



Oslo

Vækerø

Stedsanalyse og tidlig medvirkning



Majorstuen

5 min. med T-bane*

Skøyen

3,5 km

Jernbanetorget

7 min. med T-bane*

Fornebu

* Planlagt tilbud med Fornebubanen

Innhold

Introduksjon	04
Foreløpig forslag til justering av utviklingsområdets avgrensning	07
Steds- og mulighetsanalyse	11
Analyseområdet	12
Overordnede føringer	14
Gjeldende regulering	20
Pågående planer	24
Eiendomsstruktur	26
Primære elementer	28
Historisk utvikling	26
Landskap og overvann	36
Blågrønn struktur	38
Mobilitet	40
Arealbruk og nærmiljøfunksjoner	44
Byroms- og bebyggelsesstruktur	46
Kulturminneverdier	48
Boligsammensetning	52
Samlet steds- og mulighetsanalyse	54
Oppsummering tidlig medvirkning	57



Smestad

Meertrøleten

Ring 3

Radiumhospitalet

Ullern

Skøyen

Bestum

Sjøtyst

Lilleakerbanen

Drammenstrømen

Furulund

Nechre Skogveien

Lilleaker

Vækerøveien

E18

Bestumkilen

Lysaker

Bygdøy

Sollerudstranda

Introduksjon

I gjeldende arealdel for kommuneplanen, *Kommuneplan 2015*, er det avsatt et utviklingsområde sør for jernbanen på Vækerø som strekker seg fra Sollerudstranda i vest til Tingstuåsen i øst. Etablering av Fornebubanen med stopp på Vækerø vil være en viktig forutsetning for en eventuell utvikling av området nord for jernbanen. Byutviklingsstrategien i kommuneplanens samfunnsdel fra 2018 viderefører grepet om at Oslo skal vokse der kollektivdekningen er god gjennom fortetting i knutepunkt og stasjonsnære områder. Planen beskriver at det i arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel skal vurderes hvilke deler av utviklingsområdet på Vækerø som kan være aktuell for ny arealbruk, og om det er behov for å justere dagens utviklingsområde, for eksempel ved å innlemme det nye stasjonsområdet for Fornebubanen.

Byrådet har startet arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel. Arealdelen skal peke ut den langsiktige utviklingen av byen, uten å gå i detalj, og planen vil legge føringer for fremtidig arealbruk gjennom juridisk bindende plankart og planbestemmelser. I forbindelse med utviklingsområdene vil den nye arealdelen definere størrelsen på områdene som kan fortettes, si noe veiledende om hvor tett det kan bygges, gi overordnede rammer for hva som kan bygges og hvilke viktige hensyn som må ivaretas i videre detaljplaner og byggetiltak. De fysiske rammene, som gater, byrom, utnyttelse, byggehøyder, en overordnet fordeling av funksjoner osv. vil bli fastsatt i senere planer.

Som en del av arbeidet med den nye arealdelen skal det lages steds- og mulighetsanalyser for de nye utviklingsområdene. Denne første delen av steds- og mulighetsanalysen for Vækerø er utarbeidet av Plan- og bygningssetaten (PBE) og skal fungere som et felles kunnskapsgrunnlag når det skal gjennomføres tidlig medvirkning om området med grunneiere, lokalbefolkning, lokalt næringsliv, andre lokale aktører og bydelen.

Medvirkningsprosessen har blant annet til hensikt å

kvalitetssikre og styrke PBEs forståelse av stedet. Videre skal prosessen bidra til å identifisere eksisterende og mulige fremtidige nabolagskvaliteter som bør ligge til grunn for den fremtidige utviklingen av området. Når medvirkningen er gjennomført vil PBE oppdatere denne analysen og peke ut en retning for videre utvikling av området på Vækerø som innarbeides i forslaget til ny arealdel av kommuneplanen.

Foreløpig forslag til justering av utviklingsområdets avgrensning



Smestad

Meerholøien

Ring 3

Radiumhospitalet

Ullern

Skøyen

Bestum

Sjøtyst

Lilleakerbanen

Drammenstrømen

Furulund

Nedre Skogveien

Lilleaker

Vækerøyveien

E18

Bestumkilen

Lysaker

Bygdøy

Sollerudstranda

Med ny Fornebubane vil Vækerø få svært god kollektivtilgjengelighet, og Oslo kommune er gjennom byvekstavtalen forpliktet til å fortette med høy tetthet langs stasjonene på banen. Den nye T-banelinjen er planlagt med stoppested i småhusområdene på nordsiden av jernbanen. De private eiendommene omkring de planlagte stasjonsinngangene er lavt utnyttet og blokkerer dessuten for tilgangen til den fremtidige stasjonen fra flere retninger. Videre er store deler av det opprinnelige utviklingsområdet i KPA2015 bundet opp av E18 og den uavklarte situasjonen knyttet til fremtidig utvikling av veien. En ned- eller ombygging av europaveien er lite realistisk innenfor tidshorizonten av kommende arealdel. Endelig utelater det opprinnelige utviklingsområdet flere eiendommer langs fjorden som er regulert, men ikke opparbeidet, til park i en gammel reguleringsplan.

Som grunnlag for denne analysen og den tidlige medvirkningen er det derfor foreslått en foreløpig justering av utviklingsområdet slik som vist på kartet til venstre. Primært er det foreslått en utvidelse omkring stasjonsinngangene, men som del av medvirkningsprosessen er det ønskelig å få meninger og innspill om en utvidelse langs Vækerøveien mot Furulund også. På nordsiden av jernbanen er småhuseiendommene avgrenset av Nedre Skogvei, foreslått som del av utviklingsområdet. Det samme gjelder for eiendommene langs Vækerøveien opp mot Furulund trikkestop. En fortetting langs Vækerøveien kan tilføre bymessige kvaliteter til området, og et tydeligere gateløp her kan være med på å styrke koblingen mellom sjøområdene og byen innenfor.

I tillegg er det foreslått at E18s veiareal og ramper i vest tas ut av utviklingsområdet. Den vestre delen av utviklingsområdet fra KPA2015 har begrenset utbyggingspotensial og det er derfor også foreslått at denne delen utelates.

Langs sjøen foreslås det at områdene som er regulert til grønnstruktur innlemmes i utviklingsområdet. Ved utvikling av området bør det etableres en større park på sjøsiden, men endelig plassering og størrelse på parken bør gjøres i sammenheng med en helhetlig vurdering av området.

Samlet sett gir dette et mulig utviklingsområde som sentrerer seg omkring det planlagte T-banestoppet og som har en balansert utstrekning på nord- og sørsiden av jernbanen. På Vækerø vil den endelige avgrensningen av utviklingsområdet være et sentralt tema for diskusjon i medvirkningsprosessen.

Ill.: Opprinnelig og foreslått justering av utviklingsområde

N ▲ 1:12000 [A4]

Tegnforklaring

[- - - -] Forslag til justert avgrensning utviklingsområde

■ Opprinnelig avgrensning utviklingsområde KPA2015

● Planlagt stasjonsutgang Fornebubanen

Steds- og mulighetsanalyse



Bestum skole

Lilleakerbanen

Furulund

Tingstuåsen

Vækerøveien

Nedre Skogstrei

Drammensbanen

Vennersborgsveien

Vækerøstuene

Vækerø gård

Bestumkilen

E18

Sollerudstranda

Hengsåsen

Bygdøy sjøbad

Killingen

Analyseområdet

I den videre analysen tilsvarende analyseområdet forslaget til justert utviklingsområde som beskrevet i det foregående avsnittet.

Analyseområdet strekker seg fra Vækerøveien i vest til Tingstuåsen i øst og avgrenses av Bestumkilen i sør og av Nedre Skogvei og Furulund i nord. Området er på cirka 235 dekar og har en områdeutnyttelse¹ på omtrent 35 prosent. Området som skal vurderes for foretting er lavt utnyttet. Dessuten er beliggenheten ved Bestumkilen og nærheten til friområdene langs fjorden lokale kvaliteter som gjør området egnet for flere boliger. Støy og forurensing fra E18 gjør deler av området mest egnet for etablering av næring.

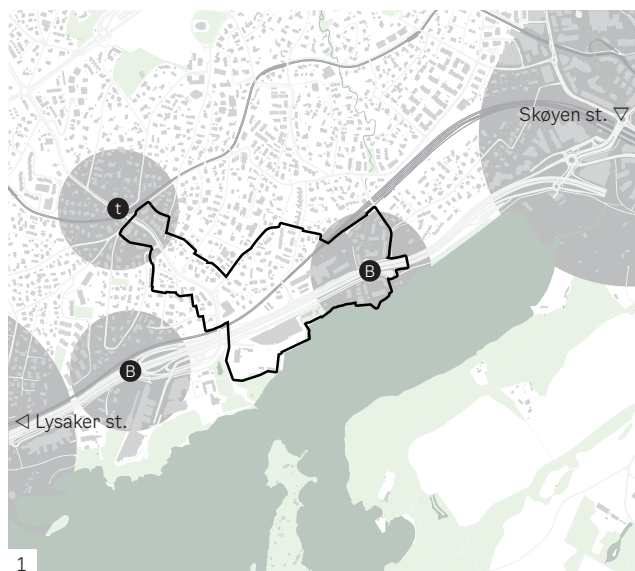
Togtilbudet på Lysaker og Skøyen ligger ikke i gangavstand fra analyseområdet, og per i dag er kun deler av området betjent av buss eller trikk. Med ny T-banestasjon på Vækerø vil hele området ligge mindre enn 500 meter, tilsvarende 5-6 minutters gange, fra T-banetilbudet. Reisetiden fra Vækerø til Majorstuen og Fornebu vil bli på henholdsvis 5 og 7 minutter. Den nye stasjonen vil ligge dypt og få stasjonsopp ganger i småhusområdene på nordsiden av E18 og jernbanen. Den vestre stasjonsutgangen vil etableres ved krysset Vækerøveien – Nedre Skogvei. Den østre utgangen vil etableres rett nord for jernbaneundergangen i Vennersborgveien.

Som vist på de foregående flyfotoene og til venstre: Området på sørsiden av jernbanen består i stor grad av veiareal, plasskrevende handel og noe kontor. I tillegg ligger den historiske bebyggelsen ved Vækerø politistasjon og Vækerøstuene her. Mellom jernbanen og E18 i øst består analyseområdet av noe småhusbebyggelse og en boligblokk. Langs sjøen benyttes store deler av arealene til båtopplag, roklubb og tilhørende funksjoner. På enkelte deler av strekningen langs Bestumkilen er kyststien kun regulert, og ikke opparbeidet. Nord for jernbanen inngår analyseområdet i et større småhusområde med enkelte nærmiljøfunksjoner ved Furulund trikkestopp. Vest for analyseområdet ligger Vækerø gård og det som opprinnelig ble bygget som Norsk Hydros og Statoils kontorkompleks, omgitt av store friområder. Øst for analyseområdet ligger småhusområdet på Tingstuåsen.

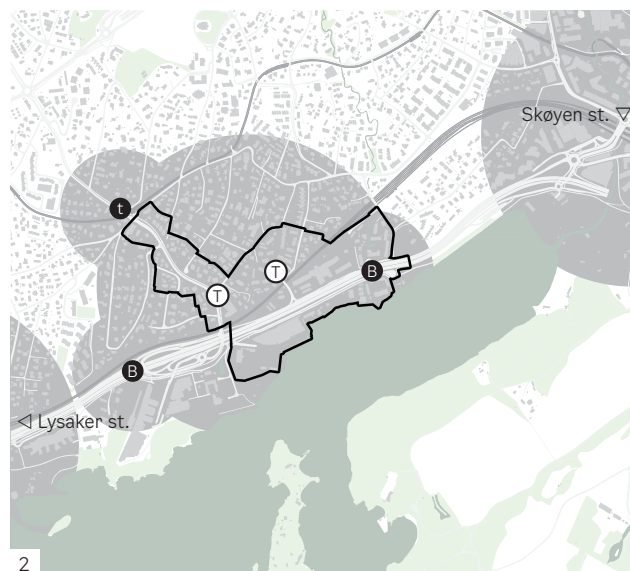
E18 og jernbanen representerer vesentlige barrierer som skiller boligområdene og bydelen for øvrig, fra fjorden. Veien legger beslag på store arealer og er en betydelig forurensningskilde. Drammensveien går parallelt med E18 på sørsiden av veien, og er en lokal vei som betjener arealene langs fjorden.

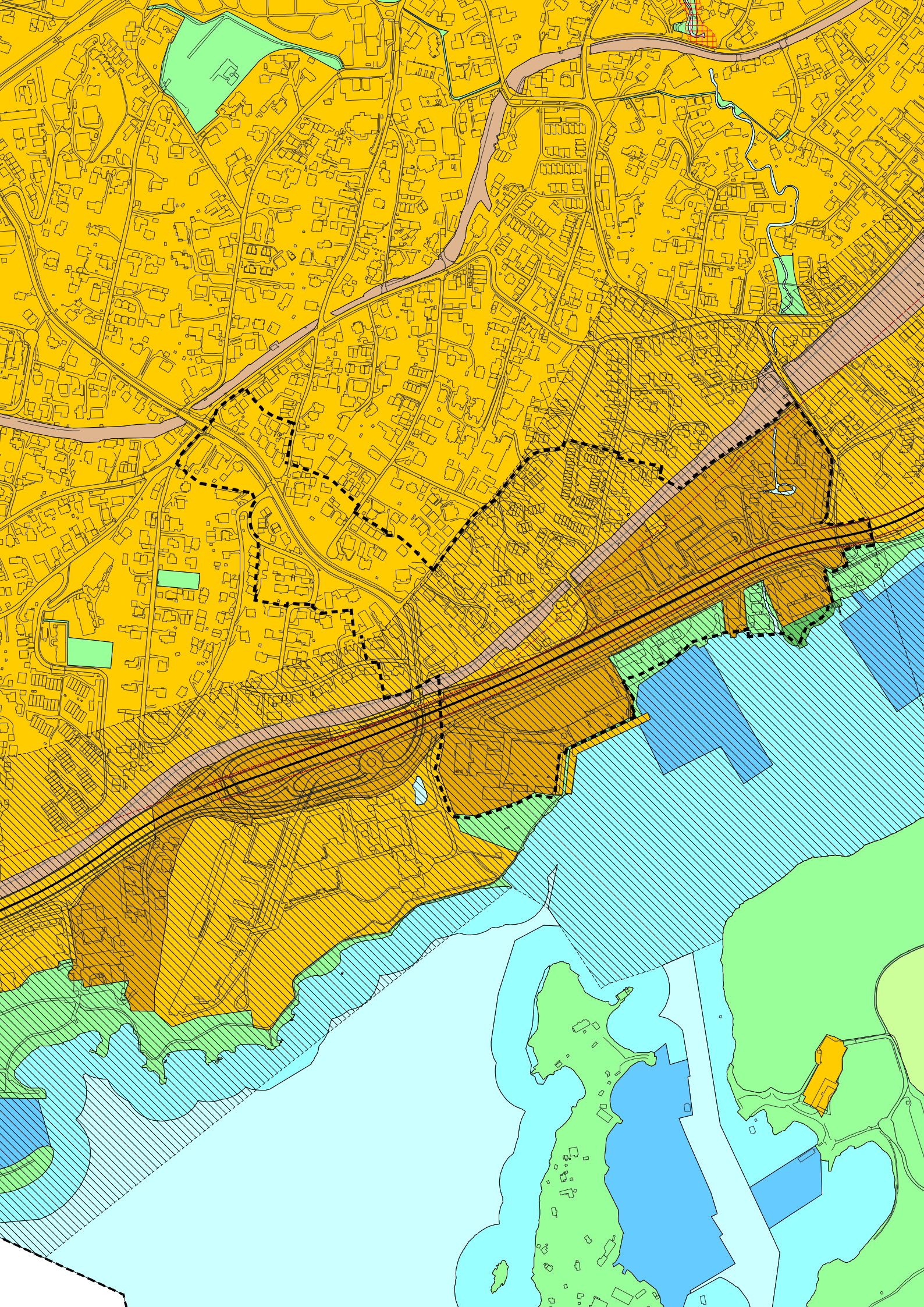
1) Områdeutnyttelse brukes for å vurdere tetthet i større urbane områder og angir forholdet mellom alt bruksareal og det totale arealet for området, inkludert ubebygde areal som offentlige rom, gater, grønnstruktur osv. Den tomtvise utnyttelsen vil variere fra områdeutnyttelsen for hele området.

Ill.: 200-meters radius fra dagens buss(B)- og trikkeholdeplasser(t)



Ill.: 500-meters radius fra fremtidig T-banestasjon(T) på Vækerø og 200-meters radius fra dagens buss(B)- og trikkeholdeplasser(t)





Overordnede føringer

Kommuneplan for Oslo 2018 - Samfunnsdel med byutviklingsstrategi

Vedtatt 30.1.2019

Kommuneplanens samfunnsdel (KPS2018) handler om hvordan Oslo kommune skal utvikle tjenestene, legge til rette for samfunnsutvikling og løse oppgavene best mulig fram mot 2040. Samfunnsdelen inneholder også en byutviklingsstrategi som viser hvordan byen skal utvikles for å nå målene i samfunnsdelen. Den er ikke juridisk bindende, men utreder muligheter og strategier som ligger til grunn når arealdelen skal revideres. I KPS2018 er Vækerø angitt som utviklingsområde og prioritert stasjonsnært område langs Fornebubanen. Det er beskrevet at utstrekningen av utviklingsområdet skal vurderes ved revisjon av kommuneplanens arealdel.

Kommuneplan 2015 – Arealdel

Vedtatt 23.9.2015

Formålet med kommuneplanens juridiske arealdel fra 2015 (KPA 2015) er å sikre en bærekraftig og klimanøytral byutvikling som ivaretar og videreutvikler kommunens bymessige, naturgitte og historiske kvaliteter. Arealdelen skal samtidig bidra til å sikre nødvendig areal for vekst i bolig- og næringsutvikling, samt sosial, blågrønn og teknisk infrastruktur.

Denne steds- og mulighetsanalysen er del av arbeidet med revisjon av kommuneplanens arealdel. KPA 2015 inneholder en rekke juridiske bestemmelser og andre retningsgivende føringer og temakart som vil vurderes i

det pågående revisjonsarbeidet. Den nye arealdelen vil imidlertid i stor grad bygge videre på føringene fra KPA 2015.

I det juridisk bindende plankartet i KPA2015 er analyseområdet avsatt til *fremtidig bebyggelse og anlegg - utviklingsområde i ytre by, grønnstruktur, bane og nåværende bebyggelse og anlegg*. Mellom Lysaker og Tingstuåsen er det angitt en bred henynssone med krav til felles planlegging i form av en områderegulering. Som det fremgår av kartet på neste side, er det også angitt en hensynssone med restriksjoner for anlegg i grunnen langs Fornebubanen (H190_2) en hensynssone for stormflo langs fjorden (H320_1), og hensynssone for elveflom langs Mærradalsbekken (H320_2). Ved Tingstuåsen rett øst for analyseområdet er det angitt en hensynssone med fare for steinsprang (H310_2).

Kommuneplanen inneholder også flere temakart som skal legges til grunn for plan- og byggesaker og som er vist på de neste sidene. Temakart T6 Storulykke har ingen føringer som er relevante for Vækerø og er derfor ikke omtalt nærmere.

