

Til Plan-og bygningsetaten  
 Vahls gate 1,  
 0187 Oslo



Epost: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

**RØA VEL - UTTALELSE 26.11.2021**  
**TIL SAK 202018433 - VÆKERØVEIEN 201 mfl**

**Reguleringsplan for Røa sentrum fra 2004 – gir helt nye utfordringer for bydelen i 2021**

Hensikten med reguleringsplan for Røa sentrum (S-4410) vedtatt i 2004, var å legge til rette for flere boliger med en bymessig fortetting. Planen stiller krav til hvordan ny utbygging skal sikre bymessige kvaliteter, Røas karakter, skala og identitet. Planens hovedgrep er å styrke Vækerøveien som miljø- og handlegate og T-baneområdet som et sentralt punkt.

Plan- og bygningsetaten skriver i sitt brev til byrådet 20.01.2021, at dersom en legger dagens byutvikling til grunn, er det sannsynlig at planen ville blitt utformet med et større fokus på blant annet fotgjenger- og sykkelvennlighet, trafikk- og støyskjermede forbindelser og møteplasser/friområder med kvalitet, og et generelt mer finmasket nettverk av offentlige gater/forbindelser. Dette gjelder særlig i de mest sentrale områdene, der funksjonsblandingen er størst. Etaten mener at dersom sentrumsområdets utvikling skal sikres på en annen måte enn det som følger av Røa-planen, bør det utarbeides en ny helhetlig plan for Røa, som detaljregulering eller områderegulering, ikke som frimerkereguleringer for mindre områder.

**Vestre Aker Bydel og Røa Vel peker på behovet for en samordning av planene for Røa sentrum**

Beboere på Røa mener den videre utvikling i Røa sentrum må bli utviklet i tråd med den siste Kommuneplanens visjoner om økt bevegelsesfrihet, et grønnere miljø med flere sosiale møteplasser, redusert biltrafikk og et bærekraftig service -og næringsliv for en stadig voksende befolkning i vårt nærrområde. Den forestående utbyggingen i Røa sentrum må potensielt ikke skape hinder for morgendagens kollektivløsninger, mobilitet og generell bevegelsesfrihet. Dette er et ønske som vi mener må legges til grunn når PBE skal arbeide videre med byggesaker i dette sentrumsområdet.

Det er lokalt på Røa blitt utarbeidet en egen plan for sentrumsområdet med vekt på å ivareta fellesverdier som gode gangveier, bevaring av eldre bygg som gir Røa identitet, omregulering av et mindre areal ved stasjonen til friområde, trafikksanering ved krysset samt bedret forbindelse over Griniveien til senteret der. Gamle hus er bevart i Vækerøveien 201a – med tilhørende grøntareal rundt. Forslag om et enkelt lokk over deler av T-banestasjonen- som blir en grønn lekeplass skjermet for biltrafikk. Mange mener det gule huset, Vækerøveien 203C, kan eventuelt også erstattes av nærings-og bolig bygg.

Gangforbindelsen mellom T-banen og Røkrysset, «Smedgangen» blir en aktiv gågate med grøntanlegg, nærings-og servicetilbud. Sømløs overgang over Griniveien med trafikksanering til nytt bygg på Esso stasjonen og videre med Røa senter. Løsningen gir et mer sammenhengende Røa sentrum fra nord til syd- og bygger dermed ned nåværende sjenere barrierer.

Videre er det ønskelig at PBE på sikt ser på byutviklingssituasjonen i det større området rundt Røa senter med vekt på den fortsatt sterke veksten i boliger, en økende gang-sykkeltrafikk til de mange

skolene i Hovseterområdet og behov for et bedre og mer finmasket utbygget gang-sykkelveinnett til Røa senter.

I forbindelse med planleggingsarbeidet lokalt er det gjennomført en omfattende medvirkningsprosess på Røa. Her har et profesjonelt firma gjennomført- og fremdeles organiserer – medvirkningsprosesser med innspill fra mer enn 500 personer i alle aldre. Innspillene har vært mangfoldige, og tilbakemeldingene positive. Prosessen har gitt tydelige innspill til hva Røsamfunnet ønsker seg. Ønsket om flere gode møteplasser både inne og ute med tilgang på grønne pusterom og lekeområder for barn er gjennomgående tema. Undersøkelsene viser at befolkningen ønsker å sikre et helhetsperspektiv i utviklingen, der innbyggerne har et sterkt ønske om å bidra. Når det gjelder Røa Senter ønsker folk å beholde senteret som et "nedpå" nær-senter hvor det er plass til alle typer mennesker. Det ønskes flere møteplasser som er tilgjengelige og familievennlige.

