerede nå å velge alternativ lang tunnel og mener full utredning av to så vidt ulike konsept representerer en tidkrevende, unødvendig og fordyrende forsinkelse.

"Lang tunnel" gir de klart beste trafikale forbedringer. Røs Vel mener å anta at de fysiske inngrep for "Lang tunnel" vil være mindre dramatiske enn for "Kort tunnel", både ved tunnelpåhugg i øst ved Ostadalsveien og i vest ut i Griniveien nærmere Lysakerelven. Pga. terrengforholdene vil påhugg i Sørkedalsveien/ Røahagan og i Griniveien/Ekraveien ha langt større konsekvenser for eksisterende bebyggelse og kryssutforminger.

For Røa vil en avlasting av gjennomgangstrafikken med en tunnel bety en styrking av Røa som lokalsenter og for byens overordnede arealstrategi.

Fig 13. Tunnelkonsept

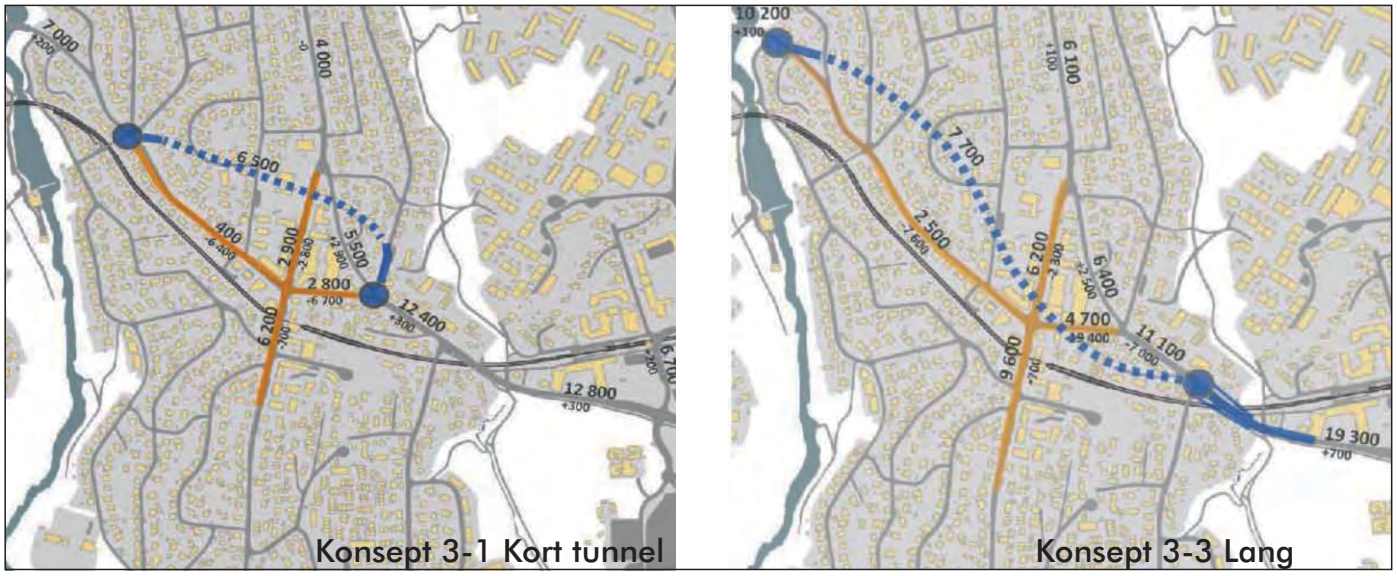


Fig 14. Trafikktall (ÅDT - årsdøgnstrafikk) over Røa for alternativene K3-1 Kort tunnel og K3-3 Lang tunnel.

Naturlig nok vil en tunnel ha størst virkning for trafikken øst – vest, Griniveien. I alternativet med lang tunnel viser trafikkberegninger ved konseptvalget at ÅDT (årsdøgn-trafikken) vest for Røakrysset vil gå ned fra 10.000 biler/døgn i dag til 2.600 biler/døgn i 2030. I Griniveien øst for krysset vil ÅDT reduseres fra 14.200 biler/døgn i dag til 4.700 biler/døgn i 2030.