T1 Støy

Kartet viser beregnet støy fra vei og bane. Langs E18, jernbanen og Vækerøveien er det rød støysone som dekker mesteparten av analyseområdet. Jernbanen er også en støykilde som gjør at deler av boligtomtene på nordsiden også ligger innenfor rød støysone. Deler av boligene i øst, deler av Sollerudstranda og de mest sjønære områdene omkring Vækerø gård ligger i gul støysone. Kun et mindre strekk av friområdene langs fjorden ved Frantzefoss er ikke berørt av støykildene. Store deler av området inngår i avvikssonen for støy, der støyfølsom bebyggelse i henhold til KPA2015 likevel kan plasseres dersom det kan dokumenteres at det er nødvendig for å oppnå gode utbyggingsløsninger, med hensiktsmessige planløsninger og god estetisk kvalitet.

T2 Luftforurensning (nitrogendioksid)

Kartet viser beregnet konsentrasjon av nitrogendioksid hvor grønn er lavest og rød høyest. Hele analyseområdet er beregnet til mørkerødt nivå. Dette gjelder også for småhusområdet på nordsiden av analyseområdet. Ved regulering og søknad om tiltak som er følsomme for luftforurensning skal det vurderes gjennomført tiltak for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet. Slike formål kan være helseinstitusjoner, barnehager, skoler, boliger og utendørs anlegg for lek, idrett og rekreasjon.

Ill.: Kommuneplan 2015 - Arealbruk



T3 Luftforurensning (svevestøv)

Kartet viser beregnet konsentrasjon av svevestøv. Hele analyseområdet er beregnet til mørkerødt nivå. Ved regulering og søknad om tiltak som er følsomme for luftforurensning skal det vurderes gjennomført tiltak for å sikre tilfredsstillende luftkvalitet. Slike formål kan være helseinstitusjoner, barnehager, skoler, boliger og utendørs anlegg for lek, idrett og rekreasjon.

T4 Naturmiljø

Kartet viser områder med verdifull natur, og hvordan den er sikret eller skal sikres. Innenfor analyseområdet er arealene rundt Mærradalsbekken angitt med lokal verdi. Omkring Vækerø gård er det pekt ut parklandskap og store trær med regional verdi. På Vækerø gård er det også registrert hul eik. Tett på analyseområdet er det i tillegg gjort følgende registreringer: På Vækerøodden er det kalkskog med av nasjonal verdi. På Vækerøåsen er det registrert kalkskog med regional verdi. Rett øst for analyseområdet er det registrert en lokalt viktig østersforekomst.

T5 Kulturminnevern

Kartet viser områder og objekter, for eksempel bygninger, med ulik bevaringsverdi, eller kulturminneinteresser. Vækerø gård med parkanlegg, Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon er regulert til bevaring. I Vækerøåsen ligger tre gravrøysen fra jernalderen, som er automatisk fredet. I Bestumkilen ligger det flere ankringsplasser, som også er automatisk fredet.

T7 Blågrønn struktur

E18 er vist som viktig kommunikasjonsåre hvor det skal tas vare på eksisterende trær eller plantes nye trær dersom det er mulig. Forbindelsen langs sjøen har rolle som planmessig sikret hovedturvei. Turveien er opparbeidet langs hele analyseområdet med unntak av strekket foran båtforeningene og roklubben der det er vist en prinsipptasé som skal opparbeides og utvikles til et sammenhengende grøntområde ved byutvikling. I etterkant av KPA2015 har forbindelsen blitt sikret gjennom reguleringsplan, men den er ikke opparbeidet. Boligområdene nord for jernbanen er vist som område med behov for park på minimum 5 dekar ved byutvikling.

Kommunedelplan for torg og møteplasser

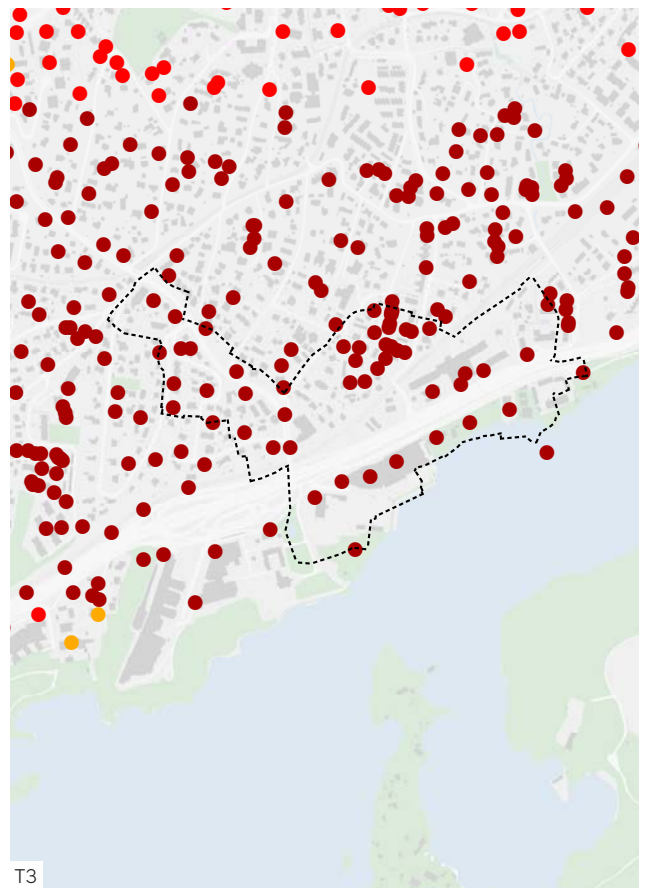
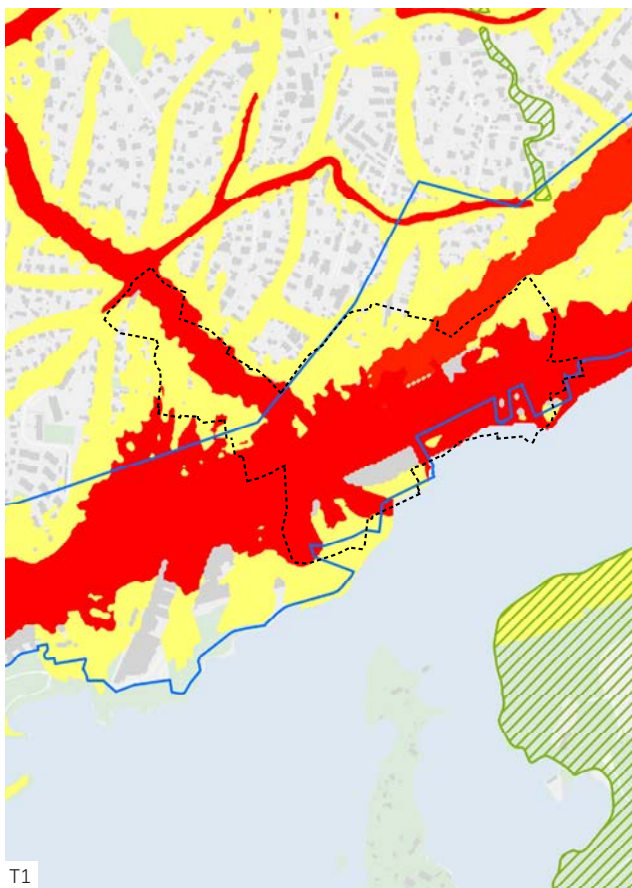
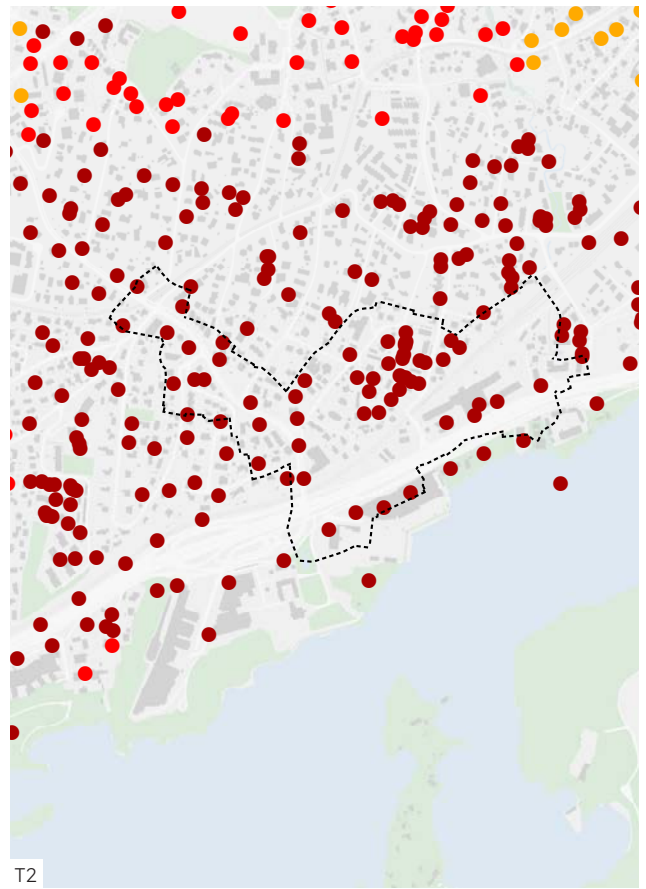
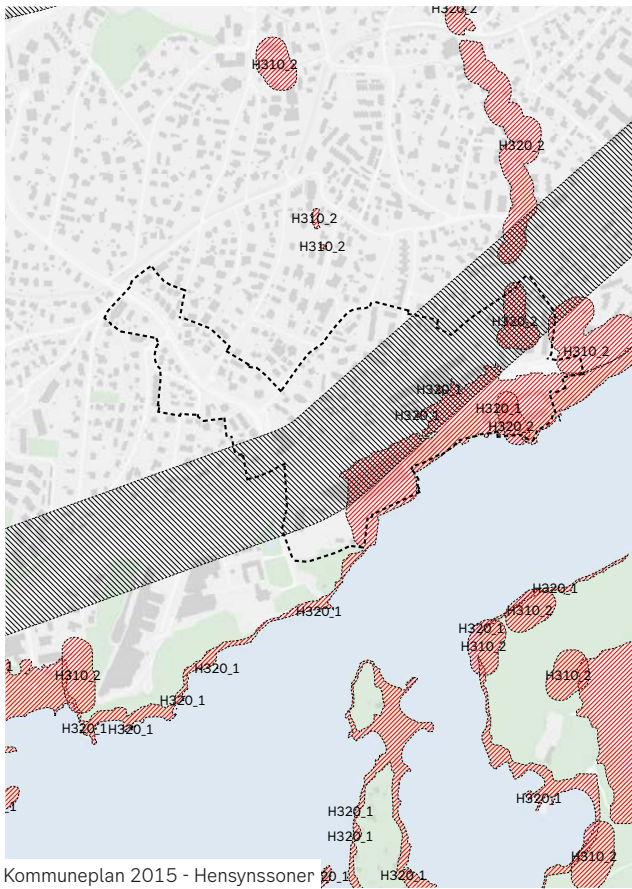
Vedtatt 22.4.2009

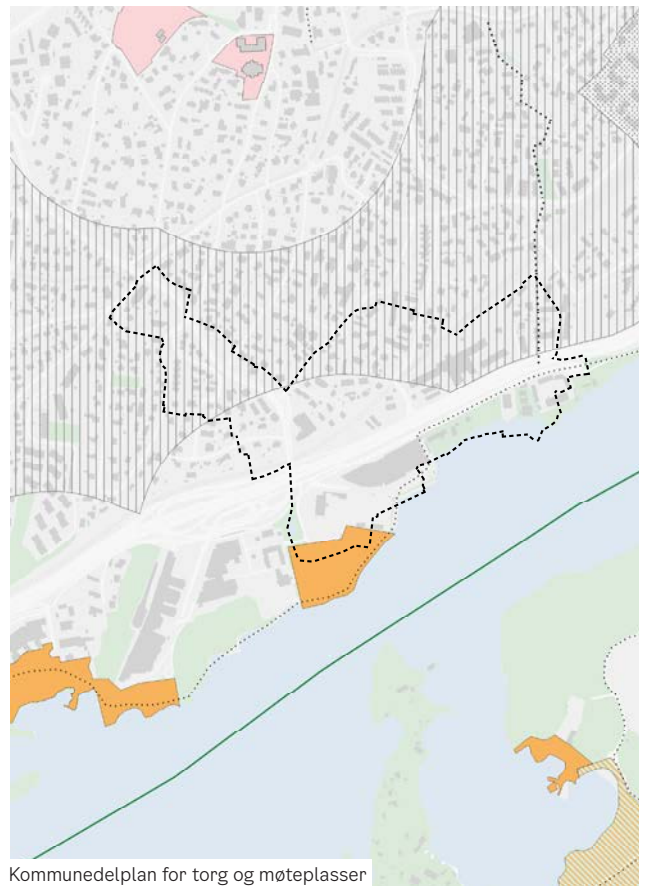
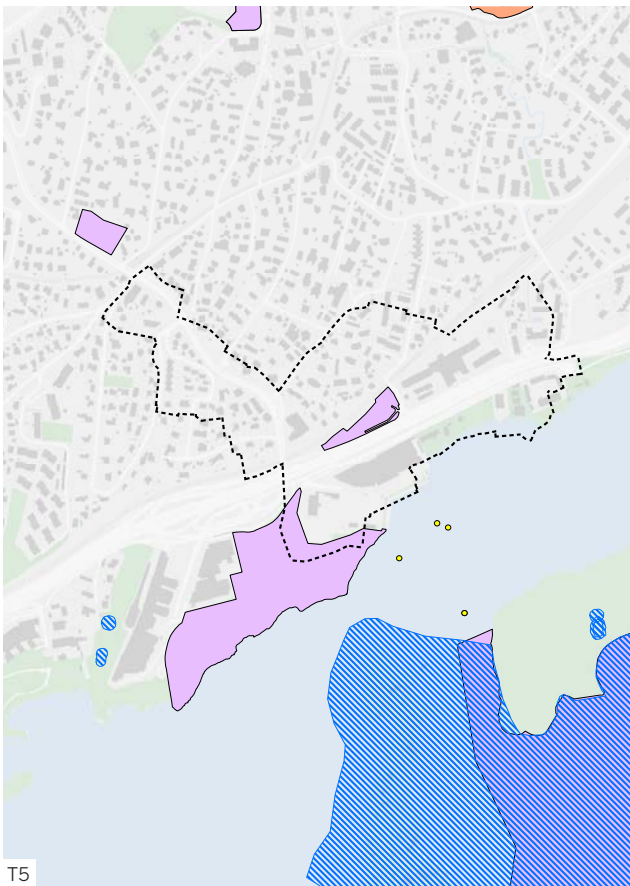
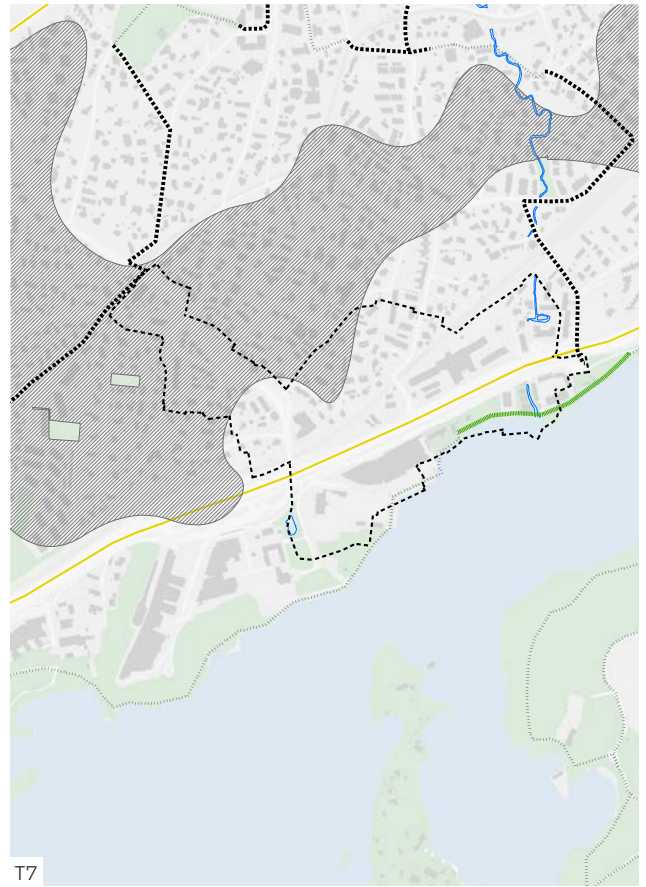
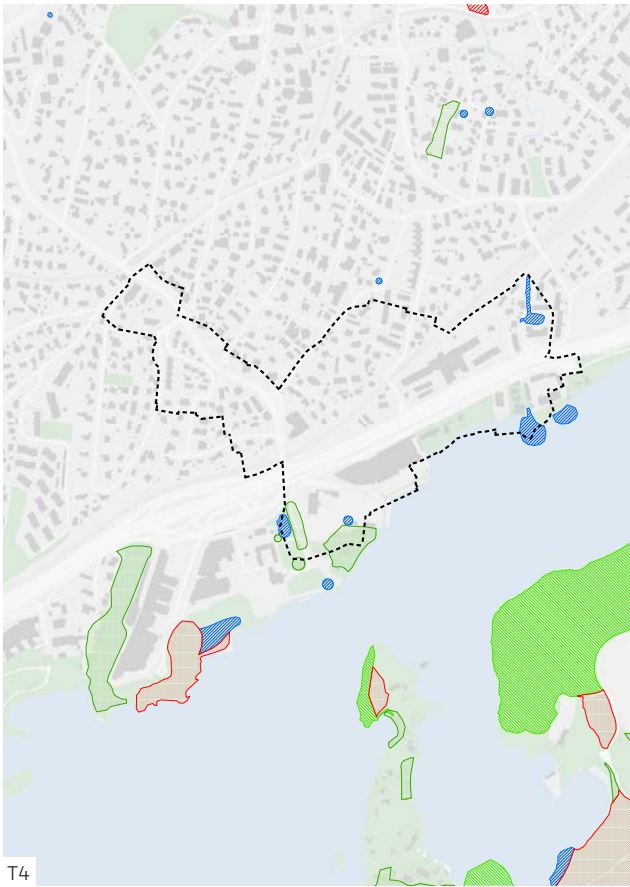
Kommunedelplanen for torg og møteplasser (KDP17) skal sikre at alle deler av byggesonen utenfor sentrumsområdet har et allsidig, velfungerende og lett tilgjengelig tilbud av torg og møteplasser med høy estetisk kvalitet. I KDP17 er Sollerudstranda og parken øst for Vækerø gård vist som eksisterende annen overordnet møteplass. Kyststien er vist som overordnet forbindelse. Boligområdene nord for jernbanen er vist som område

med behov for torg/møteplass. Bestum skole og Ullern tennisklubb er vist som lokale torg og møteplasser. Langs Mærradalsbekken er det vist en overordnet forbindelse som ikke er opparbeidet.