### **Reguleringsplanen fra 2004 er utdatert for sentrumsutbyggingen**

Innenfor et begrenset område av reguleringsplanen S-4110 er det nå selve Røa sentrum dvs. sentrumskjernen som er under sterk endringspress. Utbyggingen rundt Røa Torg er ferdigstilt. Skanska har foreslått utbygging av fire boligblokker i Griniveien 4a og b; Griniveien 6, Vækerøveien 201a og Vækerøveien 203. Videre er utbygging av Vækerøveien 197 - 199 samt Griniveien 3 (Esso stasjonstomten) også på planleggingsstadiet. Mange ulike utbyggere med ønske om å optimalisere utbyggingen på sine eiendommer utgjør i sum betydelige endringsfaktorer for et geografisk lite sentrumsområde. Sentrum vil dermed bli endret for generasjoner fremover.

Når vi nå nærmer oss slutføringen av utbygging etter reguleringsplanen (S-4110), må det avsluttende planarbeidet tilpasses endrede rammebetingelser som har kommet til siden 2004. Ikke noe sted er dette viktigere enn i den lille sentrumskjernen. Det har skjedd svært mye på Røa og i det nære omegn siden 2004.

Røa Vel vil peke på noen forhold som vi mener bør ha betydning for videre utbygging. Dette er synspunkter som deles av Vestre Aker bydel. Bydelen mener at utbyggingspolitikken til nå har vært preget av at utbyggere i for stor grad har søkt å maksimere utbyggingen innenfor sine gitte rammer og i ikke tilstrekkelig grad har sett på helheten. Kanskje ikke noe sted har dette større konsekvenser enn i sentrumskjernen ved Røa T-banestasjon, et område på omkring 9 dekar.

Bydelen mener nå at en re-tolkning og justering av reguleringsplan S-4110 fra 2004 bør gjennomføres og at en mer detaljert helhetsplan bør følges for det aktuelle sentrumsområdet. Dette kan kanskje gjøres innenfor rammen av S-4110 og med de nødvendige dispensasjoner eller en gjennom en ny plan for et begrenset område. Det skal her pekes på nye viktige utviklingstrekk som vil prege utviklingen fremover og som var lite fremme da S-4110 ble vedtatt:

1. Planen ble vedtatt i 2004 som en arealplan, men uten tilstrekkelig hensyn til trafikkutviklingen på Røa. Røaplanens hovedgrep med Vækerøveien som en gjennomgående alle` fungerer ikke i dag. Trafikken deler opp sentrum og skaper barrierer, utbyggingen av sentrum skjer derfor øst for Vækerøveien. Trafikk må også være del av areal-løsningen på Røa. Det må legges mer vekt på fotgjengere og syklistene i trafikkbildet, og flere gangveier – dette er ikke tilstrekkelig forutsatt i planen. Det er nå over 40 år siden spørsmålet om en avlastningstunnel for trafikken over Røa først ble reist. I løpet av disse årene har trafikken over Røakrysset økt, det har skjedd flere utredninger og planer, men ingen andre avbøtende tiltak er blitt gjennomført for å bedre forholdene for fotgjengere og syklistene. Ulike kommunale etater har ansvaret for areal og trafikk og disse følger sine egne separate planer,

tilsynelatende uavhengig av den helheten som oppleves på Røa. Røakrysset trenger nå gjennomført en trafikkplaneringsplan koordinert med arealutviklingen i sentrum.

### **Aktuelle eksempler på faktorer som kan påvirke areal- og transportutviklingen i sentrum**

#### 1.1

Ett av formålene med planen fra 2004 var å redusere ulemper knyttet til biltrafikken. Nå vil massetransporten over krysset komme fra tre kanter: Nyheten om at Skanska har planlagt elementfabrikk og betonganlegg på Fossum som gir ca 200 daglige kjøretøybevegelser i 7-8 år over Røa-krysset til vannbehandlingsanlegget på Huseby. Denne ekstrabelastningen kommer i tillegg til massetransporten fra vannforsyningsanlegget ved Voksenkollen. Nå vet vi også at en stor andel av lastebilene inn til vannbehandlingsanlegget på Huseby i dag går over Røakrysset. Krysset er dessuten benyttet av alle fotgjengere som skal nord-syd i Røa senter og som med dette har blitt enda mer utsatt i trafikken. Avbøtende tiltak er sterkt påkrevet koordinert med flere av utbyggingsplanene i området.