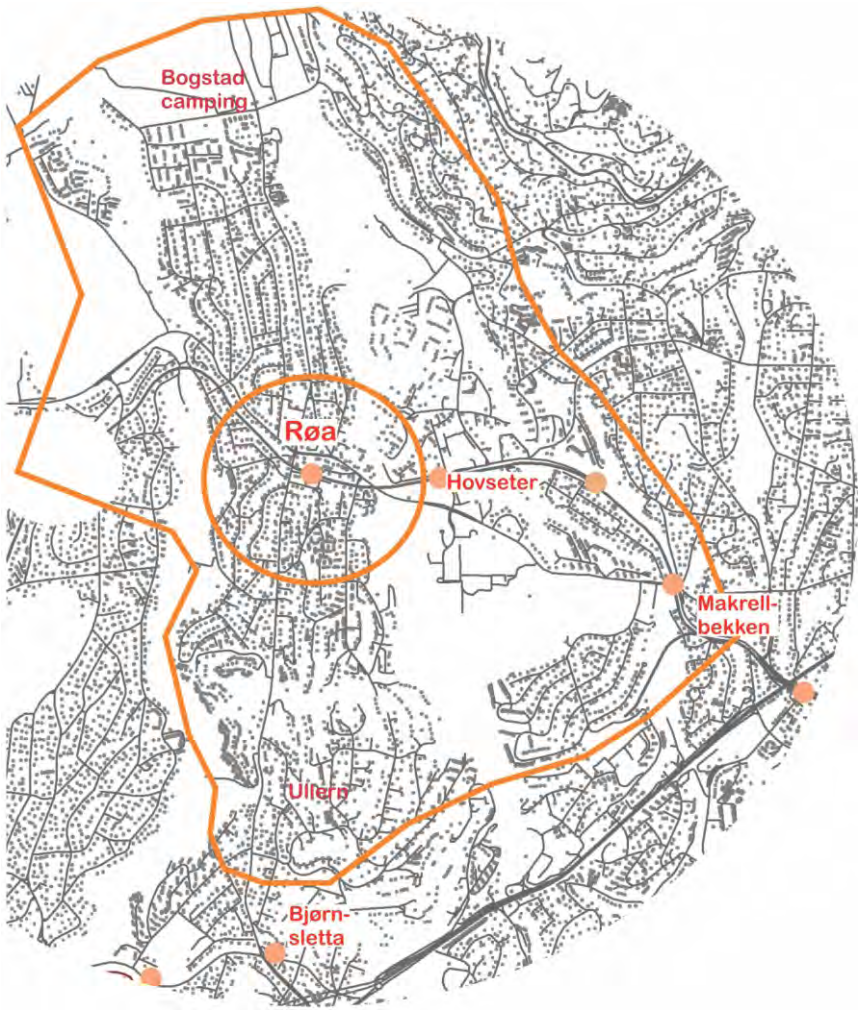
For trafikken nord – syd, Vækerøveien, er reduksjonen forholdsvis mindre. Nord for krysset reduseres trafikken fra 8500 ÅDT i dag til 6.200 ÅDT i 2030. Syd for krysset tilsvarende fra 10300 ÅDT i dag til 9600 ÅDT i 2030.

Mindre trafikk over Røa vil bety en opplevelse av bedret trafikksikkerhet og mindre støy. Eksisterende bomiljø bedres. En tunnel vil oppleves som en miljøbonus, og som en oppfølging av kommuneplanens mål om kvalitet i bydelssentre utenfor Oslo sentrum.

Det må understrekes at de trafikale konsekvenser over er beregninger fra <u>før</u> vedtaket om bygging av det nye kjøpesenteret under Torget, p.t. under bygging. Det er grunn til å anta at dette kjøpesenteret i stor grad vil være bilbasert og vil føre til økt trafikk til/fra sin atkomst til parkeringskjeller i Tore Hals Mejdells vei. På den annen side vil folks transportvaner idag kunne endres. For kunder med en viss avstand til Røa vil mer bruk av el-sykler, el-sparkesykler, og ikke minst bruk av kollektiv transport inklusive førerløse minibusser, representere ny reiseadferd som vil kunne endre trafikkbildet.