Ill.: Kommuneplan 2015 - Temakart

N ▲ 1:15000 [A4]		Tegnforklaring
	Eksisterende annen overordnet møteplass	
	Overordnet forbindelse	
	Overordnet forbindelse (ikke opparbeidet)	
	Lokale torg og møteplasser	
	Områder med behov for torg/møteplass	
	Viktige kommunikasjonsårer med eksisterende og nye trær	
	Elv/bekk	
	Hovedturvei - eksisterende/planmessig sikret	
	Annen viktig gangforbindelse	
	Fremtidig turdrag - prinsipptasé	
	Område med behov for park på min. 1 dekar ved byutvikling	
	Områder med verneverdi i ytre by	
	Avklarte nasjonale kulturminner	
	Avklarte nasjonale kulturminner (bygg)	
	Områder regulert til bevaring	
	Naturtype A - nasjonalt viktig	
	Naturtype B - regionalt viktig	
	Naturtype C - lokalt viktig	
	Områder vernet etter naturmangfoldloven	
	Gul sone (T-1442/2012)	
	Rød sone (T-1442/2012)	
	Stille områder	
	Avvikssone	
	Restriksjoner for anlegg i grunnen (H190_1)	
	Flomfare - stormflo (H320_1)	
	Flomfare - elveflom (H320_2)	





1. Bestumkilen med Bygdøy i bakgrunnen
2. Boligene i Bestumveien
3. Vækerøveien med området der den vestre stasjonsutgangen er planlagt i bakgrunnen
4. Kyststien med analyseområdet i bakgrunnen



1



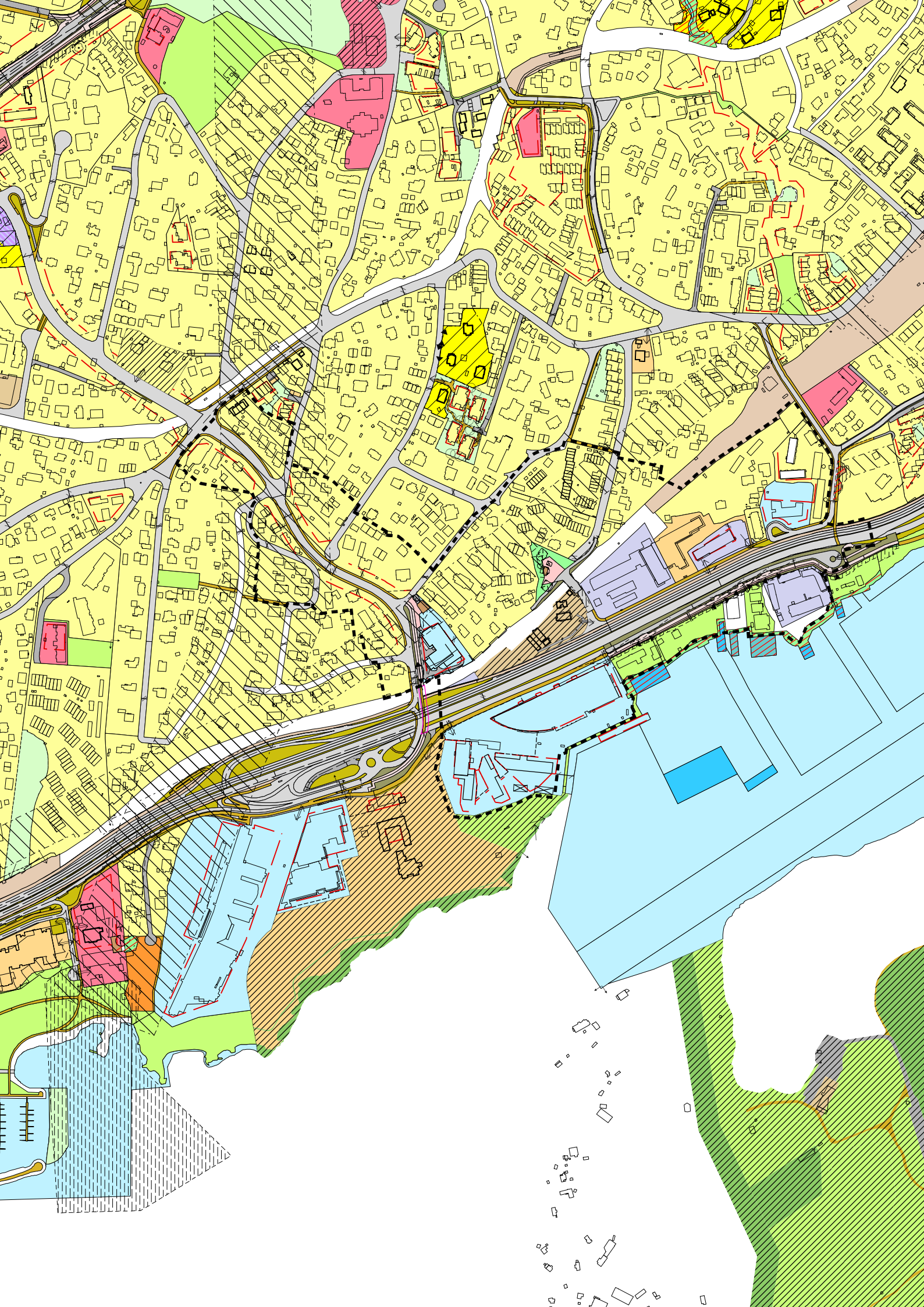
2



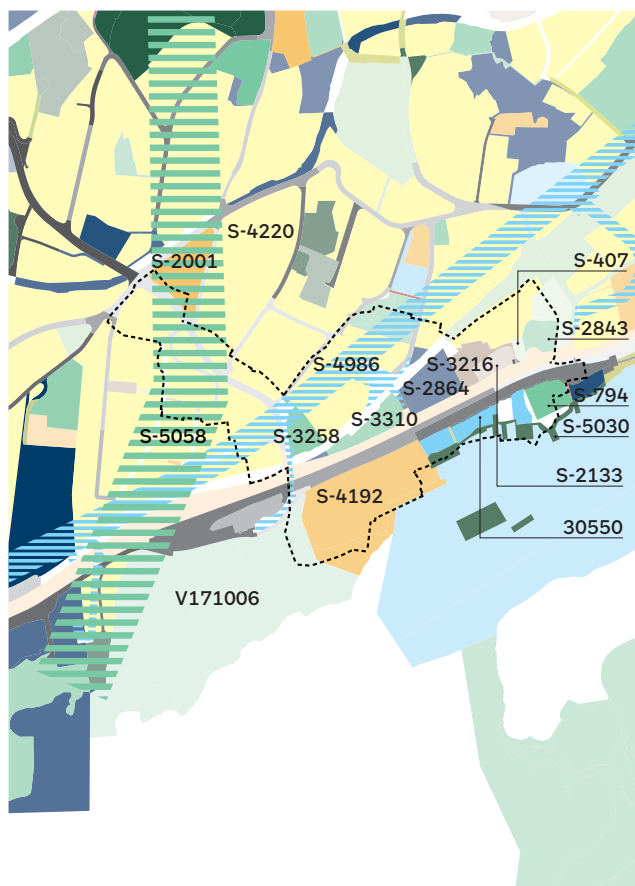
3



4



Gjeldende regulering



Ill.: Reguleringsplanene i og rundt utviklingsområdet

Ill.: Gjeldende regulering

1:6000 [A4]	Tegnforklaring
	Boligbebyggelse
	Offentlig/privat tjenesteyting
	Forretning/kontor
	Industri
	Kombinert bebyggelse
	Friområde/park
	Grønnstruktur
	Veigrunn
	Annet veiareal
	Fortau/torg
	Gangvei/fortau
	Bane
	Spesialområde bevaring

S-5058 Ny vannforsyning Oslo, Huseby vannbehandlingsanlegg

Vedtatt 13.11.2019

Planen regulerer nytt vannbehandlingsanlegg og overføringstunneler for vannforsyning med tilhørende anlegg og konstruksjoner. Planen regulerer arealer på og under bakken fra Huseby til Sollerudstranda og fra kommunegrensen ved Ullern til Sagene. På bakken regulerer planen også en sikringsone der fysiske inngrep i grunnen ikke kan gjennomføres uten godkjenning fra Vann- og avløpsetaten.

S-5030 Kyststi langs Bestumkilen

Vedtatt 27.2.2019

Arealene langs Bestumkilen i den østre delen av analyseområdet er regulert til kyststi, småbåthavn, idrett og vannsport gjennom reguleringsplan S-5030. Kyststien skal koble sammen allerede etablert kyststi fra Vækerø mot Lysaker med planlagt ny kyststi i Bestumkilen mot Skøyen.

S-4986 Detaljregulering for Fornebubanen, Lysaker - Majorstuen

Vedtatt 31.1.2018

Planen regulerer traséen for Fornebubanen med tilhørende anlegg fra Lysaker til Majorstuen. I og inntil analyseområdet er traséen regulert under bakken til trasé for sporvei/forstadsbane og tekniske anlegg. På bakken regulerer planen stasjonsinngangene og dessuten en sikringsone der tiltak som kan medføre fare for skade på tunnelanlegget ikke kan gjennomføres uten godkjenning fra Sporveien. Arbeidet med en justert plan for Vækerø stasjon pågår og er beskrevet nærmere i avsnittet om pågående planer (sak 202008963) og avsnittet om mobilitet.

V171006 - Vedtatt 17.10.2006

Vækerø hovedgård og parkanlegget omkring er regulert til spesialområde bevaring (kulturhistorisk park, kontor, hotell og allmenntillegget formål / barnehage) gjennom denne planen.

S-4220 Småhusplanen - Vedtatt 15.3.2006

Store deler av småhusområdene på nordsiden av jernbanen (vist i lysegult) er regulert gjennom småhusplanen som for tiden er under revisjon. Dette revisjonsarbeidet er beskrevet nærmere i avsnittet om pågående planer (sak 202102096).

S-4192 - Vedtatt 16.11.2005

Eiendommene omkring byggevareforretningen i

Drammensveien 230 og 250 er regulert til byggeområde for forretning, kontor, bevertning og bensinpumpe for båter. Parken med områdene langs sjøen er regulert til spesialområde bevaring (kulturhistorisk park). I tillegg er turveien langs sjøen sikret gjennom denne planen.

S-3310 - Vedtatt 2.5.1992

Vækerøstuene og Vækerø politi- og brannstasjon er regulert til spesialområde bevaring for allmennyttige formål gjennom S-3310.

S-3258 - Vedtatt 18.9.1991

Vækerøveien 3 er regulert til byggeområde for kontor gjennom S-3258.

S-2864 Midlertidig reguleringsbestemmelser for deler av Oslos ytre sone

Vedtatt 14.5.1986

Næringseiendommen ved Vennersborgveien er regulert til industri gjennom S-2864. De midlertidige bestemmelsene omfatter både industri- og boligeiendommer og gir svært begrensede føringer for områdene.

S-2843 - Vedtatt 22.1.1986

Bestumstubben er regulert til kontor gjennom S-2843.

S-3216 - Vedtatt 16.1.1991

Drammensveien 211 er regulert til byggeområde for kontor, forretning og industri gjennom S-3216. Verkstedsvirksomhet og andre serviceanlegg for biler tillates også.

S-2228 - Vedtatt 12.5.1977

Den delen av Drammensbanen som strekker seg fra Skøyen stasjon til midt i analyseområdet er regulert for vending og oppstilling av togsett mellom Skøyen og Bestun stasjoner. Resten av sporområdene som krysser analyseområdet er uregulert.

S-2133 - Vedtatt 26.4.1976

Drammensveien 207/209 er regulert til byggeområde for industri og lager gjennom S-2133.

S-2001 - Vedtatt 13.2.75

Eiendommene som er avgrenset av Holgerslystveien, Vækerøveien og Bestumveien er regulert til bolig gjennom S-2001.

S-794 - Vedtatt 16.9.1959

Deler av eiendommen som i dag disponeres av Thaugland er regulert til byggeområde for industri gjennom reguleringsplan S-794. Opprinnelig ble eiendommen regulert for Oslo Mørtelverk.

S-407 Dølestua Bestun - Vedtatt 24.9.1951

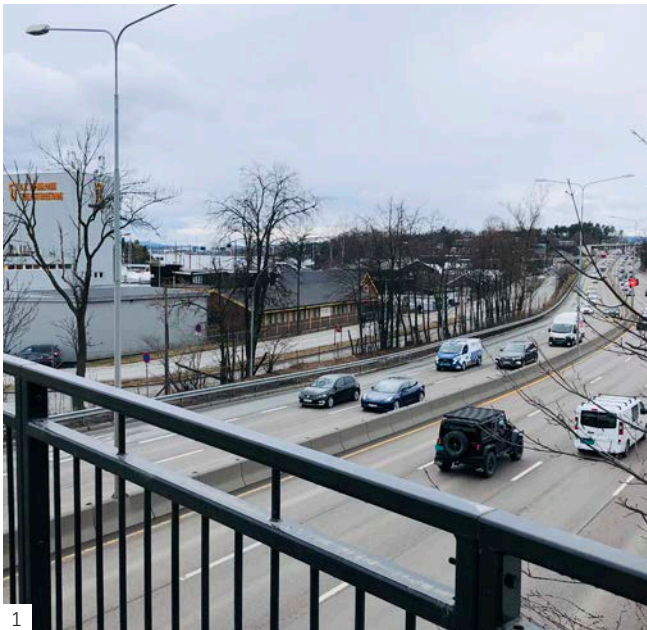
Selvaagblokkene helt øst i analyseområdet er regulert

til byggeområde for boliger gjennom regulerings- og bebyggelsesplan S-407.

30550 - Vedtatt 6.6.1950

Arealene mellom Drammensveien og kyststien som i dag blant annet benyttes til båtopplag, roklubb og støttefunksjoner, er regulert til park gjennom reguleringsplan 30550.

1. E18 og analyseområdet langs sjøen sett fra gangbroen ved Bestumveien
2. Kyststien i randsonen av analyseområdet
3. Det gamle parkanlegget omkring Vækerø gård
4. Gangbroen ved Bestumveien
5. Deler av analyseområdet sett fra sjøen



1



2



3



4



5



201804032

202102096

202008963

201414412

Pågående planer

202008963 Fornebubanen – Vækerø stasjon

Hensikten med planforslaget er å forbedre regulert løsning for Fornebubanen (se foregående avsnitt S-4986) for å redusere byggekostnader og sikre fremdrift i anleggsperioden. Banetraséen justeres på hele strekningen mellom Lysaker og Majorstuen i fire separate planforslag. Med dette planforslaget endres traséens linjeføring noe ved Vækerø. Stasjonsoppgangene vil ha samme plassering som i den opprinnelige planen. Planforslaget var til offentlig ettersyn i januar 2022.

202102096 Revisjon av småhusplanen

Plan- og bygningssetaten har startet arbeidet med revisjon av reguleringsplanen for småhusområder i Oslos ytre by (S-4220). Eiendommene som det gjelder er vist med hvit skravur på kartet til venstre. Revisjonsarbeidet følger opp gjeldende byrådsplattform og kommuneplanens samfunnsdel der det er tydeliggjort at småhusområdene er viktige for byen med tanke på en variert boligstruktur, kulturhistorie og grønnstruktur. Hensikten med revisjonen er derfor å skjerme områdene for ytterligere fortetting, ivareta de historiske og grønne kvalitetene i disse områdene og styrke vernet av vegetasjon og trær. Når det likevel bygges nytt, skal det legges til rette for at dette gjøres på mer klimavennlige måter enn i dag. Småhusplanen regulerer rundt 28000 av byens eiendommer, inkludert store deler av småhuseiendommene på Vækerø. Planforslaget ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 2021. Dersom kommuneplanens arealdel vedtas med Vækerø som utviklingsområde, vil kommuneplanen erstatte småhusplanen for de eiendommene innenfor utviklingsområdet som er regulert gjennom småhusplanen i dag.

201414412 Områderegulering Skøyen

Skøyen inngår i et større område som i Kommuneplan 2015 er avsatt med krav om områderegulering. Planområdet er på cirka 940 dekar og bygger på fastsatt planprogram for Fornebubanen. Planen var på offentlig ettersyn sommeren 2017 og nytt offentlig ettersyn i 2019/2020. Planen ble sendt til politisk behandling på nytt i april 2021.

Hensikten med planen er å sikre en fremtidsrettet og helhetlig utvikling av Skøyen som kollektivknutepunkt og attraktivt byområde. Områdereguleringen bygger opp om visjonen i kommuneplanen ved å styrke det blågrønne preget og vekst gjennom kompakt byutvikling og banebasert fortetting. Dette skal oppnås gjennom å styrke den blågrønne strukturen som elvene og fjorden

og etablere nye parkområder. Privatbiltrafikken skal reduseres, og privat parkering skal bort fra gater og offentlige byrom. Kollektivknutepunktet skal utvikles med stasjon for Fornebubanen og skal ha høyere utnyttelse. Fjordbyen og Havnepromenaden skal forlenges fra Filipstad til Skøyen og videre vestover mot Lysaker. Planen åpner for flere boliger og nye tilbud og det legges vekt på å utvikle området til en flerfunksjonell og tett by som forbindes med og åpner seg mot fjorden. Grønne elvedrag, åpne og gode allmenninger, plasser og torg skal gi attraktive møteplasser og forbindelser mellom det tette Skøyen, og rekreasjonsområdene på Bygdøy, Frognerparken, marka og fjorden.

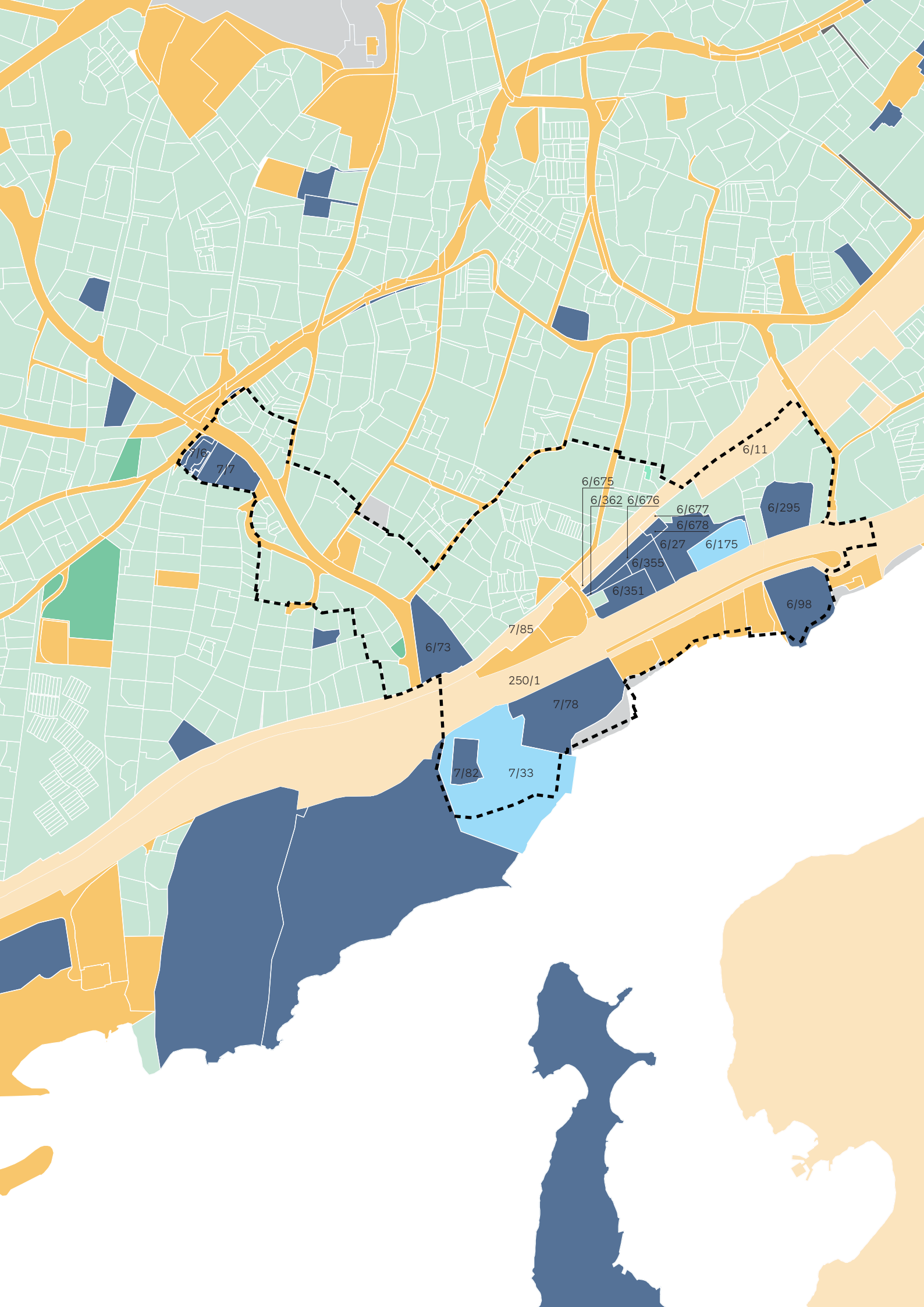
Områdereguleringen legger til rette for 9 900 nye bosatte og 3 400 nye arbeidsplasser. Ferdig utbygget kan Skøyen få cirka 5 000 nye boliger, i tillegg til dagens 1500 boliger innenfor planområdet. Hovedgrepet i planforslaget legger til rette for høyere bebyggelse og utnyttelse nær kollektivknutepunktet på Skøyen torg, med nedtrapping mot Bygdøy, fjorden, og småhusbebyggelsen på Nedre Skøyen. Nytt park- og grøntareal på til sammen cirka 30 dekar og cirka 57 dekar til nye torg vil bidra til å styrke den offentlige byromsstrukturen.

