



HELHETLIG PLANLEGGING FOR NYE RØA SENTRUM

Helhetlig planlegging- trinnvis utbygging

SAMMENDRAG

Røa sentrum er i endring. Nå må de tenkes helhetlig og fremtidsrettet for et bedre miljø, mobilitet og funksjonalitet både for et fortettet sentrum - men også for et stort og voksende omland. Dokumentet beskriver nåværende situasjon og ønsker for tomter som skal bygges ut. Endringene må være bærekraftige og hvile på viktige prinsipper og utviklingstrekk for bedre arealutnyttelse, økt bevegelsesfrihet, flere sosiale møteplasser og bevaring av Røas identitet som et lav-skala bydelscenter i Vestre Aker.

Røa Vel 14.juni 2019

Oppdrag: Helhetlig planer for utvikling av Røa sentrum

Innholdsfortegnelse

Introduksjon	2
Overordnede mål for oppdraget	2
Helhetlig planløsning	3
Trinnvis utbygging- Oppdragets arealbegrensing.....	3
Aktiviteter i sentrum.....	5
Bærekraftig mobilitet - Helhetlige kollektive løsninger	6
Attraktive byrom	6
Røas historie og identitet	7
Identitetsskapende arkitektur	7
Trafikk og trafikkdempende tiltak	8
Parkering.....	8
4 hovedprinsipper i en helhetlig planlegging for utvikling av Røa Sentrum	9
Identitetsskapende Arkitektur.....	9
Trygg og effektiv mobilitet.....	9
Attraktive Møteplasser	9
Fleksible nye bolig og næringsbygg i sentrumsområdet	10



Introduksjon

Røa PlanForum (RPF) beskriver i det følgende viktige innspill til et “oppdrag” stilet til arkitekt Niels Torp, heretter definert som Oppdraget. Oppdraget går ut på å skissere forslag til helhetlig utvikling av sentrale tomter i Røa sentrum- et oppdrag bestilt av sentrale utbyggere og grunneiere etter påtrykk fra RPF.

Oppdraget er utkrystallisert etter flere møter i RPF mellom Skanska, Auctus, Samfunnshus Vest ved styreleder; sentrale grunneiere, representanter for Røas handelsstand og politikere i Vestre Aker Bydel. Gruppen er blitt enige om at koordinert og felles planlegging ved videre utbygging av Røa sentrum tjener alle parter og Røa samfunnet best.

Dokumentet er utformet av Røa Vels representanter i RPF. Det gir viktige innspill til Oppdraget basert på visjoner, verdier og politiske utviklingstrekk i Kommuneplan 2018 (samfunnsdel vedtatt januar 2019; arealdel under behandling); og blant annet endringer i handelsmønstre, i demografi, relevant mobilitets teknologi, hensyn til klima, bærekraftig utvikling, endringer i nærmiljøet og - ikke minst Røas egenart. Plan-og bygningsloven §5 legitimerer RPF's medvirkning.

Både kommuneplan 2015 og 2018 (Samfunnsdelen) har videreført de prinsipper som Røaplanen (S 4110) fra 2004 har lagt til grunn. *Med denne som referanse* ønskes konkrete ideer til utforming av det sentrale stasjonsområdet rundt T-bane stasjonen med best mulig tilpasning til prosjekter som er under oppføring i dette området (Røa Torg). Røa er bydelssenter – eller som mange omtaler Røa som, “hovedstad” for Vestre Aker. I årene fremover forventes Røa sentrum å vokse i utstrekning til de nærmeste tilliggende områder for å kunne betjene en økende befolkningsvekst i omlandet. Det sentrale området ved T-banestasjonen vil også være kjernen i fremtidens Røa. Løsninger på gode gangforbindelse fra denne kjernen til de øvrige deler av det større sentrumsområdet er særlig viktig for å kunne synliggjøre byutviklingspotensialet i et mest mulig integrert og kompakt Røa sentrum.