Næringsliv på Røa

Fig 15. Røas markedsomland



Røa - markedsomlandet
Stor-Røa og Nær-Røa

Stor-Røa ca 26 000 bosatte
Nær-Røa 3 300 bosatte
(500m)

Hvorfor er et variert næringsliv for et bydelssentrum viktig?

Bedrifter som ønsker å etablere seg i et senter ønsker en nærhet til kompetent arbeidskraft, gode estetiske forhold i sentrum og gode omgivelser. Et viktig moment er også at eksisterende næringsliv har en viss bredde - en oppsamling av bedrifter i sentrum som kan komplettere hverandre og yte service til andre bedrifter og til kunder. En god variasjon av virksomheter gjelder også innenfor handel og servicevirksomhet. Næringsbredde gir fleksibilitet og langsiktighet og dermed gode rammebetingelser for vekst.

Et eksempel er Bekkestua, som i Fylkesdelplan for handel, service og senterstruktur, er definert som senter for hele østre Bærum, og har et godt utbygd handels- og tjenestetilbud samt et godt kollektivtilbud. Omlegging av Rv 160 og etablering av miljøtunnel muliggjorde en sentrumsutvikling og -fortetting på Bekkestua som vant BOBY-prisen i 1998.

300 meter ut fra knutepunktet - hvor mange bedrifter er i sentrum?

Vi har sett på flere bydelsentra og knutepunkter i Oslo og deler av Akershus som er omtrent på størrelse med Røa. Hvor mange bedrifter har etablert seg i dette sentrumsnære området i 300m fra kollektivknutepunktet? Tettsteder i Oslo-området med tilnærmet samme antall bedrifter innenfor 300meter, er Vindern som er noe mindre og Stabekk og Kolbotn som begge har litt høyere antall bedrifter totalt.

Fig 16.
Undersøkte knutepunkt

HeggedalSta	22
Østerås	26
Strømmen	30
Fetsund	31
Eiksmarka	34
Smestad	38
Sørumsand	42
GrorudT-bane	64
Vestby	71
Vindern	92
Røa	101
Stabekk	129
Bekkestua	131
Kolbotn	137
Ski	228
Sandvika	303
Asker	324
Lysaker	377

Fig 17.
Andre bydelssentra har flere arbeidsplasser enn bosatte

(SSB 2015)	Bedrifter	Ansatte	Bosatte
Vindern	92	538	1005
Røa	101	624	1745
Stabekk	129	1349	981
Bekkestua	131	1558	1075
Kolbotn	132	1497	1151

Sammenliknet med disse knutepunktene hadde Røa i 2015 ialt 100 bedrifter innenfor en 300 meters radius med en høy andel, ialt 43% av bedrifter og 34% ansatte innenfor butikkhandel. Her kommer så Røa Torg i tillegg i 2019. I forhold til de andre tettstedene i utvalget har Røa også en lav andel ansatte (4%) innenfor forretningsmessig tjenesteyting , bare 1% av ansatte i undervisning og ingen virksomhet innenfor databehandling eller offentlig administrasjon. Røa er meget godt representert innenfor eiendomsmegling, med hele 10% av bedriftene. Virksomheter innenfor helse- og omsorg er litt under gjennomsnittet med 12% av de ansatte. I forhold til sammenliknbare tettsteder, har Røa et potensiale for enda større funksjonsblanding i næringslivet og særlig rettet mot ulike former for kontor og service-virksomhet.