E18 Vestkorridoren

E18 Vestkorridoren er nytt hovedveisystem mellom Lysaker i Bærum kommune og Drengsrud i Asker kommune. Veisystemet er en del av Oslopakke 3 og prioritert i Nasjonal transportplan 2022-2033. Utbyggingen er delt i tre etapper der byggearbeidene for etappe 1, Lysaker-Ramstadsletta, startet i 2020 og der anlegget skal ferdigstilles i 2029. For etappe 2 mellom Ramstadsletta og Nesbru pågår det reguleringsplanarbeid. Etappe 3 mellom Nesbru-Drengsrud inngår i kommunedelplan, men det pågår for tiden ikke planlegging på strekningen.

201804032 Lilleakerbyen

Forslagsstiller Mustad Eiendom ønsker å omregulere Lilleaker-/Lysakerområdet på grensen mellom Oslo og Bærum. Kjøpesenteret CC-vest skal rives, og området skal transformeres til et flerfunksjonelt og bymessig område. Den pågående planen gjelder Oslo-delen av området, og det foreløpige planforslaget legger opp til cirka 1500 nye boliger i Oslo. Planarbeidet for Granfoss i Bærum kommune forventes å starte opp våren 2022.



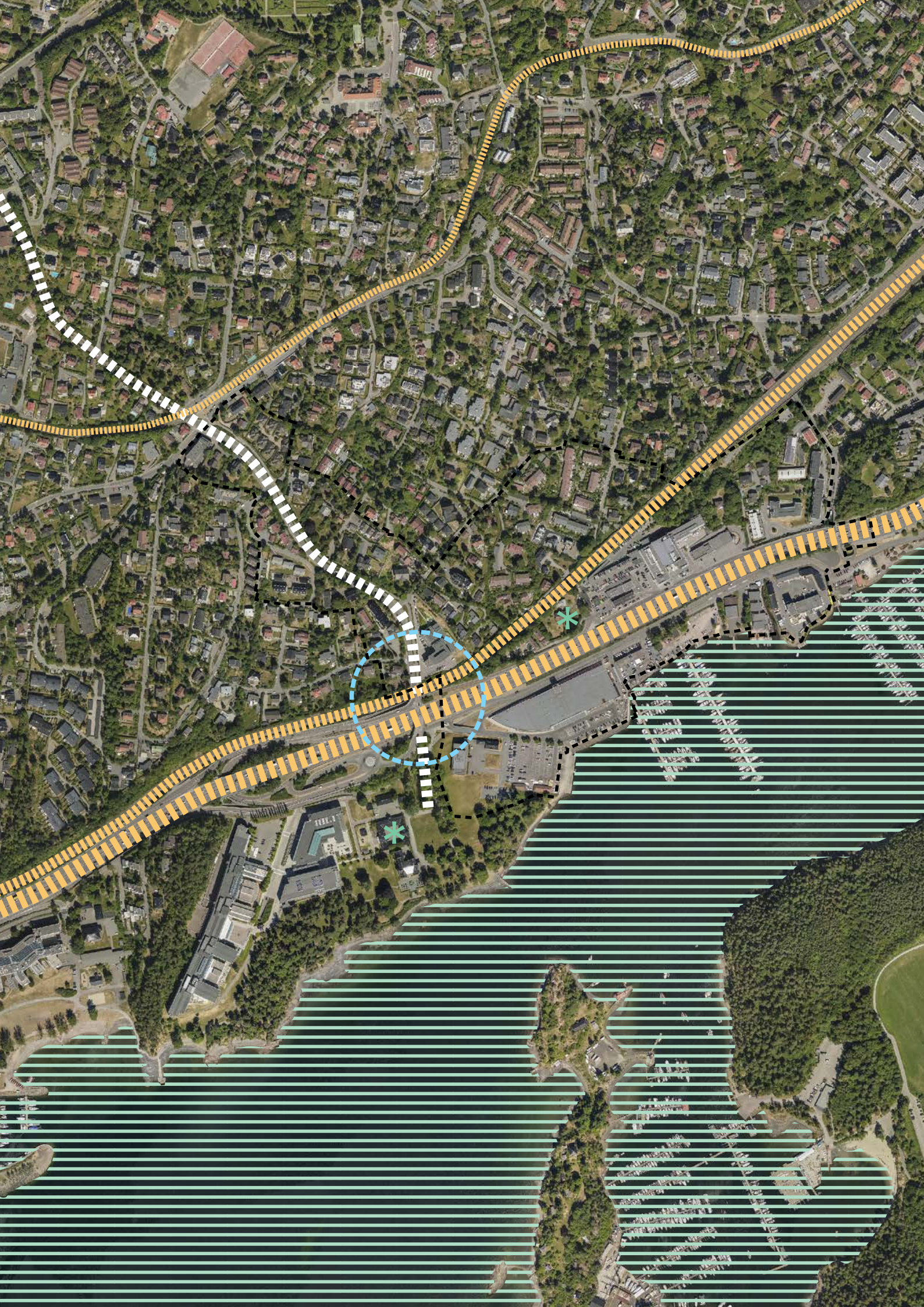
Eiendomsstruktur

Gnr	Bnr	Navn	Rolle
6	27	Portal Skøyen AS	Hjemmelshaver
6	355		
6	362		
6	676		
6	678		
6	73	Vækerøveien 3 AS	Hjemmelshaver
6	98	Drammensvein 200 AS	Hjemmelshaver
6	295	Ariba Eiendom AS	Hjemmelshaver
6	351	Gasolin Maritim AS	Hjemmelshaver
7	6	Stangelandgården Næring AS	Hjemmelshaver
7	7	Vækerøveien 18 22 AS	Hjemmelshaver
7	78	Vækerøveien Eiendom AS	
7	82		
6	175	Selmer Eiendom AS	Hjemmelshaver
		Privat person	Hjemmelshaver
7	33	Privatperson	Hjemmelshaver
		Vækerø Eiendom AS	Fester
6	11	Bane Nor SF	Hjemmelshaver
6	675		
6	677		
7	85		
250	1	Statens vegvesen	
-	-	Oslo kommune	Hjemmelshaver
-	-	Privatperson	Hjemmelshaver

Eiendommene i analyseområdet er skilt ut fra Vækerø gård og Nedre Bestum gård. Arealene omkring jernbanen og E18 er statlig eid, mens Oslo kommune er eier av flere eiendommer langs fjorden, Vækerøstuene, Vækerø politi- og brannstasjon, eiendommene omkring den østre stasjonsutgangen for Fornebubanen og for øvrig det lokale veinettet. Nord for jernbanen består området av mindre eiendommer som eies av privatpersoner og sameier. Det samme gjelder for eiendommene helt øst i analyseområdet. Næringseiendommene mellom jernbanen og E18 eies i hovedsak av et privat selskap. De store næringseiendommene langs sjøen og i nord -og sørenden av Vækerøveien eies også av private selskap.

Ill.: Eiendomsforhold

N ▲	1:6000 [A4]	Tegnforklaring
	Analyseområde	
	Eiendomsgrense	
	Privat selskap	
	Privat selskap og privatperson	
	Privat	
	Borettslag / sameie	
	Statlig	
	Kommunal	
	Annet	



Primære elementer

Med primære elementer menes overordnede enkeltlementer som har hatt betydning for stedets utvikling over tid, og som har vært med på å etablere stedets romlige form og egenart. De primære elementene er ikke nødvendigvis fysiske; eksempelvis kan reguleringsplaner, eiendomsgrenser eller hendelser også ha påvirket utviklingen. Primære elementer kjennetegnes av varighet og at de fortsatt fremstår som tydelige spor på stedet.

Vækerøs plassering ved fjorden er utgangspunktet for virksomhetene som har preget stedet i nyere tid, både utskipningshavnen for tømmer ved Vækerø gård, båtbyggeriene og friluftslivet som har vært knyttet til aktiviteter på sjø, slik som padling, roing, småbåthavn og båtoppdag. I sammenheng med trelasthavnen, har Vækerø gård vært sentral for utviklingen av området, og gården med det omkringliggende parkanlegget er et viktig landemerke også i dag.

Det gamle veifaret Vækerøveien, ble anlagt fra Bogstad til Vækerø gård, og sammen med Drammensveien utgjør dette veifaret et knutepunkt som har hatt betydning for utviklingen av området. Det som en gang var jordbruksland for Vækerø og Nedre Bestum gårder har blitt skilt ut til bolig- og næringseiendommer i området. Videre har jernbanen og Lilleakerbanen vært viktige drivere av småhusutbyggingen her. I dag er både jernbanen og E18 i tillegg store barrierer som skiller fjorden fra byen innenfor. E18 beslaglegger store arealer i området, men har samtidig gjort området egnet for etablering av næring.

Ill.: Primære elementer

1:6000 [A4]

Tegnforklaring

 Analyseområde

 Knutepunkt

 Landemerke

 Viktig landskapsrom

 Tilgjengelighet og barriere

 Historisk veifar



10

Lilleakerbanen

9

6

Drammensbanen

Vækerøveien

2

5

Drammensveien

7

11

13

4

5

4

2

12

3

14

1

Drammensveien

8

Historisk utvikling

1. Området Vækerø har fått navn etter gården Vækerø. Vækerø gård var opprinnelig husmannsplass under Øvre Bestum. Den ble utskilt som egen gård i 1713, og drevet som utskipingshavn for trelast fra Nordmarksgodset. I tillegg til dampsgag hadde stedet også garveri på 1800-tallet. Nåværende hovedbygning ble oppført for Carl Otto Løvenskiold i 1880. Det ble tegnet av arkitekt Herman Schirmer. Bygningen ligger i en romantisk landskapspark med paviljong, terrassehage og fjellhage.
2. Vækerøveien ble anlagt i 1780-årene av Peder Anker på Bogstad. Veien gikk fra Bogstad gård og var viktig for å få fraktet lasten fra sagbrukene langs Lysakerelven til utskipingshavnen på Vækerø. Visstnok skal veien ha blitt anlagt for å omgå skattekrav fra grunneierne langs elven. Veien fikk sitt nåværende navn vedtatt i 1917.
3. Drammensveien er den gamle hovedinnsfartsveien til Oslo fra sørvest. Veien ble bygget i forbindelse med utbyggingen av Kongsberg Sølvverk og Bærums Verk på 1600-tallet. Navnet ble fastsatt i 1879. Drammensveien er del av hovedferdselsåren mellom Oslo og Stavanger, som fra tidlig 1900-tall ble kalt *Sørlandske hovedvei*.
4. På slutten av 1700-tallet ble det bygget flere arbeiderboliger for arbeiderne som drev med tømmerkjøring og utskipping av trelast fra Vækerø. På nordsiden av Drammensveien lå flere av boligene - i dag kjent som Vækerøstuene. På sørsiden av veien lå Langeleiken som i dag er revet.
5. Drammensbanen åpnet i 1872. Etter det ble strøket nord for jernbanen utbygd som boligområde.
6. Bestun stasjon åpnet i 1884 som Vækerø stoppested. I 1890 skiftet den navn til Bestum, og i 1922 til Bestun. Den første stasjonsbygningen var tegnet av Georg Andreas Bull i sveitserstil. I 1918 ble den erstattet av en murbygning tegnet av Eivind Gleditsch. Stasjonen ble avviklet som stoppested for persontrafikk i 1973.
7. Vækerø politistasjon ble tegnet av arkitekt Nils Bay og oppført i 1892. Trebygningen hadde tårn og uthus med arrestlokaler. Stasjonen ble besluttet nedlagt i 1938, men stengt ikke før i 1963.
8. Frantzebråten var opprinnelig en husmannsplass under Sollerud. I 1890 fikk daværende eier Axel Heiberg oppført en villa i sveitserstil. Villaen ble kraftig ombygget i 1938.
9. Furulund holdeplass ble tatt i bruk da Lilleakerbanen åpnet til Lilleaker i 1919. Lilleakerbanen var en forstadsbane som opprinnelig gikk fra Skøyen, via Hoff og Bestum til Lilleaker. Banen ble forlenget inn i Bærum i to etapper i 1924, først til Bekkestua, deretter til Avløs stasjon. I 1930 ble banen forlenget til Kolsås stasjon. Banen fikk navnet Bærumsbanen.
10. Bestum skole ble oppført i 1921. Skolebygningen ble tegnet av arkitektene Christian Morgenstjerne og Arne Eide.
11. Området på nordsiden av Bestumkilen, mellom Vækerø og Tingstuåsen, kalles Maritim, antakelig etter båtbyggeriene som lå der. Det første, A/S Maritim, laget motorbåter og var i virksomhet mellom 1906 og 1920. Et snekker- og hjulmakerverksted, A/S Nye Maritim, holdt til på samme sted i fem år. Fra 1925 til et stykke ut i 1950-årene var et nytt A/S Maritim i drift. Dette laget også motorbåter.
12. På slutten av 1920-tallet vokste det fram et aktivt padlemiljø i Bestumkilen. Bestum kanoklubb ble etablert i 1931, og senere samme år slo de seg sammen med Norges første kajakkklubb, Nesodden Kajakklubb, og stiftet Oslo Kajakklubb. De fikk oppført et klubblokale i Drammensveien 210 i 1935. Bygget ble tegnet av arkitekt Sigmund Brønne.
13. Oslo Mørtelverk AS produserte ferdigmørtel og holdt til i Drammensveien 200.
14. Drammensveien 230 ble oppført i 1913 som kontorbygning med beboelse. Bygningen ble tegnet av arkitekt Henrik Bull for statsminister Løvenskiold.

Ill.: Flyfoto 1937



Lilleakerbanen

Drammensbanen

Vækerøveien

E18

E18

1

2

3

4

E

Etter krigen fortsatte boligutbyggingen i villastrøket på Bestum, og flesteparten av boligene som ligger innenfor avgrensningen av utviklingsområdet ble bygget i denne perioden. E18 ble bygget ut, og de første kontorbyggene i området kom.

1. Boligblokkene og rekkehusene i Bestumveien 2 og 4 ble oppført på starten av 50-tallet. Boligblokkene er Olav Selvaags første eksempel på blokkbebyggelse med duplexleiligheter med atkomst via spiraltrapp og svalgang.
2. Klubbhuset til Oslo Kvinnelige Roklubb, i dag Bestum Roklubb, ble tegnet av arkitekt H.O. Elgethun og byggemeldt i 1959. Klubbhuset ligger i Drammensveien 212. Oslo Kvinnelige Roklubb ble stiftet i 1929 og var Norges første kvinnelige roklubb. I 2000 åpnet klubben for mannlige medlemmer og skiftet navn.
3. Drammensveien ble bygget om til firefelts motorvei og navnet E18 ble innført i 1967. Med ombyggingen ble veitraséen rettet ut og betydelig utvidet. Det førte til at landskapet langs veien ble endret: knauser ble sprengt bort og massene brukt til utfylling, og mange bygg måtte rives. Rampesystemet ved krysset til Vækerøveien la beslag på store arealer.
4. I 1970 fikk Løvenskiold-Vækerø AS tillatelse til å bygge nytt hovedkontor i Drammensveien 230. Det ble oppført et større lagerbygg der det tidligere hadde vært utendørslager for tømmer.

Ill.: Flyfoto 1977



Lilvekerbanen

Drammensbanen

Vækerøveien

E18

E18

1

6

2

3

4

5

På 80- og 90-tallet overtok Norsk Hydro Vækerø gård, og det ble bygget flere store kontorbygg i området.

1. Persontrafikken til Bestun stasjon ble nedlagt i 1973 og godstrafikken i 1978. Etter det har stasjonen blitt drevet som vendeanlegg for lokaltogene som har endestasjon på Skøyen og regnes som del av Skøyen stasjon.
2. La-Sa Båt og Motor A/S etablerte seg i Drammensveien 214 i 1984. De er leverandør av motorer, servicedeler og verkstedtjenester for fritidsbåter. Bygningen ble tegnet av arkitekt Einar Dahle, og består av prefabrikkerte betongelementer. Bygget fikk betongprisen i 1989.
3. Norsk Hydro overtok størsteparten av eiendommen til Vækerø gård i 1985, og kjøpte hele gården med driftsbygninger, strandtomt og 60 måleierdom i 1997. Mellom 2003 og 2009 bygget de nytt hovedkontor vest for gårdsanlegget, i Drammensveien 260, som de flyttet inn i i 2001. Hovedkvarteret ble tegnet av arkitekt Eliassen & Lambert-Nilssen Arkitekter.
4. I Drammensveien 264 ble det bygget administrasjonsbygning for Statoil og kontorer for olje- og gassvirksomheten til Norsk Hydro. Bygget ble bygget i to byggetrinn, som ble tatt i bruk i 1985 og 1987. Arkitekt var Gunnarsjaa + Kolstad A/S. I forbindelse med byggingen bekostet Hydro i 1986 et nytt flerplanskryss med Vækerøveien.
5. Vest for Frantzebraåten, i Drammensveien 288, ble det oppført kontorbygg for Gjensidige i 1991. Arkitekt var Petter Bogen AS.
6. I Drammensveien 211-213 oppførte Linstow Eiendom AS nytt kontorbygg for Unitor mellom 1995 og 1997. Bygget ble tegnet av Arkitektkontoret Lysaker Mølle AS.