#### 1.2

I forbindelse med en mulig avlastningstunnel over Røa, foreligger det nå en ny utredning (pt unntatt offentlighet) om konseptvalget. Ett aktuelt alternativ er K3-1, kort tunnel, i krysset Griniveien, Sørkedalsveien og Røahagan. For dette alternativ er det tidligere skissert rundkjøring for biler samt gang- og sykkelvei utenfor dette. Uansett løsning blir dette et plasskrevende veianlegg som skal detaljreguleres og vil som anslått, berøre flere eiendommer og vil også kunne berøre det omsøkte prosjektet langs Griniveien. Bymiljøetaten mener Griniveiens fremtidige funksjon og utforming er usikker og at det derfor er viktig ikke å begrense handlingsrom for den videre utvikling av gaten. Det kan være formålstjenlig først å avvente utfallet av Byrådsavdelingens anbefaling for bystyret før en byggetillatelse gis for hele eller deler av Skanska-prosjektet.

2. Røa har etterhvert tatt over sentrumsfunksjoner for Hovseter og et sterkt voksende omland, dette var ikke forutsatt i 2004-planen. Røa sentrum er i ferd med å bli større enn opprinnelig tenkt fordi store utbyggingsområder med boliger har kommet til utenfor planen og flere kommer (estimert ca 1000 nye boliger i nærområdet + «eplehageutbygging på Røa»). Nye kollektivtilbud og transportformer kommer også og plassen i sentrum er begrenset. Plasskrisen for dette sentrumsområdet er derfor her allerede. Røa vokser og trenger flere urbane kvaliteter. En undersøkelse fra 2015 av antall bedrifter og nærings-sammensetningen i noen knutepunkt i Osloområdet, plasserte Røa senter nest etter Bekkestua senter i størrelse. Sammenliknet hadde Røa sentrumsområde flere boliger og noen færre bedrifter innen teknisk tjenesteyting og innen utdanning. At bydelscenteret blir større og mer sentralt i bydelen enn forutsatt i 2004, har konsekvenser for denne planens brukbarhet for å styre utviklingen på flere områder.

### **Eksempel - sikring av eksisterende smett og gangveier og etablering av nye**

#### 2.1

Dagens viktige bilfrie gangveiforbindelse mellom T-banestasjonen og Røakrysset syntes å være svakt fundert i reguleringsplanen idet ansvarlig søker i utbyggingsfeltet peker på at det er ikke sikret noe offentlig byrom/passasje her. Det ser ut til å være byggegrensene i planen som definerer et «udisponert rom» mellom

byggene og at utbygger, kunne ha anlagt private uteoppholdsareal for sine boliger her. Til dette er det viktig å si at det dreier seg en opparbeidet gangrettighet over svært mange år. Dette er et urbant sentrumsområde og gangforbindelser som er helt essensielle.

Reguleringsplanen pålegger at boliger skal kunne disponere private utearealer. Dette reduserer tilgjengeligheten i sentrum. For Skanskas prosjekt blir hele området syd for blokkene A-C privatisert med forhager. I dette sentrumsområdet mangler det bl.a. en mer direkte forbindelse, uten støyende trafikk, mellom Kaffebrenneriet i Griniveien fram til T-banen. Denne kan anlegges med nedgang til Griniveien øst for foreslått bygg A. Dessuten etterlyses en tilsvarende gangvei fra dagens passasje mellom T-banen og Røakrysset fram til dagens blindvei Smedhaugen, gnr 11, bnr 71. En fremtidig gangadkomst til Smedhaug-veien kan kombineres med nevnte gangvei til Kaffebrenneriet. Området rundt Smedhaugveien er i dag gjenstand for boligfortetting. Kortere gangveiforbindelse fram til senteret er derfor ønskelig. Slike adkomster er vanskelig å etablere innenfor 2004-planen.