Fig 18. Antall bedrifter i pst. - næringsammensetning i noen knutepunkt

		Vindern	Røa	Stabekk	Bekkestua	Kolbotn	GjSnitt
nace2005		%	%	%	%	%	%
40	Kraftforsyning, distribusjon			1			0
45	Bygge- og anleggsvirksomhet	1	3	13	3	3	5
50	Kjøretøyreparasjoner og -handel	1	2	5	2		2
51	Agentur- og engroshandel	14	7	11	2	6	8
52	Detaljhandel, unntatt motorvogner	28	34	15	33	29	28
55	Overnattings- og serveringsvirks.	4	6	2	1	5	4
60	Transport og lagring			3	8		2
64	Telekommunikasjon				2		0
65	Finansiering og forsikring	4	4		3	4	3
70	Omsetning og drift av fast eiendom	11	10	7	8	5	8
72	Faglig, vit. og tekn. tjenesteyting			7	6	2	3
74	Forretningsmessig tjenesteyting	17	11	16	1	13	12
75	Off.adm., forsvar, sosialforsikring				2	7	2
80	Undervisning		3		19	4	5
85	Helsetjenester og omsorg	10	13	10	2	15	10
91	Interesseorgansisajoner			4	2		1
92	Kulturvirksomhet			3	6	3	2
93	Personlig tjenesteyting	5	5	2	1	4	3
	Antall bedrifter	92	101	129	131	132	

Oppsummering

- En gjennomgang av Røas nærområder og Røas innhold/ funksjoner, kan tyde på at man ikke bare bør ha fremtidig boligbehov for øye.

- Røa er sentrum i et stort kundeomland. Mange kan gå eller sykle, men store deler av dette omlandet har dårlig kollektivtilbud til senteret. Kundeparkering og adkomst må vies oppmerksomhet for å finne de gode løsningene for senteret.

- Røa må søke å få en større næringsbredde. Det bør være muligheter innenfor forretningsmessig tjenesteyting, teknisk tjenesteyting, personlig tjenesteyting, administrasjon, undervisning, kultur, agentur og serveringsvirksomhet. Detaljhandel og eiendomsmegling vil kunne se en omstrukturering årene fremover.

- Vi er i ferd med å bruke de resterende arealressursene i sentrum på feil måte. Næringsliv må ikke konkurrere med bolig om den resterende plassen i sentrumskjernen. Det vil gjøre Røa sentrum mindre attraktivt og vil svekke Røas evne til å tiltrekke seg gode arbeidsplasser.

Omtale av Røa – Hovseter i forslag til Kommuneplan 2017

I forslag til kommuneplan (Arealstrategi mot 2040) er områder mellom Røa og Huseby vist som "Utviklingsområder i Ytre by Kat.B"

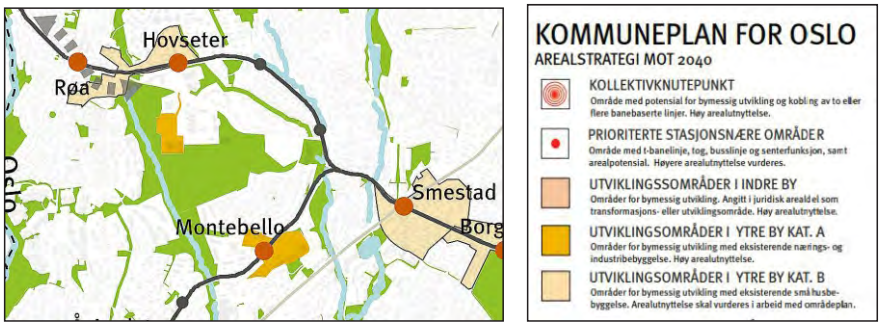
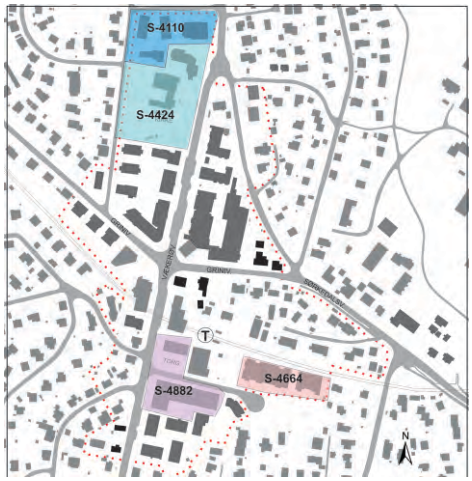