Ill.: Flyfoto 1997

1:6000 [A4]

Tegnforklaring

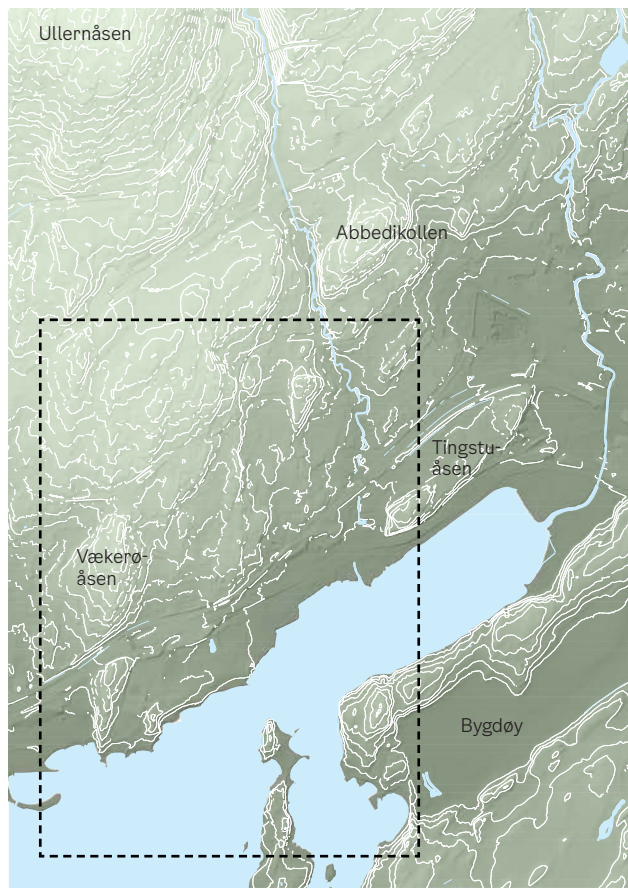
[- - - -] Analyseområde



Landskap og overvann

Analyseområdet ligger ved sjøen i et overordnet landskap som faller med cirka 200 høydemeter fra Ullernåsen i nordvest. I tillegg er området omgitt av flere høydedrag med Vækerøåsen i vest og Tingstuåsen i øst. Vækerøåsen er delt i to av traséene for jernbanen og E18. På motsatt side av Bestumkilen ligger Bygdøylandet med den bratte Hengsåsen vendt mot analyseområdet. Lokalt faller terrenget mot fjorden, og analyseområdet består av en flate langs sjøen og et høydedrag i småhusområdene på nordsiden av jernbanen.

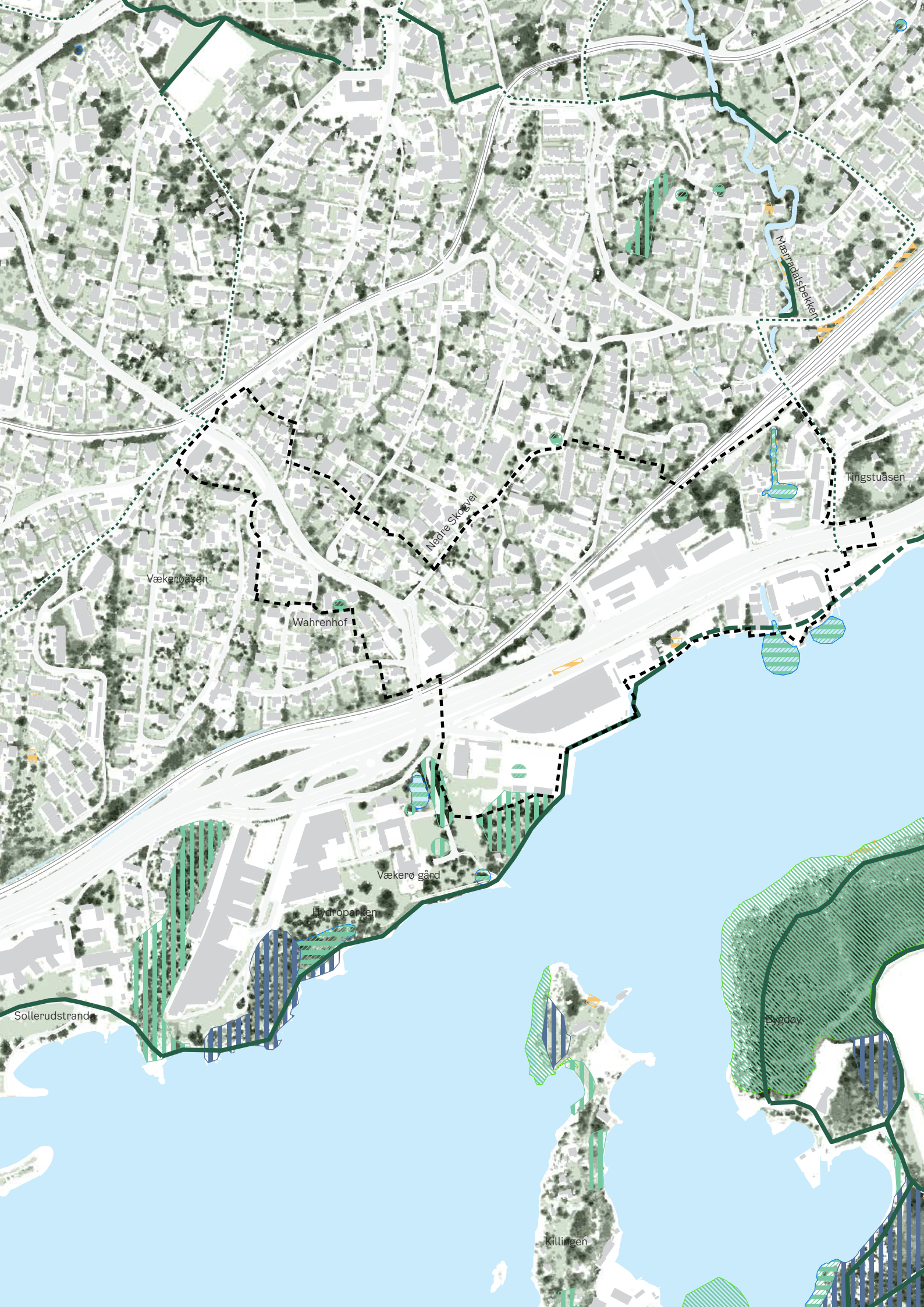
Store deler av områdene langs fjorden består av tette flater i form av bebyggelse og asfalterte dekker. På nordsiden av jernbanen består analyseområdet av småhus med hager og en del vegetasjon. Mærradalsbekken renner øst for analyseområdet og i åpent løp på store deler av strekningen. Helt øst i analyseområdet ligger bekken i rør omkring jernbanen og E18. I henhold til de beregnede dreneringslinjene drenerer analyseområdet mot fjorden, mens arealene nordøst for området drenerer mot bekken. Vest for Vækerøveien drenerer store deler av Vækerøåsen vestover mot Sollerudstranda. En del av de beregnede dreneringslinjene følger Vækerøveien, jernbanen og E18, men flere hoveddreneringslinjer krysser også eiendommene på begge sider av jernbanen.



Ill.: Landskap og overvann

N ▲ 1:6000 [A4] Tegnforklaring

- Analyseområde
- Terreng høyt
- Terreng lavt
- Høydekurve 5 meter
- 164 Høydemeter over havet (punkt)
- Historisk bekk
- Bekkeløp i dagen
- Drenering 5 000 m²
- Drenering 50 000 m²
- Hensynssone H320_2 - Flomfare
- Eksisterende bebyggelse



Vækerøåsen

Wahrenhof

Nedre Skoger

Nætrødsbæken

Tingstuåsen

Vækerø gård

Hydroplanen

Sollerudstrand

Killingen

Bygdøy

Blågrønn struktur

Den delen av analyseområdet som ligger sør for jernbanen inneholder lite vegetasjon og består i hovedsak av bebyggelse, veiareal og store asfalterte flater. Småhusområdene på nordsiden av jernbanen har hager med en del vegetasjon og større trær. Blant annet er det på hver side av Nedre Skogvei bevart en rekke store furutrær.

Med unntak av den østre delen av analyseområdet og båtøplaget innerst i Bestumkilen, er sjøkanten tilgjengelig på hele strekningen mellom Lysaker og Skøyen. Strekningen er definert som en del av byens nett av hovedturveier. Tilgjengeligheten mellom sjøkanten og byen nord for E18 og jernbanen er imidlertid begrenset med kun et fåtall muligheter for å krysse infrastrukturen. Strandsonens karakter varierer mye med tanke på grad av naturlighet eller kultivering. Gjennom analyseområdet er den tilgjengelige delen av kystlinjen opparbeidet med støpte flater og ingen vegetasjon. Vest for analyseområdet går det en sti i helt spesielle og stille omgivelser gjennom et særegent kystlandskap bestående av unik geologi, parkanlegget omkring Vækerø gård og en ærverdig Hydropark med mange gamle trær. Supplert med Sollerudstranda ved Lysaker som er områdets

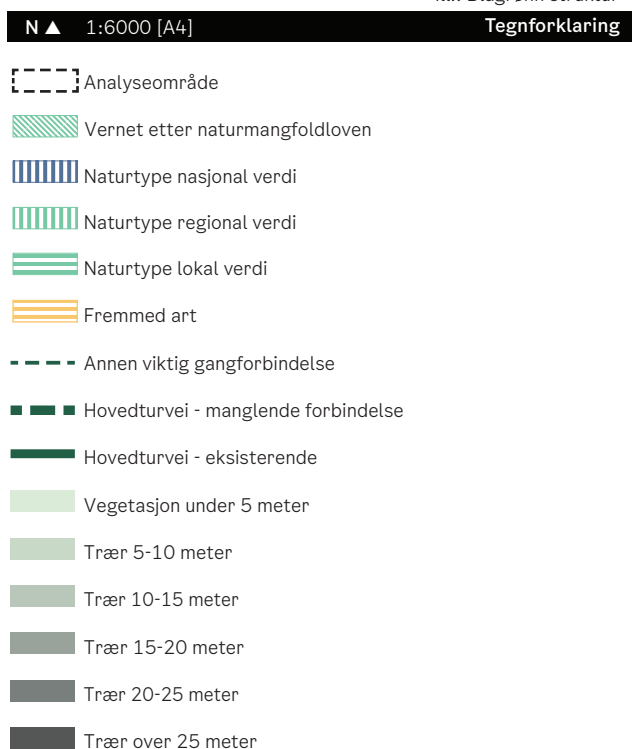
eneste opplagte badestrand, utgjør denne delen av strandsonen et sammenhengende og svært verdifullt rekreasjonsområde.

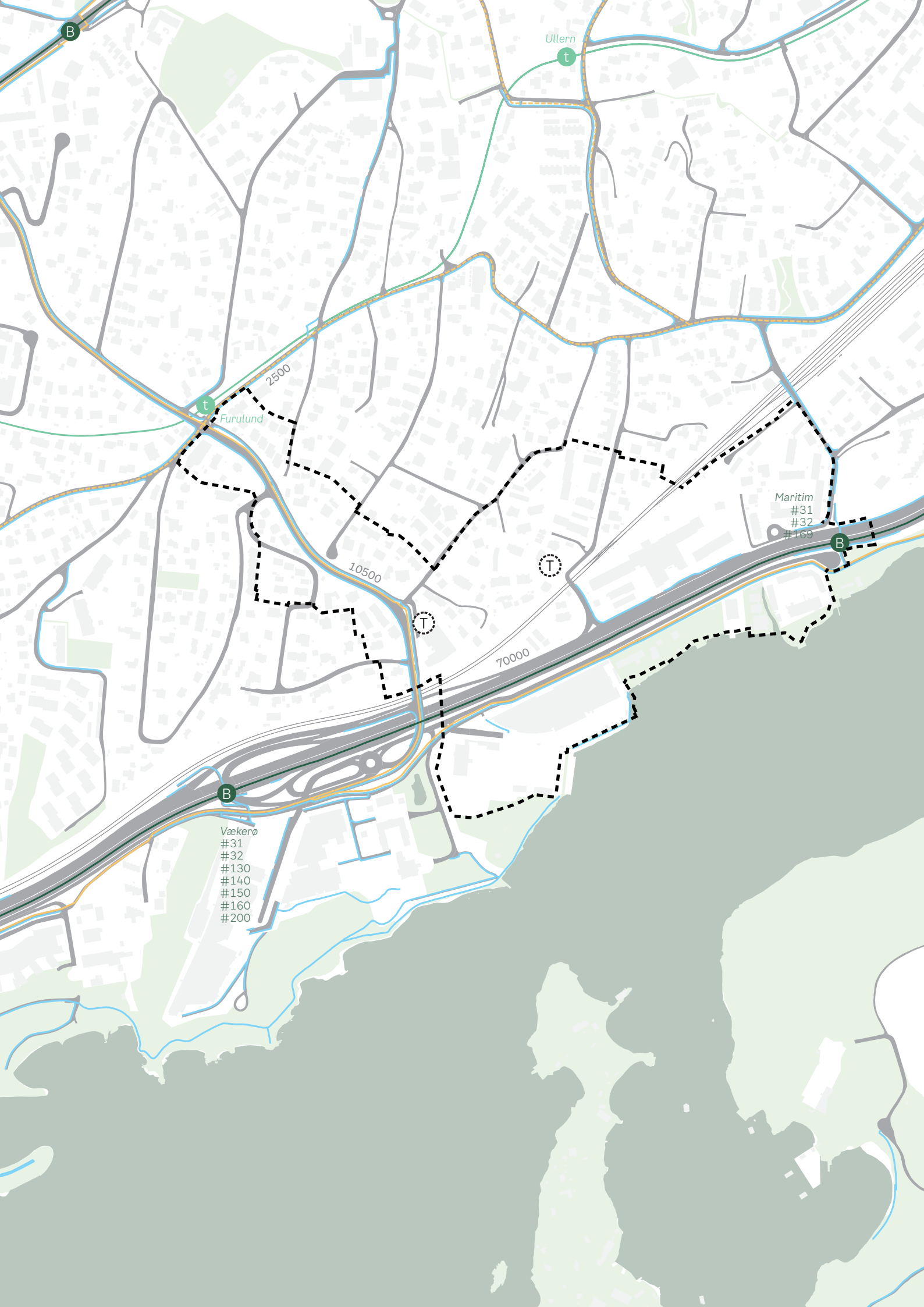
Mærradalsbekken renner sørover gjennom Hovseterdalen og Mærradalen. Den har sitt utspring på sørsiden av Voksenåsen og vestsiden av Holmenkollen. Bekken går i åpent løp gjennom Mærradalen, som den har navn etter, videre gjennom Ullern, til den forsvinner inn i en kulvert under jernbanelinjen og E18 ved Bestumkilen. Hovedturveien langs bekken er opparbeidet og områdene langs bekken er planmessig sikret gjennom Hovseterdalen og Mærradalen. Gjennom Ullern og analyseområdet er bekken og områdene rundt stort sett bare planmessig sikret gjennom byggegrenser, og turveien er ikke opparbeidet her. Der bekken renner åpent er det stort innslag av kantvegetasjon og trær.

Det er registrert flere forekomster av naturverdier i og inntil analyseområdet. Innenfor analyseområdet er det omkring Mærradalsbakkens utløp registrert en mudderbank og østersforekomst med lokal verdi. Mellom jernbanen og E18 åpner bekken seg i en dam med lokal verdi. Ved Wahrenhof er det registrert store, gamle trær med lokal verdi. Rett vest for analyseområdet, omkring Vækerø gård er det registrert flere viktige naturtyper. Det gamle park-/hageanlegget omkring gården har innslag av store linde- og bjørketrær, og dessuten en allé med regional verdi. Det samme gjelder for flere store trær som er registrert på eiendommen. I det gamle gårdsanlegget er det i tillegg en dam og flere store trær med lokal verdi. I Hydroparken er det registrert kalkskog av nasjonal verdi og regional verdi, i tillegg til et parklandskap med store, gamle furuer av lokal verdi. Deler av Bygdøy og Killingen har naturforekomster av nasjonal verdi og er vernet etter naturmangfoldloven.

Ved E18, på sjøsiden og ved Mærradalsbakkens mellom E18 og jernbane er det registrert fremmede arter i form av kjempebjørnkjeks og russesvalerot.

Ill.: Blågrønn struktur





B

Ullern
t

t

Furulund

2500

10500

T

T

70000

Maritim
#31
#32
#169

B

B

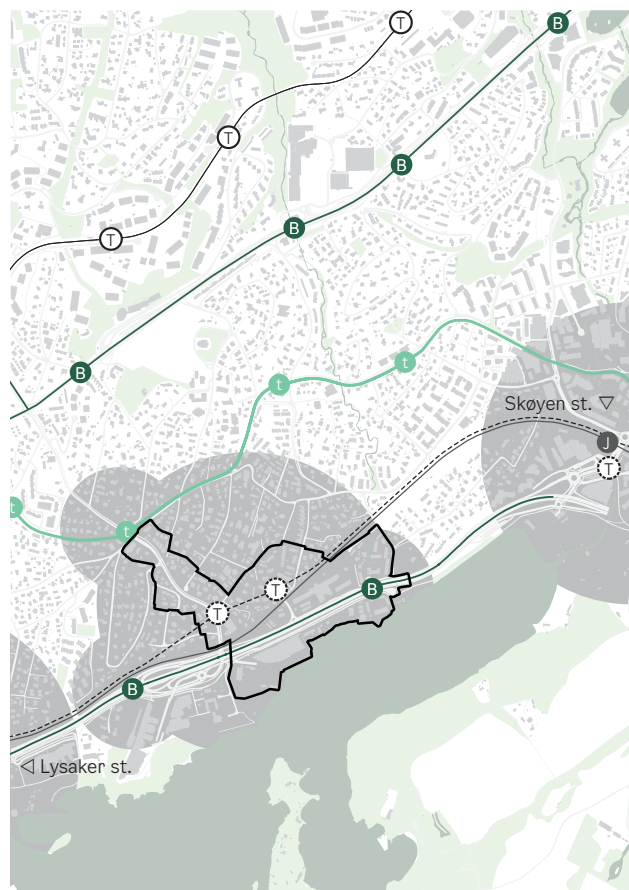
Vækero
#31
#32
#130
#140
#150
#160
#200

Mobilitet

Analyseområdet er i begrenset grad tilrettelagt for gående og syklende, med få fortau og kryssinger av de store barrierene i området. E18 er sterkt trafikkert og deler, sammen med jernbanen, analyseområdet i to. Kryssingene over veien ved Vækerøveien og Bestumveien skjer via gangbroer med lange ramper og omveier som forsterker barrierevirkningen ytterligere. Nord for jernbanen består analyseområdet i hovedsak av lavt trafikkerte boligkater uten fortau. Vækerøveien er relativt høyt trafikkert, men er tilrettelagt med gang- og sykkelvei på vestsiden av veien og fortau på motstående side forbi analyseområdet.

På sjøsiden av E18 er det opparbeidet en gang- og sykkelvei med opphøyet fortau og merket sykkelfelt på deler av strekningen. Arealene på sjøsiden betjenes av en lokalvei som ligger parallelt med E18 og med adkomster til eiendommene som krysser gang- og sykkelveien og som er ulykkesutsatte. Arealene på sjøsiden er i stor grad inngjerdet og ikke tilgjengelige for kryssing for gående og syklende. Langs fjorden går det en kyststi som er regulert, men ikke opparbeidet på deler av strekningen forbi analyseområdet.