Overordnede mål for oppdraget

Ifølge kommuneplanen skal Røa skal være bydelssentrum for handels- og service- og kulturvirksomhet for et stort boligomland i det nærområdet som bl.a. omfatter Hovseter, Bogstad, Lysejordet, Ullerntoppen og Makrellbekken.

Det er ønskelig å få en mest mulig integrert planløsning særlig for området på og rundt T-banestasjonen på Røa, som i dag er preget av ulike interesser og små eiendommer som hver for seg har et begrenset utviklingspotensial. Ikke alle grunneiere i området har konkrete planer om utbygging på kort sikt. En utbygging i trinn bør derfor skisseres.

Hensikten med en helhetlig plan er å kunne bygge opp under Røa som lokalt senter. Oppdraget skal legge til grunn Røaplanens rammer for bymessighet, utearealkvaliteter og kvalitet i utforming av byrom og forbindelser.

Mottoet for utviklingen av Røa: *Helhetlig planlegging - trinnvis utbygging*

Helhetlig planløsning

Med tanke på begrepet “Helhetlig planløsning” skisseres i Figur 1 tre områder i og rundt Røa sentrum.

- Området innenfor den oransje sirkelen i figur 1A omfatter aktuelle tomter innenfor reguleringsplanen 2004 (S-4110) som pr. juni 2019 omfattes av oppdraget.
- Området innenfor den røde linjen i figur 1B, er en mulig utvidelse av sentrumsområdet mot 2040- ref. Kommuneplan 2018.
- Figur 1 C viser Røa sentrum (blå tykk ring) med nærområdet som naturlig søker til Røa sentrum. Pr. juni 2019 er det stor utbyggingsaktivitet med leiligheter av forskjellige typer, samt offentlige tjenester og oppgradering av Hovseter skoleanlegg. Nærområdet her inneholder også flere skoler og barnehager; store friarealer, turveier til Marka og Bogstadvannet; nye Bogstad Golfbane og nye Bogstad Camping samt turveier langs Lysakerelven og til Oslofjorden gjennom Mærraddalen foruten hele småhusområdet rundt Røa sentrum



Figur 1: A: Områder for første trinn av utbygging; B: potensielt utvidet sentrumsområde som utvikles mot 2040; C: Nærområdet til Røa sentrum med angitt kjente utbyggingsprosjekter juni 2019.

Trinnvis utbygging- Oppdragets arealbegrensing

Oppdraget omfatter utbygging av området innenfor gjeldene reguleringsplan vist i større format i figure 2. Området vil med tiden måtte fungere som et senter for et potensielt utvidet og fortettet areal (ref figure 1B) med et marked (ref figure 1C) med betydelig befolkningsøkning, endret demografi, endrede reisevaner, fokus på mobilitet for gående og syklende osv.

Overordnede prinsipper for utbygging av et utvidet sentrum og marked skal legges i 2019/2020 (ref behov for en helhetsplan juni 2019).



Figur 2: Utviklingsareal innenfor S-4110 som omfattes av Oppdraget. Se tekst for beskrivelse av tomteområdene.

Områdene 8 og 9 (lyseblå) i Figur 2 er sentrumsområder som på kort sikt (vår 2019) bør omfattes av et helhetlig plangrep med hovedvekt på næringsvirksomhet og noe bolig. De andre områdene (lilla) på kartet, hvor det foreløpig ikke foreligger konkrete planer om utbygging, foreslås omregulert fra bolig til sentrumsformål med hovedvekt på næring og noe bolig. De gule områdene er regulert til bolig og ferdig utbygget. Områder merket oransje er blandet arealbruk ferdig utbygget.

Område 8 og 9 (lyseblått):

Sentral del av Røa som er hovedfokus for et helhetlige plangrep i sentrumskjernen. Omfattes av reguleringsplan S-4110 og regulert til blandet arealformål. Området inneholder 3 bygninger på kommunens gule liste og en bygning er også fredet. Her er også 2 eiendommer der grunneier (bl.a. Ruter) foreløpig ikke har gitt tilsagn om utbygging.