Fig 19. foreslått utviklings-område for Røa

Et nærmere avgrenset område mellom Røa – Hovseter er, sammen med andre tilsvarende områder i kommunen, foreslått som "Utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjons-nære områder". Dette er områder som senere vil bli gjenstand for reguleringsplanarbeid. Røa og Hovseter har god kollektivtilgjengelighet, og Røa har en tydelig senterdannelse rundt krysset. Utviklingsområdet strekker seg fra Vækerøveien i vest til Landingsveien i øst, og omfatter i hovedsak lavt utnyttede områder i tilknytning til Røa og Hovseter t-banestasjon. Hensikten er å videreføre utviklingen rundt Røa senter til en større del av nærområdet, for å styrke lokal senterdannelse og urbane kvaliteter. Ved Hovseter er det identifisert et potensial for byutvikling i Plan- og bygningsetatens stedsanalyse for området. (område-regulering) i kommunal regi.

Fig 20. Vedtatte reguleringsplaner på Røa



S-4110 / 2004: En samlet reguleringsplan for Røa (S-4110) ble vedtatt av bystyret 2004. Siden er det vedtatt 3 nye reguleringsplaner innenfor planområdet i 2004-planen:

S-4424 / 2009: Røa kirke, hvor hensikten var å legge rammer for en ny barnehage foran kirken.
S-4664 / 2012: Røa Bad. Høyere utnyttelse over regulert bad.
S-4882 /2016: Røa Torg og Samfunnshus mm. Høyere utnyttelse for boligbebyggelse og Samfunnshuset, forretningsareal under Torget.
For områdene rundt Røa gjelder i hovedsak Småhusplanen, S-4220

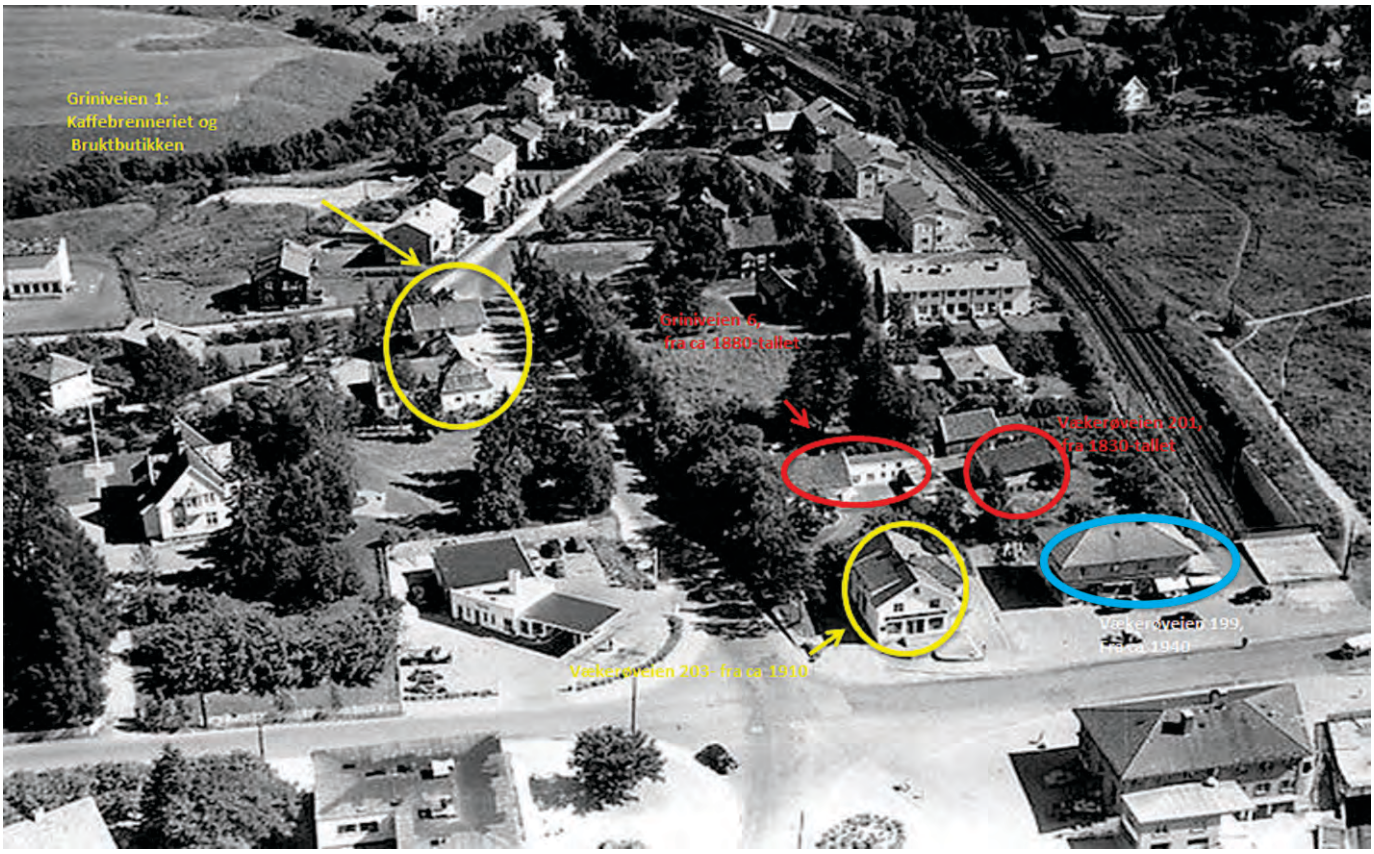
Kort historikk og bevaringsverdig bebyggelse