Ill.: 500-meters radius fra fremtidig T-banestasjon(T) på Vækerø og 200-meters radius fra dagens buss(B)- og trikkeholdeplasser(t)



Ill.: Mobilitet

1:6000 [A4]

Tegnforklaring

- Analyseområde
- 200-meters radius fra trikk og buss
- 500-meters radius fra T-bane og jernbane
- T Mulig fremtidig T-banestasjon
- J Jernbanestasjon
- Jernbanespor
- t Trikkestop
- Trikkelinje
- B Bussholdeplass
- Busslinje
- Eksisterende sykkelanlegg
- Fremtidig sykkelanlegg
- Eksisterende gangforbindelse/fortau
- 5000 ÅDT, årsgjennsnitt
- Bebyggelse

Den nordre delen av analyseområdet er betjent av trikken mellom Bekkestua – Skøyen – sentrum og Ljabru. Langs E18 er det to holdeplasser for buss. I dag stopper bussen mellom Snarøya og Grorud (#31) og Voksen skog og Kværnerbyen (#32) stopper på begge holdeplassene. Ved holdeplassen i sørenden av Vækerøveien stopper i dag dessuten en rekke regionbusser mellom Asker/ Bærum og Oslo bussterminal.

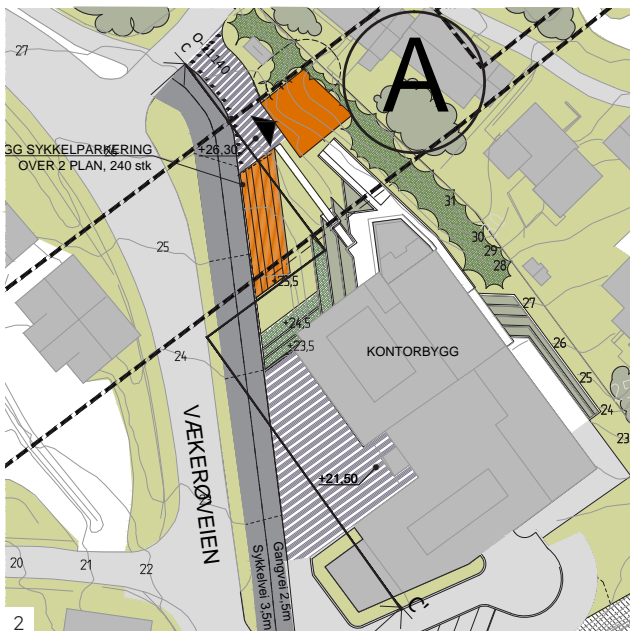
Fornebu-banen er en ny T-banestrekning som skal gå i tunnel fra Majorstuen til Fornebu. Banen vil i tillegg til de to stasjonene og Vækerø, ha stoppested ved Flytårnet, Fornebuporten, Lysaker og Skøyen, og ved Majorstuen vil banen kobles på det eksisterende T-banetilbudet. Reisetiden vil være på cirka 12 minutter mellom Fornebu og Majorstuen og planlagt frekvens er på åtte avganger i timen. Reisetiden fra Vækerø til Majorstuen og Fornebu vil bli på henholdsvis 5 og 7 minutter.

Fornebu-banen bygges i samarbeid mellom Oslo kommune og Viken fylkeskommune. Byggearbeidene startet høsten 2020 og er planlagt ferdigstilt i 2027. Banen skal

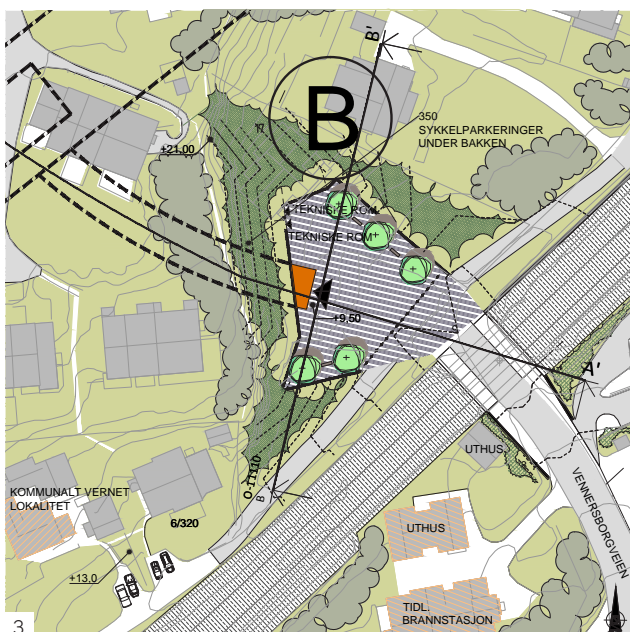
Ill.: Stasjonsutganger for ny Vækerø stasjon (1) og illustrasjonsplaner for utgang Vækerøveien (2) og Vennersborgveien (3)



1



2



3

finansieres av statlige midler, bymiljøavtaler, Oslopakke 3-midler og grunneierbidrag. Reguleringsplanen for Oslo-delen av banen ble vedtatt av bystyret i januar 2018, mens reguleringsplanen for den øvrige delen av banen ble ferdigbehandlet i Bærum kommune i 2015.

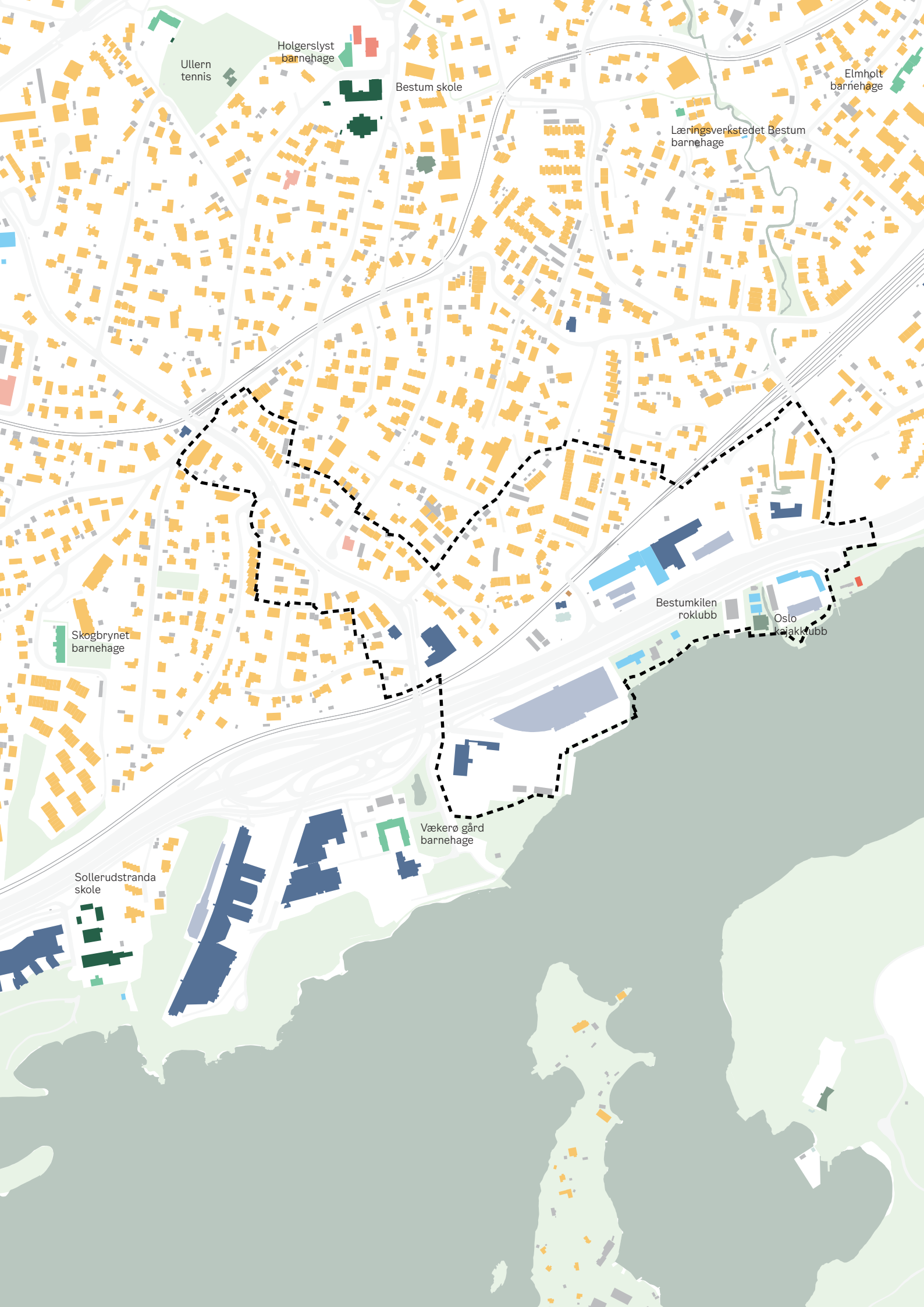
Vækerø stasjon vil som vist på kartet plasseres på nordsiden av E18 og Drammensbanen, med stasjonsopp ganger ved krysset Vækerøveien – Nedre Skogvei og ved jernbaneundergangen ved Vennersborgveien. Selve stasjonen vil ligge cirka 30 meter under bakkenivå. På enkelte deler av strekningen vil Forneubanen anlegges med åpen byggegrop, men dette berører ikke områdene ved Vækerø. Stasjonsutgangene ved Vennersborgveien vil imidlertid være i konflikt med boligene i Vennersborgveien 4, 4b og 4c.

1. Trikketoppet på Furulund
2. Gang-/sykkelveien langs E18
3. Gang-/sykkelveien langs E18 med Bestumkilen i bakgrunnen
4. E18 som barriere og kilde til støy og forurensing sett fra gangbroen ved Bestumveien
5. Undergangen ved Vennersborgveien sett mot fjorden



Alle foto: Oslo kommune, PBE





Ullern tennis

Holgerslyst barnehage

Bestum skole

Elmholt barnehage

Læringsverkstedet Bestum barnehage

Skogbrynet barnehage

Bestumkilen roklubb

Oslo kajakkklubb

Vækerø gård barnehage

Sollerudstranda skole

Arealbruk og nærmiljøfunksjoner

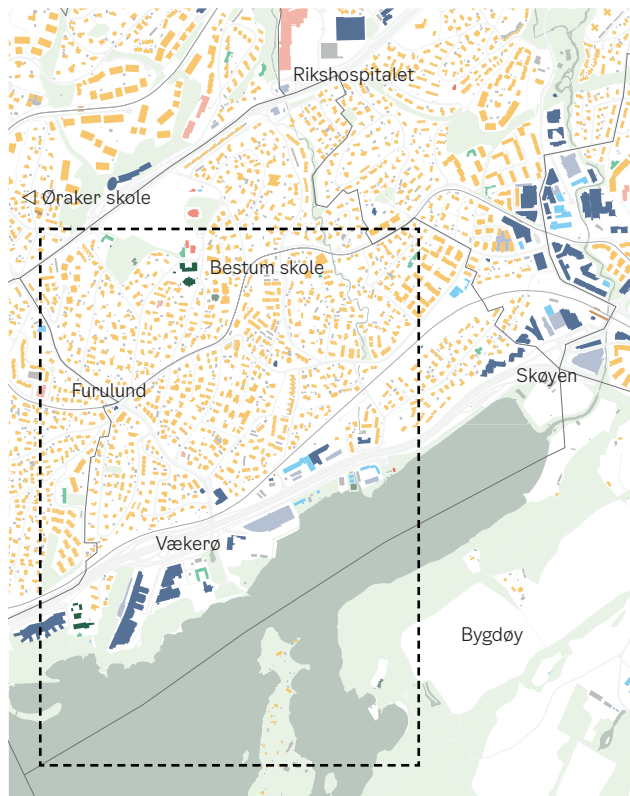
På sørsiden av jernbanen består analyseområdet av en kombinasjon av både arbeidsplassintensive og arealkrevende næringsvirksomheter. Deler av områdene nærmest sjøen disponeres til båtopplog, roklubb og tilhørende funksjoner. Arealene helt i øst består av boliger. Det samme gjelder for den delen av analyseområdet som ligger på nordsiden av jernbanen og analyseområdets omgivelser i vest, nord og øst. Ved trikketoppet på Furulund er det et lite, lokalt rettet servicetilbud. For øvrig er alt av service og nærmiljøfunksjoner lokalisert til Skøyen og Lysaker/Lilleaker. På Skøyen og Lysaker er det dessuten en sterk konsentrasjon av kontorbaserte virksomheter. På sjøsiden, vest for analyseområdet, ligger Vækerø gård barnehage og Sollerudstranda skole. Skolen er en praktisk rettet alternativ ungdomsskole.

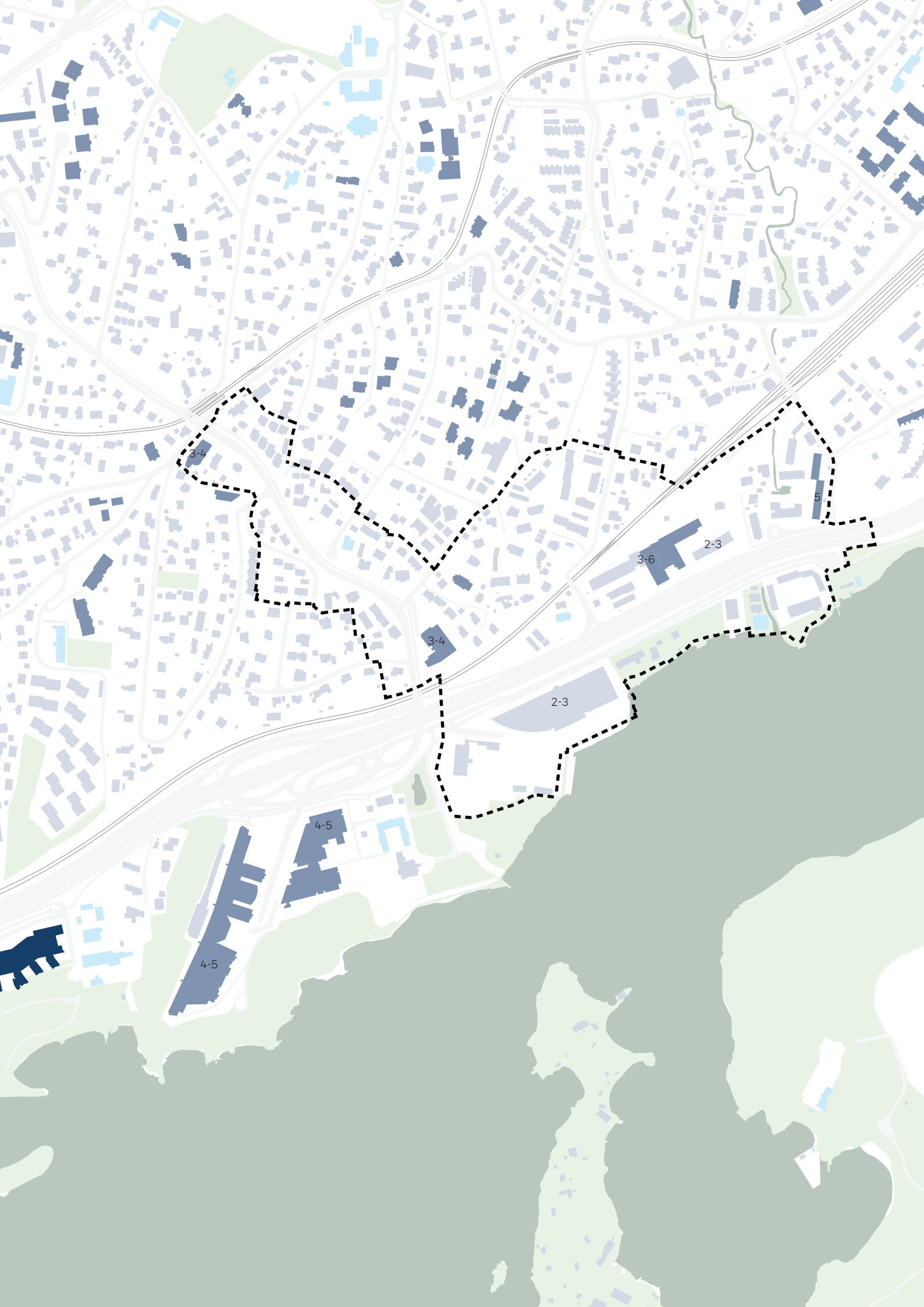
Analyseområdet ligger i Ullern bydel, i inntaksområdet til Bestum barneskole og Øraker ungdomsskole som ligger et stykke nord for analyseområdet. I henhold til byens skolebehovsplan for perioden 2022-2031 har barneskolene i bydelen høy oppfyllingsgrad og på ungdomstrinnet er det også behov for kapasitetsøkning. Det skal derfor etableres ny barne- og ungdomsskole

på Hoff med to nye klasserekker på barneskoletrinnet og fire nye klasserekker til ungdomsskolen. Skolen skal bygges med flerbrukshall i kombinasjon med flere andre kommunale funksjoner. I tillegg er det besluttet at Smestad skole skal rehabiliteres, og det pågår reguleringsarbeid for å erstatte deler av bygningsmassen med nybygg. Som en del av løsningen for økt kapasitet i området, søkes det å regulere inn en ungdomsskole med kapasitet til seks klasserekker på Smestad skoles tomt. Behovet er imidlertid ikke tidfestet og skal utredes videre. Ettersom det planlegges for omfattende boligbygging i bydelen også etter skolebehovsperiodens planperiode, pågår det dessuten sonderinger knyttet til anskaffelse av ytterligere én skoletomt i nærområdet.

Barnehagebehovsplanen legger blant annet opp til at barnehager skal plasseres i nærheten av der folk bor og der hvor den offentlige kommunikasjonen er god. Ifølge planen har bydelen mye ledig kapasitet og derfor potensial for større kapasitetsutnyttelse. Planen beskriver behovet frem mot 2030 og utreder ikke nødvendighet av tiltak på lengre sikt.

Ill.: Arealbruk og nærmiljøfunksjoner





Byroms- og bebyggelsesstruktur

Det er ingen opparbeidede torg innenfor analyseområdet. Sollerudstranda, Hydroparken og parken rundt Vækerø gård er mye brukte turområder og møteplasser, og kyststien forbinder disse områdene.

Næringsbebyggelsen innenfor avgrensningen er i hovedsak strukturert etter E18 og Drammensveien, men henvender seg i ulik grad mot veiene. Bebyggelsen varierer fra to til seks etasjer og er omgitt av parkerings- og manøvreringsareal på flere kanter. Det er med andre ord ingen tydelige romdannelser eller bebyggelsesstruktur innenfor sjøsiden av analyseområdet. Vest for analyseområdet er kontorkompleksene strukturert av landskapet.

På nordsiden av jernbanen består bebyggelsen av åpen småhusbebyggelsen i en til tre etasjer. Bebyggelsen er strukturert av bolig gatene, men ligger med varierende avstand til veiene og det er heller ingen tydelige romdannelser eller bebyggelsesstruktur i denne delen av analyseområdet.

Analyseområdet er i stor grad omgitt av lav småhusbebyggelse i en åpen struktur, men rett nord for analyseområdet består bebyggelsen av punkthus i fire etasjer.