Område 4 (lys lilla): Er i kommuneplanutkastet 2018 utpekt som et nytt utviklingsområde som skal styrke Røa senter og bedre forbindelsen med Hovseter. Dette er i dag et område med blandet småhus og næringsbygg – et område i transformasjon. Gitt arealsituasjonen på Røa bør dette være del av Røa senterområde med blandet arealformål med hovedvekt på næring. utfordringer for område 4 kommunikasjonsmessig, er tilknytningen til Røa senter. Et mål er å knytte dette bedre sammen med område 5 mht. gang- og sykkelveier.

Område 5 (lilla): Her er det pt. ikke kommet noe ny bebyggelse enda, men eiendommer her er kjøpt med sikte på videre utbygging, omfattes av S-4110 og er regulert til boligformål. Området oppfattes som en naturlig del av Røa senterområde med blandet arealformål med hovedvekt på næring. På dette området er det rimelig å basere seg på muligheten for dispensasjon fra reguleringsplanen når det gjelder funksjonsmiksen og utnyttelse.

Område 7 (lilla): Har et ubebygget offentlig areal (Oslo kommune) mellom to bygninger som tangerer Røakrysset.

Område 10 (lilla): Har et ubebygget offentlig areal (Oslo kommune) som brukes til parkering i dag.

Aktiviteter i sentrum

I forhold til andre knutepunkter i Oslo-området av samme størrelse, har Røa langt flere boliger enn bedrifter i sin sentrums sone, som vises i Røa Vels undersøkelse. Dette kan bety at en er i ferd med å bruke resterende arealressurser på feil måte. Om bedrifter og arbeidsplasser må konkurrere med boliger om plassen, hemmes veksten og skyver bedrifter ut fra sentrum, vil gjøre arealbruken i Røa-området mer utflytende og svekke attraktiviteten for sentrumsområdet. Røa sentrum trenger sin konkurransekraft for bl.a. å bidra til å redusere transport med privatbil i sitt område.

Næringsliv må derfor ikke konkurrere med bolig om den resterende plassen i sentrumskjernen. Dette gjelder særlig etasjene nærmest gateplanet. Det vil gjøre Røa sentrum mindre attraktivt og vil kunne svekke evnen til å tiltrekke seg arbeidsplasser. Leiligheter må kunne plasseres høyere opp i etasjene.

Handelen har vært blant de viktigste drivere av byliv i sentrumsområder og er ofte en forutsetning for videre utvikling. Trendene endrer seg. Dette er det viktig å planlegge for. Kjeder og kjøpesentra er konkurrenter for enkeltbutikker. Mange steder utenfor Røa kan vi se nå en butikkdød i et visst omfang.

Det er mange drivere i denne utviklingen – internettsalget øker, teknologiutvikling, demografi - økende urbanisering, endringer i forbruker adferd – eldrebølgen bidrar til endrede kjøpevaner. Mange steder får færre butikker – endel shopping skjer i utlandet. Trender i dag er mer flere-funksjonelle aktiviteter, f.eks. handel og kafe. Det er også en vekst i nisjekonsepter. Klær, sport og interiør skjer i butikk, men elektronikk går mer over på nettet. Kontorvirksomhet og service er også viktig for byliv og mangfold. Dette betyr omstilling for grunneiere og for reguleringsmyndigheter – det kreves nå bredere bruksformål i 1. etasje enn tidligere. Mer servicevirksomhet vil også være aktuelt i sentrum. I gjennomsnitt brukes nå mer penger på tjenesteyting enn på varer. Sosialisering er ofte viktigste årsak til å besøke senteret, så møtesteder er nødvendig. Mange steder ser vi at sentrum utarmes ved å legge boliger i 1. etasje.