Slik så det ut ved Røakrysset da Røabanen ble åpnet i 1935. I bakgrunnen Nordre Rød gård, i midten Vækerøveien 203 og helt til høyre Vækerøveien 201

Fig 21. Kart over Røa-området fra 1879. Like nordvest for Røakrysset ligger Nordre Rød gård. Huset som er markert med rødt, er småbruket på Nordengen.

Etter at Aker kommune ble etablert i 1837, var utbygging av veinettet en viktig oppgave. Et stort fremskritt for folk på Røa og i de omliggende grender var fullføringen av den nye Sørkedalsveien fra Majorstuen til Røa i 1856. Samme år ble en enkel versjon av Griniveien ført tvers over Vækerøveien og ned til Sørkedalsveien. Dermed var Røakrysset skapt!

Historielaget på Røa: "Fra veikryss til "Småbysentrum"
("Fra veikryss til lokalsenter" Knut Bryn, 2018)



Figur 22. ca 1950. Historiske- og gul-liste bygninger på Røa.

Historiske- og gul-liste bygninger i Røa sentrum. Bildet er tatt på 1950-tallet. Bygninger med gul ring Griniveien 1, Vækerøveien 203 (ca 1910), er markert som bevaringsverdige i vedtatt reguleringsplanen fra 2004 og dermed formelt vernet ved regulering etter plan- og bygningsloven. Bestemmelsene fastsetter bruk og grenser for hva som kan tillates av endringer på eksisterende bebyggelse, og kan angi hva slags nybygg som kan oppføres innenfor området. I Oslo vedtas reguleringsplaner av bystyret.

Bygninger med rød ring er på Byantikvarens gule liste, dvs bygninger som er kommunalt listeført. Griniveien 5 (ca 1880), Vækerøveien 201 (ca 1830). Disse bygningene er i den største gruppen av de registrerte kulturminnene hos Byantikvaren. Dette er altså bygninger som ikke er formelt fredet eller vernet, men listeførte som bevaringsverdige som et resultat av Byantikvarens vernevurdering. Blå ring markerer Vækerøveien 199 (ca 1940) som er det blå huset som i mange år var Røas handelssenter. Bygningen har siden 1940 vært utvidet i både lengde og bredde. Bygget har historisk interesse og er en viktig del av Røas identitet, men står ikke på kommunens gule liste.