Ill.: Byroms- og bebyggelsesstruktur

N ▲ 1:6000 [A4]

Tegnforklaring

[- - -] Analyseområde

3 Etasjeantall

Småhus og næringsbygg i 1-3 etasjer

Blokkbebyggelse og næringsbygg i 4-6 etasjer

Blokkbebyggelse og næringsbygg i 7-11 etasjer

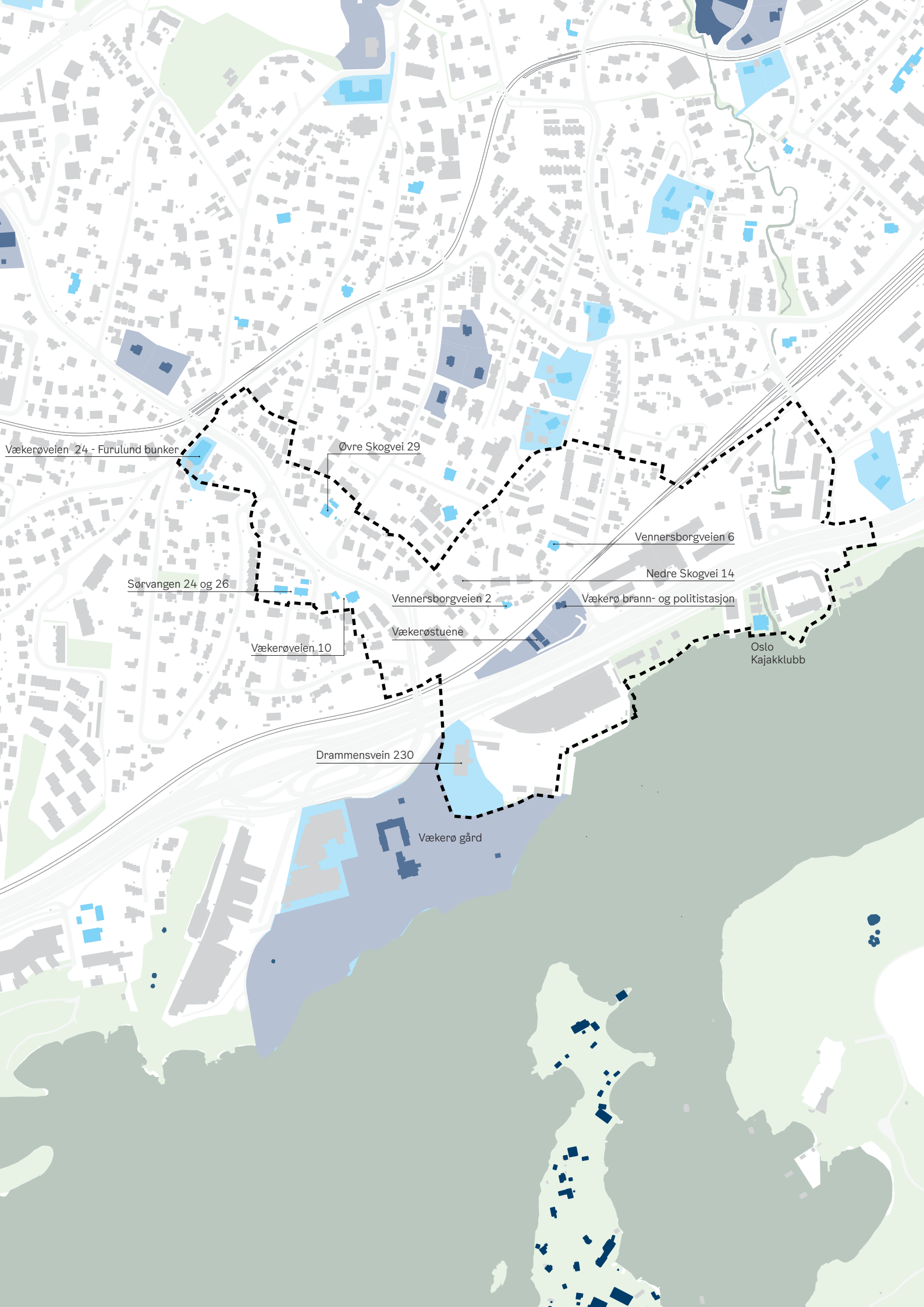
Blokkbebyggelse og næringsbygg i 12 etasjer eller mer

Institusjonsbebyggelse i varierende høyder

— Elv/bekk

Grønnstruktur

Veiareal



Vækerøveien 24 - Furulund bunker

Øvre Skogvei 29

Vennersborgveien 6

Nedre Skogvei 14

Sørvangen 24 og 26

Vennersborgveien 2

Vækerø brann- og politistasjon

Vækerøveien 10

Vækerøstuene

Oslo
Kajakkklubb

Drammensvein 230

Vækerø gård

Kulturminneverdier

Innenfor og inntil analyseområdet er det flere bygg og lokaliteter med status som kulturminne. Vækerøstuene og Vækerø brann- og politistasjon, utgjør et samlet kulturhistorisk miljø og er regulert til bevaring gjennom plan- og bygningsloven. I tillegg er det igangsatt arbeid med fredning av disse kulturminnene. Videre er Vækerø gård og parkanlegget som ligger rett vest for analyseområdet også regulert til bevaring gjennom plan- og bygningsloven. Oslo kajakkklubb, flere av eneboligene og forretningsgården og en bunker ved Furulund trikkestop er oppført på Byantikvarens gule liste over prioriterte kulturminner og kulturmiljøer i Oslo. Kontorbygningen i Drammensveien 230, Vestre Akers barnehjem i Nedre Skogvei 14, boligene i Bestumveien 2 og gangbroen over E18 helt øst i analyseområdet, bevarte bygninger og anlegg som forteller stedets historie, men som per i dag ikke har noen formell kulturminnestatus. Bestumveien 2 utredes for bevaring i Byantikvarens pågående kartlegging av etterkrigstidens massebyggeri. På andre siden av Bestumkilen ligger Bygdøy som er et fredet helhetlig kulturmiljø av nasjonal verdi.

Vækerøstuene

Vækerøstuene ble bygget sent på 1700-tallet og var opprinnelig del av flere arbeiderboliger som ble bygd for arbeidere som drev med tømmerkjøring og utskiping av trelast fra Vækerø. Den ene av de opprinnelige stuene lå på andre siden av Drammensveien, men ble revet i forbindelse med utvidelse av veien på 1950-tallet.

Vækerø brann- og politistasjon

Vækerø politistasjon ble tegnet av arkitekt Niels K. Bay og oppført i 1892 som en av de første politistasjonene utenfor forstedene i gamle Aker. Stasjonen var et svar på at både byen og behovet for ordensmakt vokste og besto av et stasjons- og bolighus, et fengselsbygg og en stor hage. Politistasjonen ble oppført i nasjonalromantisk stil som et laftet tømmerhus med tårn. Driften ble avviklet i 1963, men anlegget er en av få gjenværende eksempler på politistasjoner fra tiden og det eneste i nasjonalromantisk stil.

Vækerø gård

Vækerø gård var opprinnelig husmannsplass under Øvre Bestum gård, men ble utskilt som egen gård i 1713 og drevet som utskipingshavn for trelast fra Bogstad. Nåværende hovedbygning ble oppført for Carl Otto Løvenskiold i 1880 og tegnet av arkitekt Herman Schirmer. Bygningen ligger i en romantisk landskapspark med paviljong, terrassehage og fjellhage. Vækerøveien ble trolig anlagt fra Bogstad gård til fjorden for å omgå skattekrav langs Lysakerelven. Under krigen ble eiendommen rekvirert og brukt som bolig og kontor av Marineoberkommando Norge. Norsk Hydro overtok størsteparten av eiendommen i 1985, og kjøpte hele gården i 1997.

Oslo Kajakklubb

Oslo Kajakklubb sitt klubblokale ble tegnet av arkitekt Sigmund Brønne i en nøktern funksjonalistisk stil og oppført i 1935.

Vennersborgveien 2

Vennersborgveien 2 er en paneltømmerbygning som ble oppført på midten av 1700-tallet og som med nærheten til sjøen, trolig kan ha vært et fiskerhus. På 1980-tallet fikk huset et tilbygg tegnet av arkitektene Mogens Lønborg Friis og Anne Tinne Kielland Friis.

Vennersborgveien 6

Vennersborgveien 6 er en trevilla fra siste del av 1800-tallet.

Vækerøveien 10

Vækerøveien 10, også kalt Wahrenhof, består av en villa i sveitserstil og et uthus.









Sørvangen 24 og 26

Sørvangen 24 og 26 består av to boligbygg og et uthus, og er oppført i første del av 1900-tallet.

Ill.: Kulturminneverdier

1:6000 [A4]

Tegnforklaring

	Analyseområde
	Automatisk fredet kulturminne
	Fredet kulturminne
	Regulert til bevaring
	Regulert til bevaring, lokalitet
	Prioritert kulturminneinteresse (kommunalt listeført)
	Prioritert kulturminneinteresse, lokalitet (kommunalt listeført)
	Grønnstruktur

Øvre Skogvei 29

Øvre Skogvei 29 er en bolig i dragestil med uthus og dukkestue som ble oppført i siste del av 1800-tallet.

Vækerøveien 24 – Furulund bunker

Vækerøveien 24 består av en bunker og en forretningsgård som ble brukt som hovedkvarter for tysk politi og sikkerhetstjeneste under annen verdenskrig. I tilknytning til kvarteret ble det rekvirert mange villaer og oppført mannskapsbrakker. En skytestilling på adressen Vækerøåsen 4 er fortsatt bevart.

Drammensveien 230

Drammensveien 230 ble oppført i 1913 som kontorbygning med beboelse. Bygningen ble tegnet av arkitekt Henrik Bull for statsminister Løvenskiold.

Nedre Skogvei 14

Bestum middelskole ble oppført i 1900 og er forløperen til Ullern videregående skole. I 1931 flyttet skolevirksomheten til Ullernchausséen og Nedre Skogvei 14 tatt i bruk til Ullern og Vestre Akers barnehjem.

Bestumveien 2

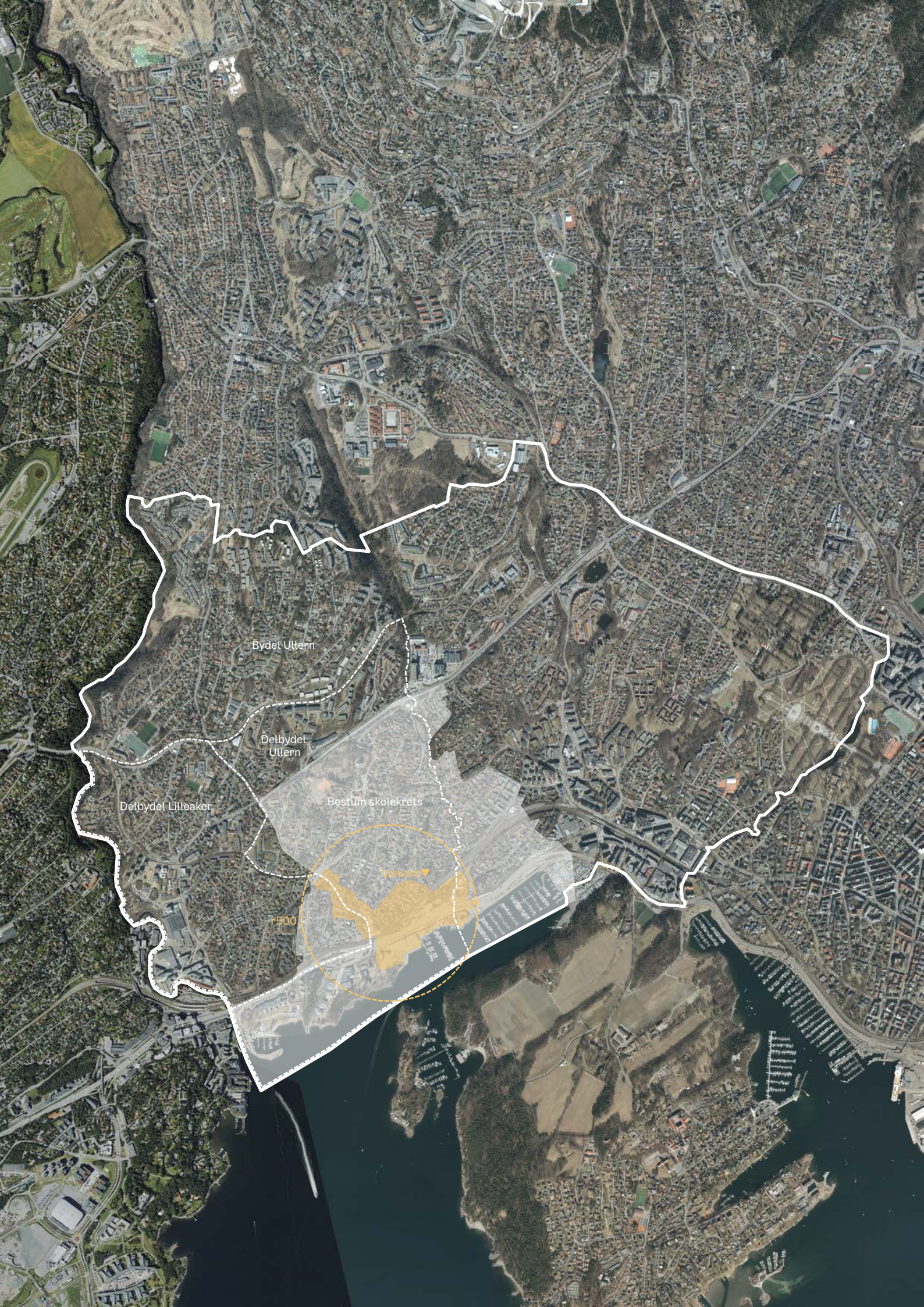
Boligblokkene i Bestumveien 2 er oppført på begynnelsen av 1950-tallet og er Olav Selvaags første eksempel på blokkbebyggelse med duplexleiligheter med adkomst via spiraltrapp og svalgang.

Gangbro E18

Gangbroen over E18 mellom Bestumveien og Maritim ble bygget i forbindelse med utvidelsen av Drammensveien til firefelts motorvei på 60-tallet og er en typisk representant for sin tids brouforming.

1. Boligene i Bestumveien 2 med adkomst via spiraltrapp og svalgang.
2. La-Sa Båt og Motor i Drammensveien 214, oppført i prefabrickerte betongelementer og tegnet av arkitekt Einar Dahle
3. Vækerø brann- og politistasjon med Vækerøstuene i bakgrunn
4. Vækerø gård og kyststien





Bydel Ullern

Delbydel Ullern

Delbydel Lilleaker

Bestum skolekrets

▼
r500

Boligsammensetning

Kommuneplanens samfunnsdel fra 2018 angir at det ved den pågående revisjon av arealdelen skal vurderes hvordan boligtilbudet kan bli mer variert i de ulike delene av byen. En variert boligstruktur kan bidra til sosialt bærekraftige bomiljøer, blant annet gjennom å legge til rette for bostabilitet og en mer variert befolkningssammensetning.

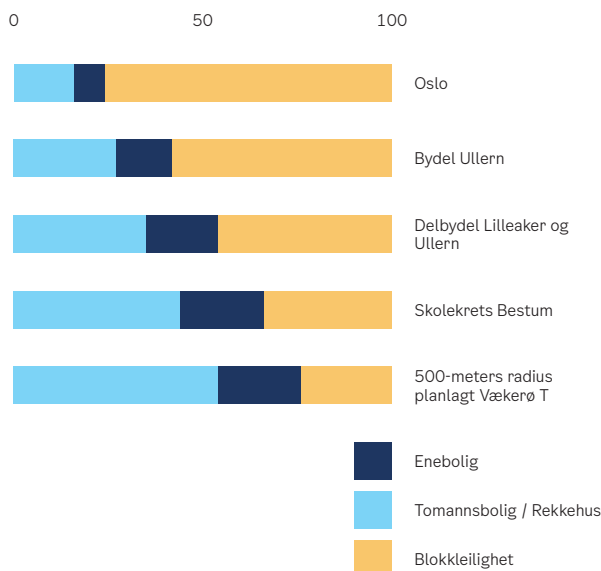
Bydel Ullern har en boligsammensetning som består av 40 prosent eneboliger, rekkehus og tomannsboliger og 60 prosent blokkleiligheter. Dette er en høyere andel småhus sammenliknet med byen som helhet. Som konsekvens er også 40 prosent av boligene store boliger over 100 kvadratmeter.

Analyseområdet er en del av delbydelene Lilleaker og Ullern og av Bestum skolekrets. Til sammen har de to delbydelene en andel småhus på 55 prosent, som er noe høyere enn bydelen. Og andelen store boliger over 100 kvadratmeter er størst også her, på 45 prosent. Innenfor Bestum skolekrets er overvekten av småhus og store boliger enda høyere, på henholdsvis 65 og 55 prosent.

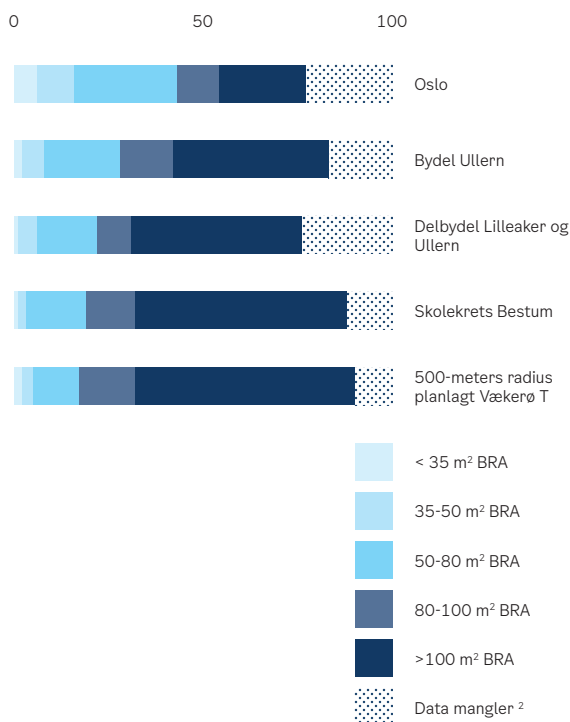
Funksjonelt sett bør Vækerøs rolle ses i sammenheng med nærmiljøfunksjoner og servicetilbud på både Lysaker og Skøyen. Innenfor en radius på 500 meter og gangavstand på cirka 5 minutter fra den planlagte stasjonen på Vækerø, er overvekten av småhus enda tydeligere med 75 prosent småhus.

I det kommende arbeidet med å sikre en variert boligstruktur, må det gjøres en vurdering av hvilken geografisk størrelse som er best egnet til å si noe om eksisterende og fremtidig boligsammensetning for området.