Utviklingen på Røa har til nå ikke vært preget av butikkdøden som bl.a. har rammet noen områder av Oslo sentrum og mange områder på kontinentet. Studier fra utlandet viser at småbysentra med den sterkeste underliggende økonomien er de steder med fortsatt pulserende hovedgater. Høye andeler av befolkning med kompetansebaserte jobber og innbyggere med relativt høyere inntekter enn gjennomsnittet for hele byen, er faktorer som bidrar til å stabilisere dagens handelsmønster.

I forhold til sammenliknbare tettsteder med omtrent same størrelse i Osloområdet, har Røa et potensiale for enda større funksjonsblanding i næringslivet, særlig rettet mot ulike former for kontor og service-virksomhet. Det bør være muligheter innenfor forretningsmessig tjenesteyting, teknisk tjenesteyting, personlig tjenesteyting, administrasjon, undervisning, kultur og kreative næringer, agentur og serveringsvirksomhet. Detaljhandel vil nok kunne se en omstrukturering årene fremover. Røa Vel har i møte med beboere og næringsliv bl.a. fått innspill til nye funksjoner. Ideer som er nevnt er: flere møteplasser/ forsamlingsal/ treffsteder både ute og inne, utleie av kontorlokaler, flere kontorfellesskap, diverse håndverkstjenester, flere servicetjenester som tannlege, fysioterapi, advokat etc. Flere kulturtilbud og næringsdrivende innen arkitektur, kunst, foto, spill og media virksomhet. Områdene rundt Røa har potensialer for mer turisme, besøksnæring og opplevelsesbasert læring. Kanskje også et overnattingssted med matservering/bar. Det er også behov for flere mindre lokaler for oppstarts bedrifter innenfor handel og service

Bærekraftig mobilitet - Helhetlige kollektive løsninger

Det er god kollektivtilgjengelighet til og fra T-bane stasjonen. Linje 2 går mot sentrum. Ved stasjonen i Vækerøveien er det holdeplasser for buss. Det er bussruter mot Sørkedalen, Voksen skog, mot Lysaker og mot Majorstuen. I Griniveien er det holdeplass for flybuss. Ruter arbeider også med planer om å utvikle konsept for en "mobilitetshub" ved T-bane stasjonen for s.k. microtransport og matebusser til boligområdene rundt Røa. Området ved sentrumskjernen trenger også et sted for sikker sykkelparkering.

Stasjonen og området tett ved denne er kjernen på Røa. Omkring dette organiseres alle kollektive løsninger. Det er derfor ønskelig å etablere gangveier og smett ved og gjennom alle sentrale bygninger til de andre publikumsrettede aktiviteter beliggende i områdene omkring kjernen.

Løsninger for *mobiliteten* inn og ut av nye Røa Sentrum skal gi prioritet til kollektiv trafikk og myke trafikanter som gående og syklende. Eldre og funksjonshemmede må kunne i Røa Sentrum bevege seg trygt.

Målet er en løsning som minimaliserer bruk av personbil til og fra sentrum.

Attraktive byrom

Sentrumskjernen på Røa ligger i skjæringspunktet mellom alle de kollektive transporttilbudene i stasjonsområdet. *Kjernen trenger et nettverk av tilrettelagte gangforbindelser til områdene rundt på Røa.* Ikke minst ønskes det en effektive og trygge gangveier til skolene.

I denne forbindelse er det også viktig å etablere byrom der hvor folk ferdes til daglig. Byrom kan være steder der en kan sitte ned eller by på arenaer for aktiviteter og opplevelser som servering og opphold, ofte i grønne omgivelser. Spesielt ungdom og eldre savner ofte uformelle møteplasser og lag og foreninger kan trenge steder til stands og lignende der folk ferdes. Røa mangler i tillegg egnede lokaler for større kulturaktiviteter av ulike slag. Samfunnshus Vest tilbyr foruten kontorer og bibliotek, kun møte-og festlokaler.