### **Eksempel - mange dispensasjoner fra 2004-planens gesimshøyder**

#### 2.2

PBE har gitt klar beskjed i Skanska-saken om at dispensasjoner i fht reguleringsplanens byggehøyder ikke kan påregnes. Ansvarlig søker viser til at reguleringsplanen fra 2004 er grovmasket og dessuten uthulet gjennom andre byggeprosjekter innenfor reguleringsplanens område. Det bør her nevnes at dette har skjedd gjennom egne reguleringsplaner der en rekke forhold, i tillegg til byggehøyder, tas opp til vurdering. Sett under ett, er det vel dokumentert at planen fra 2004 på mange områder er utdatert i forhold til dagens utvikling. Dette tilsier også at det ikke bør gis flere byggetillatelser i dette sentrumsområdet før det er utarbeidet en mer helhetlig plan der også byggehøyder går inn som et element.

### **Behov for økt kommersielle aktiviteter**

3. Reguleringsplanen av 2004 har ikke tatt høyde for behovet for en økende kommersiell del for et bydelssenter. Utbyggeres nåværende planer ved T-banestasjonen utgjør omtrent 90% boliger i den gjenværende utbyggbare bygningsmasse, dvs ingen videre sentrumsutvikling. Bydelssenteret har vokst mer enn 2004-planen. Alle utbyggingsfeltene i sentrum er i denne planen regulert til «byggeområde for boliger, forretninger, kontorer, offentlige formål, herberger og bevertningssteder». For de aktuelle utbyggerne er det likevel stort sett bare aktuelt å bygge boliger med rask forventet omsetning. Dette begrenser fremtidige muligheter for et funksjonelt kommersielt senter. I Skanskas planer er som nevnt også første etasje disponert til boliger med privat uteareal. Faren for at viktige deler av sentrum privatiseres er derfor stor. Røa fremstår i dag som et lokalsenter med noen bymessige kvaliteter. Røa brukes og oppsøkes av folk i konkurranse med nærliggende lokale sentra både i bydelen og i Bærum. Dette skyldes egenskaper og kvaliteter som kan forringes dersom det skulle skje utbygginger i sentrum som ikke tar hensyn til de premisser som Røas egenart og lokalisering gir.

## Eksempel – sikring av 2004-planens hovedgrep – styrking av Vækerøveien som handlegate

### 3.1

Mange dispensasjonssøknader gitt over flere år har nå svekket denne rollen. Byggeprosjekter på Vækerøveiens vestsida har resultert i flere lukkede fasader og forhager med gjerder. På gatens østside har mange butikklokaler blitt lagt under gatenivå. Røas reelle og kommersielle tyngdepunkt ligger nå i området øst for Vækerøveien. Byggene i sentrumskjernen må ha fler-funksjonalitet, dvs mange ulike tilbud, tjeneste- og service-aktiviteter ved siden av detaljhandel. I et bydelssenter bør alle første etasjer ha publikumsrettet virksomhet for å skape aktivitet. Ref. offentlige veiledere om sentrumsutvikling. Dette legger nåværende reguleringsplan sterke begrensninger på.

Reguleringsplanen fra 2004 legger sterke begrensninger på areal-utviklingen på gateplan. Planens formålsbestemmelser for området ved T-banen åpner for mange ulike virksomheter, men de *detaljerte reguleringsbestemmelsene* for sentrum legger sterke begrensninger på arealbruken, bl.a. for detaljhandel. F.eks. har den foreslåtte Skanska-utbyggingen (Felt A10 og A11) en totalramme på bare 300m<sup>2</sup> forretningsareal av ca foreslått 6600m<sup>2</sup> bolig. Dette kravet snevrer inn handlingsrommet for en utbygger, dvs utbygger må forholde seg til dette og resultatet blir frimerkeutbygging; dvs mindre vekt på helheten i et lite sentrumsområde. Resultatet blir også mindre variasjon og lite fler-funksjonalitet i sentrum. Dagens utbyggere ønsker å bygge mest mulig bolig. Det er en kortsiktig løsning - og dermed feil. Det styrker heller ikke rollen som et urbant tyngdepunkt at 1ste etasjene privatiseres til bolig. I et bydelssenter må flest mulig av første etasjene ha publikumsrettet virksomhet for å skape nødvendig aktivitet og byliv.

Røa må fortsatt være konkurransedyktig – dvs ha nok næringsareal for å kunne betjene et større befolkningsomland enn det som var forutsatt i 2004, ikke minst for å bidra til å redusere lokalt bilbasert transportarbeid i områdene rundt Røa sentrum.