En av møteplassene bør ha en "*multi purpose*" oppgave som f.eks. å markere Røas historie, bla. a. med en merittpresentasjon av kjente Røafolk opp gjennom tidende (Martin Johnsrud Sundbye, Kristian Aubert m.fl.). Peder Anker bysten på Peder Ankers plass kan flyttes til denne plassen. 17. mai åpning m/taler -for-dagen og flaggheising kl. 08:00, «Speakers Corner», markedsdager, valgstands, auksjoner, amatør og proff utendørs konserter.

Et godt og velfungerende sentrumsområde med attraktive byrom og tilrettelagte forbindelser fremmer stedsidentiteten. Stedets egenart blir synlig for flere, og binder ulike punkter i senteret bedre sammen. Det fremmer også mobiliteten for gående og syklende. Utvikling av gode byrom kan bidra til å heve kvaliteten på omgivelsene og kan også aktivisere arealer som ikke er i bruk. Nye byggeprosjekter som støtter opp om dette, vil virke positivt på stedsutviklingen. Bygninger må utformes slik at det er interessant å oppholde seg i byrommet, mens byrommet på sin side må utformes slik at det blir attraktivt for beboerne, for de som bruker byrommene, og for de som går gjennom.

Røas historie og identitet

Røaplanen legger føringer som vi slutter oss til. Det skal legges vekt på å ta vare på og utvikle nabolag med tydelig identitet og lokale kvaliteter for å gi innbyggerne en opplevelse av tilhørighet.

Historiske spor er en ressurs i stedsutviklingen når områder skal utvikles, fornyes eller repareres. På midten av 1800-tallet 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. Samtidig ble Griniveien lagt over Vækerøveien og ned til Sørkedalsveien og Røa-krysset var dermed etablert.



Figur 3: Noen karakteristiske bygninger og fasader i Røa sentrum

Bebyggelsen på kollen Smedhaugen ved Røa-krysset er blitt en populær og sterkt identitetsskapende del av stedet Røa (se også figur 3.) og huser nå siste del av den eldste bebyggelsen her. Husene med dagens frisørsalong og Miso kafé er det svært mange av beboerne på Røa som har engasjert seg for å bevare, enten flyttet på som del av en helhetlig utbygging eller bli stående der de er. Disse bygningene er ikke formelt fredet eller vernet, men listeførte som bevaringsverdige av Byantikvaren.

Videre utbygging i sentrumsområdet kan være en trussel for mange dersom Røa mister sine eldste bygninger og dermed stedets historiske forankring. Videre utbygging her må vurderes nøye for å kunne bevare disse verdiene. Det oppfordres derfor til gjenbruk av disse bygningene som del av en helhetlig løsning med uterom og gangveier i sentrumskjernen. Ved å ta vare på historien er man med på å videreføre Røas identitet.

Identitetsskapende arkitektur

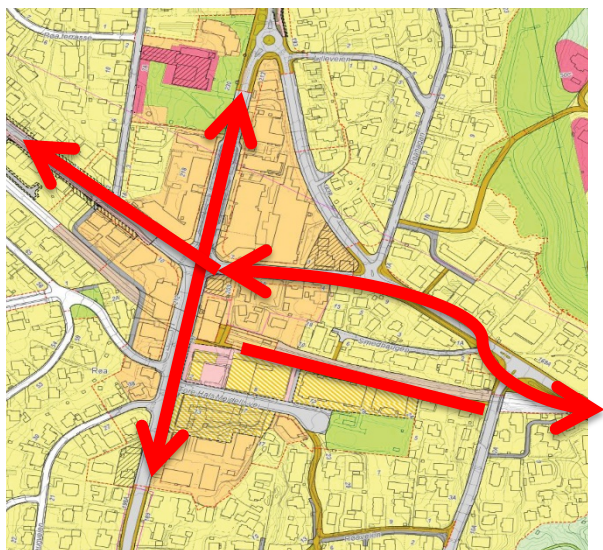
I Kommuneplanen for Oslo 2018, samfunnsdel med byutviklingsstrategi, vektlegges også hensynet til omgivelsene, dvs. hvordan ny utbygging bør bygge opp under og styrke nabolagsverdier og tilføre nye kvaliteter. Våre ambisjoner er at nye bygg skal gi sentrum et definitivt arkitektonisk særpreget som tydeliggjør sentrums identitet – som et lav-skala landsby/bysentrum.

Under utarbeidelsen av Røa Stedsanalyse 2018 ble det fremhevet hvilket identitetspotensiale Vækerøveien fra kirkeparken og sørover har. Denne veistrekningen er egentlig Røas «Karl Johan». Vækerøveien skal oppleves som sentrums hovedgate. Gjeldende reguleringsplan (S 4110) definerer at Vækerøveien, syd for Røa krysset, også skal ha allétrær på begge sider (slik gaten har nord for krysset).

Ønsket er at Nye Røa Sentrums helhetsløsning skal spille opp til Røa Vels motto «Trivelige Røa».

Trafikk og trafikkdempende tiltak

Røas store svakhet I dag er trafikk barrierer i tilførselsveiene inn til Røa-krysset som bidrar til å dele sentrum i fire deler og hindrer gode forbindelser for alle typer fotgjengere, særlig eldre og barn.



Figur 4: Sentrale veier som Vækerøveien og Griniveien fungerer som barrierer for et samlet, fotgjengervennlig og sosialt tiltalende sentrum- spesielt i Røa krysset. Griniveiens høy mur langs Smedhaugen og mot Sørkedalsveien stenger for god mobilitet mot Mærradalen og tilliggende områder. T-bane sporet hemmer enkel mobilitet fra Smedhaugen over til Røa Bad- og motsatt.

Støy fra veiene, også det visuelle inntrykket, skaper barrierer i sentrumsområdet. En fremtidig Røa-tunnel er et overordnet og uforløst tema. En trafikkavlastning fra en tunnel vil være i tråd med overordnede målsettinger om kvalitet for Oslos lokalsentre og vil kunne styrke Vækerøveien og Griniveien som livskraftige bygater med liv på gateplan.

En trussel mot et bærekraftig byliv vil være flere utsettelse av tunnel med ulike begrunnelser. Røa Vel ønsker nå å engasjere ekspertise til å se på mulighetene for redusert trafikk og trafikkdempende tiltak i kryss og gateløp rundt sentrum. På grunn av den sterke boligveksten i Røas omland og forventet vekst i årene som kommer, vil Røa Vel i denne sammenheng også se på gang- og sykkelforbindelser fra viktige målepunkter som skole og boligområder rundt Røa og adkomsten til og fra sentrum. Området Røa-Hovseter har lave gang-sykkelandeler i dag.

I KP2018 understrekes det at forbedring av forbindelsene mellom Hovseter og bydelscenteret Røa må styrkes, bl.a. for å redusere bydelsintern bilbruk. Arbeidet med trafikk- og trafikkdempende tiltak på Røa kan derfor håndteres utenfor oppdraget om en integrert planløsning for sentrumskjernen på Røa.

Parkering

Røakrysset er I dag sterkt belastet. I saksfremstilling til reguleringsplanen av 2004 er adkomst til parkering derfor omtalt spesielt. Reguleringsplanen tillater ingen adkomst til parkering direkte fra selve krysset, men har bestemmelser for adkomst i nødvendig avstand fra selve krysset. Dette fremgår av *temakart for parkering*. Eiendommene sydvest for krysset skal ha felles parkeringsadkomst fra en sammenhengende privat vei i bakkant over T-banens spor.

Røa sentrum har et stort kundeomland, inkl. Fossum i Bærum. 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, pluss passering av kommunegrensen Bærum-Oslo, har i dag ikke tilfredsstillende kollektivtilbud til Røas handels- og tjenestetilbud. Kundeparkering og adkomst må derfor vies oppmerksomhet fremover for å finne de gode løsningene for kunder og bedrifter. En mer ideelle løsning vil være å tilby kollektiv transport fra hjemstedet i stedet for å benytte egen privatbil.