### Stedsidentitet- bevaring av viktig historie

4. Mange beboere og brukere på Røa har gitt uttrykk for at sentrums identitet nå er i ferd med å forsvinne med all utbyggingen de siste årene. Etterhvert som de aller fleste bygninger innenfor 2004-planen er i ferd med å bli skiftet ut, søkes det etter identitetsskapende elementer. Noe som kan gi et visuelt særpreget og utrykke Røa-identiteten. Regulert bevaring i 2004 av det gule huset på hjørnet av Griniveien og Vækerøveien er ikke nok, noen mener dessuten at feil hus har blitt bevart, mens det eldste huset på Røa står nå i fare for å bli revet. PBE-planleggere som arbeidet med reguleringsplanen i perioden 1998-2004, sier at flere viktige bygninger i sentrum den gang fikk for lite oppmerksomhet i planarbeidet.

Byantikvaren har i mai 2021 tilkjent de to gjenværende bygningene på Skanskas eiendom stor bevaringsverdi og oppført bygningene på gul liste. Samlet representerer de tre gjenværende bygningene, der en nå er regulert til bevaring, den eldste kommersielle sentrumsbebyggelse på Røa. Det er også viktig- og som Byantikvaren har påpekt- at bygningen ikke blir tatt ut av sin sammenheng. Røabeboere har også gitt uttrykk for at gjenbruk kan være en attraktiv løsning og styrke sentrums kvaliteter.

Den tidligere torgplassen foran biblioteket er nå omgjort. Beplantning, kunstinstallasjoner og uteservering tar opp plassen der uformelle og midlertidige aktiviteter tidligere kunne skje. Det er lokalt på Røa blitt utarbeidet en alternativ plan for området ved T-banen. Sentrumsområdet ved T-banen mangler steder for sittede, gratis sitteplasser, le/sol, utsikt til mennesker/aktivitet samt beplantning. Gangforbindelsen «Smedgangen» ( bilfritt- fra T-banestasjonen til Røa Senter) kan bli en aktiv gågate med grønntanlegg, nærings-og servicetilbud.

### **Tverrpolitisk enighet om en helhetsplan for Røa sentrum**

Bydelsutvalget for Vestre Aker peker i sitt vedtak den 17.12.2020 på behovet for en samordning av planene for Røa sentrum. Det vises til at reguleringsplanen fra 2004, basert på et plangrunnlag delvis fra 1990-tallet, ikke i tilstrekkelig grad fanger opp senere samfunnsbehov. Det pekes bl.a. på behov som sosiale møteplasser, grøntarealer, og forholdene for gående og syklende. Bydelsutvalget mener dessuten bydelens behov for offentlig tilgjengelige områder bør veies opp mot private utearealer for boligformål i dette helt sentrale sentrumsområdet.

Ved å satse målbevisst på kvalitet i uterom, med en respekt for stedets identitet, skaper man også et sted som i langt høyere grad er attraktivt for investorer, handel, virksomheter, butikkeiere, etc. Dersom en ser på gjenværende arealreserver i sentrums-kjernen, har reguleringsplanen fra 2004 med sine bygge områder, lite å tilby av slike nødvendige kvaliteter i sentrum.

### **Oppsummering**

- Den gamle 2004-Røaplanen holder ikke mål.
- De foreløpige løsningene fra aktuelle utbyggere tilfredsstillter ikke moderne krav til et godt bymiljø.
- Frimerkeutbygging uten tilknytning til en helhetlig plan for nye Røa sentrumsområde er fullstendig uakseptabelt for Røafolket.
- Bystyret bør be om at det bestilles fra PBE en justert Røa-plan for sentrumsområdet inkl. detaljer som til sammen ivaretar behovet for en helhetlig og god utvikling for nye Røa sentrum.
- Den justerte planen må legge til grunn Byantikvarens sterke advarsel om ikke å ødelegge viktige elementer i bevaringen av Røas identitet.
- Avbøtende tiltak i forbindelse med dagens trafikkutvikling i krysset er sterkt påkrevet dette bør koordineres med flere av utbyggingsplanene i området.

Røa den 26.november 20201

På vegne av Røas beboere og Røa Vel

Vennlig hilsen  
Anne Bjørnebye Vik  
Leder Røa Vel  
(sign)