4 hovedprinsipper i en helhetlig planlegging for utvikling av Røa Sentrum

Denne redegjørelsen for oppdragets bakgrunn inkluderer synspunkter og ambisjoner som helhetlig planlegging for utviklingen av Røa Sentrum mot 2040 bør legge til grunn. Oppsummert har vi et perspektiv med 4 hovedprinsipper. Nr. 2 (Mobilitet) skal gjøres til gjenstand for en separat mulighetsanalyse.

Identitetsskapende Arkitektur

- Nye bygg skal gi sentrum et definitivt arkitektonisk særpreg som tydeliggjør sentrums identitet.
- Løsningene skal forsterke Røas posisjon som "hovedstaden" i Vestre Aker Bydel.
- Nord-Syd veien, dvs. Vækerøveien skal oppleves som sentrums hovedgate helt frem til/fra kirkeparken.
- Nye Røa Sentrums helhetsløsning skal spille opp til Røa Vels motto «Trivelige Røa».

Trygg og effektiv mobilitet

- Løsningen av *mobiliteten* inn og ut av nye Røa Sentrum skal gi prioritet til kollektiv trafikk og myke trafikanter som gående og syklende. Eldre og funksjonshemmede må kunne bevege seg trygt. Målet er en løsning som minimaliserer bruk av personbil til og fra sentrum.
- Mobilitetsveiene for de myke trafikantene skal oppleves som trygge, trivelige og praktiske i forhold til å komme til sentrum og kollektive knutepunkt/holdeplasser.
- Av og påstigning kollektiv tilbud skal være effektiv og trygg.
- Gjennomgangsmobilitet (skoleveier) skal ha en kvalitet som muliggjør sikker sykkelvei eller gange hjemmefra. Eldre og funksjonshemmedes behov tilgodesees.
- Spesiell gode adkomstløsninger fra store befolkningsområder som Røa Kollen og Hovseterområdet er ønskelig.
- God kapasitet og sikre P-plasser for sykkel, sparkesykler, el-sykler m/mulighet til ladning.
- Spesielt fokus rettes mot løsninger som tilbyr Røa som utgangspunkt for marka turer hele året uten bruk av bil for å *dempe bruken av privatbil inn i Sørkedalen*. Tur-traséen fra Hovseter til Himstadjordet er inkludert i denne løsningen.

Attraktive Møteplasser

- Nye Røa Sentrum skal oppleves av Røabeboere og besøkende som et trivelig møtested. Spesiell oppmerksomhet skal rettes mot gode all-værs møteplasser for mor/far/besteforeldre med småbarn og pensjonister.
- En av møteplassene bør ha en *flerbruk* oppgave som f.eks. å markere Røas historie, f.eks. med en merittpresentasjon av kjente Røafolk opp gjennom tidende. Peder Anker bysten

på Peder Ankers plass kan flyttes til denne plassen. 17. mai åpning m/taler -for-dagen og flaggheising kl. 08:00, «Speakers Corner», markedsdager, valgstands, auksjoner, amatør og proff utendørs konserter.

- Minst en av møteplassene bør tilby WiFi med god kapasitet.

Fleksible nye bolig og næringsbygg i sentrumsområdet

- Byggeløsningene må ta hensyn til de mest sikre trendene mht. forbruker- og næringslivsadfærd.
- Vestre Akers Bydels «*hovedstad*» må kunne tilby en moderne kulturarena. Denne skal kunne benyttes både av amatører, forening/frivillighetsvirksomhet og profesjonelle. Kapasiteten i en storsal bør kunne romme 200-300 mennesker.
- Tilbudet til næringsvirksomhet bør gi godt rom for fleksibilitet.
- Attraktive løsninger bør friste utleie til attraktive spisesteder, faghandel og tjeneste/service virksomhet.

Røa 15. Juni 2019