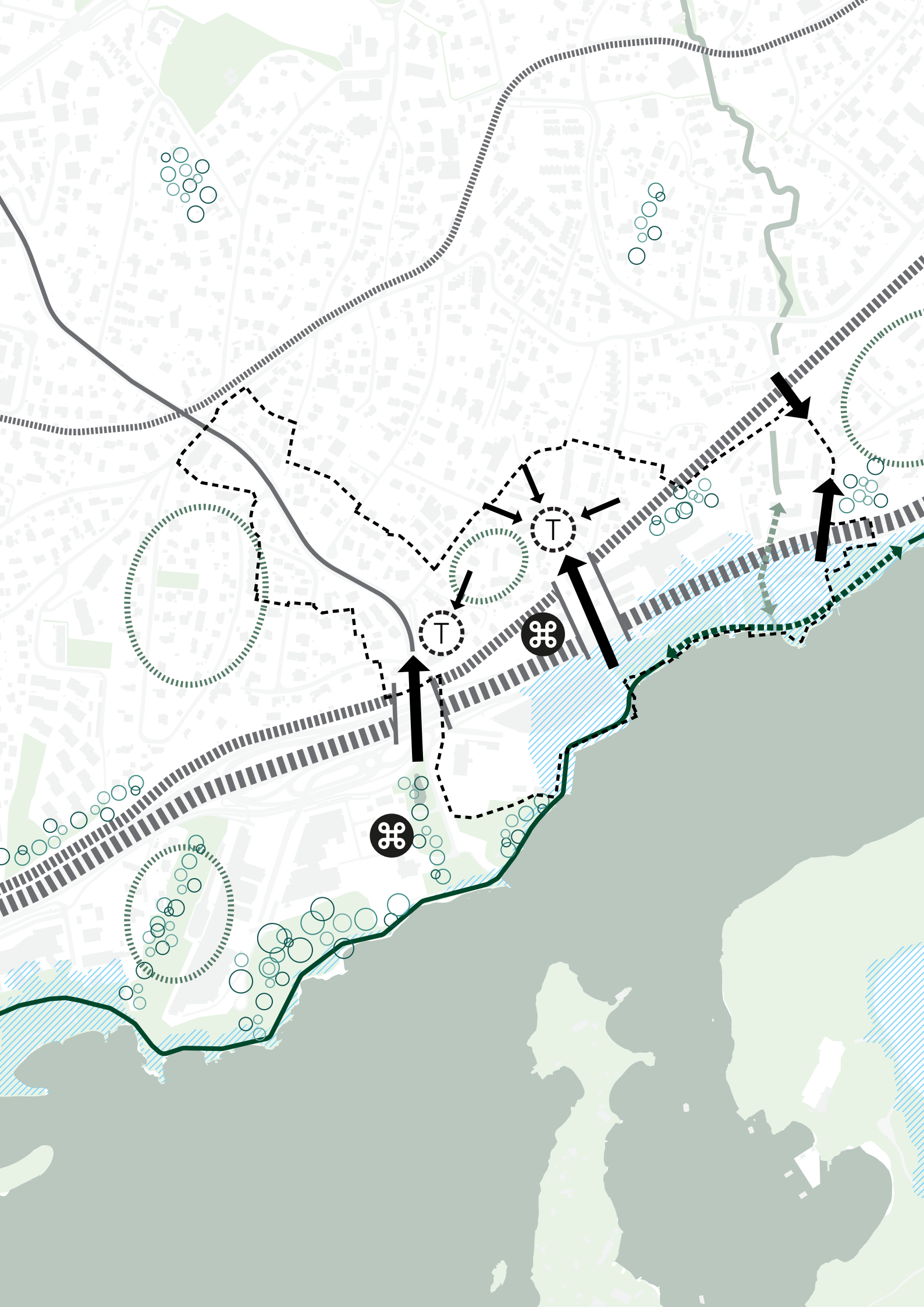
Boligtyper i prosent



Boligstørrelser i prosent



2) For deler av byens boliger er størrelsen ikke kjent og det jobbes med å oppdatere disse dataene. Datasettet for boligtyper er komplett.



Samlet steds- og mulighetsanalyse

Oppsummert har analyseområdet følgende utfordringer, usikkerheter og muligheter:

Utfordringer

- Transformasjon av småhusområdet på nordsiden av jernbanen vil være utfordrende med mange eiere og ulike ønsker for utviklingen.
- E18 og jernbanen er sterke barrierer med få kryssinger for gående og syklende, som gir dårlig sammenheng på tvers og som skiller fjorden fra byen innenfor.
- Både E18 og jernbanen er kilde til støy og arealkrevende, E18 er i tillegg kilde til luftforurensing i området.
- Dagens kollektivtilbud er begrenset.
- De planlagte stasjonsinngangene til T-banen er omgitt av private småhustomter og mangler tilgang fra flere retninger.
- Analyseområdet er lavt utnyttet og preget av arealkrevende næringsbygg med omkringliggende parkering sør for jernbanen.
- Arealene langs fjorden er berørt av fare for stormflo.
- Deler av kyststien er regulert, men ikke opparbeidet langs fjorden.

Usikkerheter

- Deler av analyseområdet er bundet opp av E18 og den uavklarte situasjonen knyttet til utviklingen av veien.

Muligheter

- En fremtidig Fornebu-bane vil gi et svært godt kollektivtilbud til Fornebu, Skøyen og Majorstuen.
- Analyseområdet har flere landemerker og historiefortellende elementer som kan gi tidsdybde og stedegne kvaliteter til området.
- Eksisterende blågrønne kvaliteter som fjorden, Vækerøodden, parken ved Vækerø gård og Mærradalsbekken samt etablerte møteplasser som Sollerudstranda, kystlinjen og Hydros parkanlegg gjør området egnet for bolig.
- Vækerøs rolle bør vurderes i sammenheng med Lysaker og Skøyen med tanke på blant annet lokalt servicetilbud.

Ill.: Samlet steds- og mulighetsanalyse

1:6000 [A4]

Tegnforklaring

-  Analyseområde
-  Fremtidig kollektivtilbud
-  Landemerke
-  Flomutsatt område
-  Manglende turvei
-  Svak forbindelse
-  Barriere
-  Høydedrag
-  Mulig styrket blågrønn forbindelse
-  Bekk
-  Vegetasjon

Oppsummering tidlig medvirkning

Den 23. mai 2022 arrangerte Plan- og bygningsetaten (PBE) informasjons- og medvirkningsmøte for inviterte deltakere om det mulige utviklingsområdet Vækerø, i Skøyen kirke. Det kom cirka 80 - 100 personer på møtet, det antas at de fleste var beboere i området.

Møtet besto av tre deler: Innledningsvis holdt PBE en presentasjon om kommuneplanarbeidet generelt, og om den foreløpige analysen av det mulige utviklingsområdet på Vækerø spesielt. Deretter var det mulig å stille spørsmål fra salen og bidra med kunnskap til analysen, før det til slutt var mulig å stille spørsmål direkte til PBEs representanter. Den første delen ble filmet og tilgjengeliggjort på Oslo kommune sine nettsider i etterkant av møtet.

Det var også mulig å si sin mening i et nettbasert skjema på Oslo kommunes hjemmesider i perioden 17. mars - 15. juni 2022. Deltakerne ble spurt om synspunkter på kommunens stedsanalyse for Vækerø, hva som er positivt ved området i dag og som bør tas vare på, hva som er negativt og bør forbedres og hva området bør bli i framtiden. Det kom 35 innspill til Vækerø.

I tillegg har det kommet noen skriftlige innspill som er oppsummert og kommentert i eget vedlegg.

Møte i ungdomsrådet ble ikke gjennomført våren 2022, men vil skje i høringsperioden våren 2023.

Til sammen ga dette følgende overordnede innspill om Vækerø:

Positivt i dag

I nettundersøkelsen understreket mange at det foreslåtte utviklingsområdet er et veletablert og godt boligområde, med grønne naturkvaliteter med trær og dyreliv, gode solforhold og utsikt og tilgang til sjø og båthavn. Området gir velvære og trivsel for de som besøker og bor i området. Området er en stille, grønn oase i byen, med lite gjennomgangstrafikk. Det er et trygt, rolig og godt område for småbarnsfamilier, godt oppvekstmiljø, god skole og trygg skolevei, med lite bråk og kriminalitet. Miljøet er godt.

Området har variert og åpen bebyggelse med luft mellom byggene og menneskene, og har en mangfoldig beboergruppe. Kvaliteten ligger i at det ikke er et byområde, men et tettbygd boligstrøk nærme byen. Det understrekes at det er hjemmet til mange personer og familier, med fellesskap, gode naboforhold og grønne kvaliteter. En sier det er en god blanding av næring og boliger i dag, og bør beholdes slik.

Området har mye historisk bebyggelse, bla. Vækerø politistasjon, Vækerøstuene og gamle arbeiderboliger, som gir stedet identitet. Sjarmen med småhusområdet understrekes - kvaliteten som ligger i mange flotte,

æverdige bygninger og en verdifull bokultur som det er verdt å ta vare på. Vækerøparken er svært positiv for området, og må bevares. Området langs Vækerøveien er i dag preget av et historisk bomiljø med gode oppvekstvilkår for barn og med gode grøntarealer og trær.

Området har nærhet til både sjøen og byen, til nærbutikk og det er god kommunikasjon med tog, trikk og buss i alle retninger. Nærhet til Sollerudstranda fremheves også.

Negativt i dag

Mange viser til at jernbanen og E18 er betydelige støykilder og barrierer, som skaper dårlig tilgjengelighet til fjorden. Arealbruken langs sjøen betegnes som kaotisk og uoversiktlig. Det fremholdes også at det er fravær av attraksjoner og tilbud som gjør sjøfronten interessant som del av byen.

Dagens vegstandard er dårlig, blant annet er Bestumveien farlig for myke trafikanter. Trafikken, særlig tungtrafikk, på Vækerøveien bør reduseres, eller veien bør legges om. Det er for eksempel et farlig krysningspunkt for fotgjengere over Vækerøveien fra Sørvangen til Holgerslystveien.

Et innspill mener det har kommet mange stygge boliger gjennom en klattvis utbygging de siste årene, og at disse står i kontrast til de gamle boligområdene. Det vises også til problemer med overvann og drenering som følge av senere års utbygging.

En innsender viser til avisartikler om at nye fortettingsprosjekt går på bekostning av grøntområder, og at det gir redusert trivsel og i verste fall føre til (psykiske) sykdommer.

Det påpekes også fra noen at området har lite friområder, få/ingen lekeplasser og få benker.

Innspill til steds- og mulighetsanalysen

En innsender viser til at analysen nevner Øvre Skogvei 29 under kulturminneverdier, men at også andre eiendommer i Øvre Skogvei er vernet og vil bli påvirket dersom utviklingsområdet skal inkludere deler av Øvre Skogvei. Dette er ikke omtalt.

I et annet innspill fremholdes at analysen av det justerte utviklingsområdet er svært mangelfull, og at det ikke er konsekvensanalyse for boliger og områder som direkte og indirekte berøres.

Det sies også at kommunen gjennom å endre utviklingsområdet går imot det kommunen selv har som forutsetning for revisjon av småhusplanen. Der vektlegges å skjerme områder for ytterligere fortetting, å ivareta historiske og grønne kvaliteter og styrke vernet av vegetasjon og trær. Ved å ta deler av Øvre Skogvei inn i utviklingsområdet vil det tas ut av småhusplanen, og et historisk område med flere vernede boliger, trær og

vegetasjon vil bli rasert. Dette er ikke berørt i analysen.

Kommunen har til dels omtalt direkte berørte eiendommer. Konsekvensene for tilliggende eiendommer og strøk er imidlertid fraværende, og analysen verken behandler eller tar innover seg den betydelige negative effekten en utvidelse av utviklingsområdet vil ha for eksisterende bebyggelse og bomiljø i Øvre Skogvei og tilliggende gater.

Videre vises til at det ikke gis noen begrunnelse for at kommunens ønske om at fortetting kan tilføre bymessige kvaliteter langs Vækerøveien. Det fremgår at et mål med utvikling langs Vækerøveien er å bedre koblingen til sjø og by, men det kan enkelt la seg gjøre uten det svært ta ut eksisterende boområde ut av småhusplanen og ved det rasere eksisterende, historiske boområder. Analysen angir ingen alternativer for hvordan dette målet i tilfelle kan nås med mindre inngripende midler.

Synspunkt på om Vækerø bør bli nytt utviklingsområde

Imot: Mange av innspillene ønsker at området ikke blir nytt utviklingsområde, men at det beholdes som småhusområde. Noen mener det ikke er behov for ny stasjon på Fornebubanen, siden de har god kollektivdekning allerede. Dersom konsekvensen av stasjonen er et utviklingsområde, bør den heller droppes. Det bør heller satses på bedre forbindelse for gående og syklende til Lysaker. Fortetting bør beholdes rundt Lysaker, som i dag.

De mener at mer bymessig utvikling ikke er et behov i Oslo, men at det heller bør bygges barnevennlige boligområder og oppholdssteder, og at Bestum er egnet for det. Det vises også til biologisk mangfold og gamle trær, og at det er nærhet til natur, luft og bedre plass som gjør bydelen elsket. Dette bli ødelagt ved fortetting. En innsender ønsker heller å utvide byen utover enn å ødelegge småhusområder. Økt utbygging er ikke bærekraftig med dagens situasjon langs Vækerøveien. Noen viser til at den nye avgrensningen vil medføre tettere bebyggelse og gå på bekostning av lokale kvaliteter som grøntområder, dyreliv og beboernes velvære og trivsel. Det uttrykkes bekymring for å miste et rolig boligområde, og for at trafikk, støy og generell uro vil øke i området. En innsender blir provosert over ordbruken til kommunen når det snakkes om "en grønn by", og mener at fortetting vil gi høyblokker og ikke grønt.

Skolene i området er allerede overbelastet, så flere boliger og innbyggere krever bedre infrastruktur.

Ny bebyggelse i form av høye hus vil ødelegge idyllen, og det vises til at allerede er mange byggeprosjekter i området. Noen antar at det ikke vil bli plass til familier med 2-3 barn i leilighetene som vil bygges. Det uttrykkes også at området ikke trenger flere blokker eller butikker.

Utviklingsområdet vil skape usikkerhet om framtidig utvikling, og vanskeligjøre kjøp og salg av eiendommer. Ingen vil kjøpe bolig med en slik usikkerhet hengende over seg.

For: Andre ser det som naturlig og fornuftig at det skjer en utvikling, særlig når/hvis det kommer ny stasjon på Fornebubanen. Noe næringsvirksomhet er bra, men kontorområder som er døde om kvelden er ikke positivt. Det er svært få verneverdige eiendommer, og mange er støyutsatt i dag. Det bidrar til å at området ligger godt til rette for å bli et utviklingsområde.

Det vises til den nokså planløse fortettingen som har foregått de siste årene, og at den ikke har vært spesielt vellykket. Innføring av et utviklingsområde og frigjøring fra småhusplanen, kan kanskje legge forholdene til rette for en mer bymessig bebyggelse, noe som er naturlig i et såpass sentralt strøk med god kommunikasjon.

Innhold og planløsning i mulig nytt utviklingsområde

Det legges vekt på at det må sikres en helhetlig planlegging av området. Hensikten med ny bebyggelse må være å gjøre området til et enda bedre sted å bo, og ikke primært å sikre finansiering av Fornebubanen.

Noen viser til at det ikke er nødvendig å rasere eksisterende bomiljø langs Vækerøveien for å nå målet om fortetting rundt stasjonsområdet. Den opprinnelige avgrensningen av utviklingsområdet bør derfor beholdes, ev. bør det reduseres noe.

Det fremholdes at det er viktig med «sakte fortetting», der utbyggingen skjer over lang tid. Det uttrykkes ønsker om kafeer i området.

Flere innspill mener at E18 og eventuelt jernbanen bør bygges i tunnel eller legges under lokk, og noen mener det bør lages park over tunellen og ned til sjøen. Eventuelt bør det som et minimum bygges flere kryssinger. Broen i Vækerøveien bør utvides for å bedre tilgjengelighet mellom boligområdene og sjøen. Gode forbindelser fra T-banen over eller under E18 og jernbanen vil øke byutviklingspotensialet på Vækerø vesentlig.

Det er innspill om at strandområdet ikke bør bygges, samtidig som det fremholdes at det er sjøsiden som har størst potensial for byutvikling. Andre mener Bestumkilen fortsatt må ha maritim virksomhet, blant annet med flere båtplasser. Sjøfronten er attraktiv for næring, men en planprosess bør definere arealbruk som gjør Vækerøområdetets særlige verdier tilgjengelig for allmennheten. Dette kan være arealer for kulturformål eller andre publikumsattraksjoner, som f.eks. akvarium eller helårs tivoli. Det bør stilles krav om felles planlegging på hele sjøfronten slik at grunneierne må dele på tapet ved at det ikke reguleres til næringsareal.

For at utbygging på sjøsiden av E18 ikke skal forringe bokvalitetene på oversiden, må det i videre planlegging utredes og sikres mot refleksjon av støy mot nordsiden av veg/jernbane

Det er behov for skole, kulturtilbud og idrettsanlegg, og dette behovet vil bli styrket ved ny utbygging.

Noen mener det ikke er behov for flere næringsbygg enn i dag, mens en annen mener det bør legges næringsbygg som skjerming mellom boliger og bane/motorvei. Det understrekes at kontorbygg ikke bør okkupere de beste tomtene. Kontorbyggene på Hydro og Vækerø kan omgjøres til boliger, skoler eller omsorgshjem.

Flere mener at det ikke må bygges hus i høyden. Det fremheves særlig at byggehøyde for ny bebyggelse langs sjøen må begrenses, slik at eksisterende bebyggelse i skråningen bak beholder sol- og lysforhold. Bestumkilen bør ikke nedbygges med leilighetsbygg for noen få, men være åpen og tilgjengelig for alle. Det må bli en variert bebyggelse, med både eneboliger, rekkehus og leiligheter.

Historiske områder, som bla. Vækerø politistasjon og Vækerøstuene, må restaureres, videreutvikles og åpnes for allmennheten. Bestum stasjon må bevares. Byantikvaren bør som grunnlag for planarbeidet kartlegge alle hus i planområdet og raskt listeføre eller frede de viktigste byggene. Vern og utvikling av Vækerø politistasjon som historisk referanse og nåtidig kulturbygg bør være del av planarbeidet.

Noen mener det heller bør lages flere friarealer enn flere bygg. Det må sikres flere grønne lunger, de store furutrærne må bevares og bekkeløp må vurderes åpnet. Tilgang til Mærradalsbekken må sikres. Det må sikres tilgang til sjøen på hele strekningen langs Bestumkilen, med gode, sjønære rekreasjonsarealer. Bygg som Thaugland og Maxbo bør ikke beholdes.

Som ledd i planarbeidet bør alle trær i planområdet kartlegges og omkrets måles. Eierne av særlig verdifulle trær bør informeres om at kartleggingen er foretatt og begrensningene som gjelder for trærne, jf. bl.a. gjeldende småhusplan.

Det har også kommet noen spørsmål til framtidige løsninger. Det gjelder utnyttelsesgrad, størrelse på eventuelt lokk over vei/jernbane, muligheten for underganger og om finansiering av slike tiltak. PBE informerer om at disse spørsmålene må besvares gjennom en framtidig reguleringsplan for området.

Avgrensning av utviklingsområdet

Noen mener at den foreslåtte nye avgrensningen mot nord langs Vækerøveien vil ødelegge et verdifullt boområde med eldre bebyggelse som bør bevares i sin nåværende form. Utbygging vil ikke bidra til positiv utvikling, men

heller forringe kvalitetene. Noen mener at inndelingen virker tilfeldig på enkelte steder, bla. i øvre deler av Vækerøveien og Holgerslystveien.

Andre mener planområdet bør utvides til å ta med seg Vækerøveien over E18 for å sikre gode framtidige krysningsmuligheter for gående og transportsyklister.

Det foreslås at planområdet utvides for å omfatte mer av småhusbebyggelsen, f.eks. ved å inkludere Sørvangen, som også vil ha kort avstand til ny stasjon.

Også et område ved Nedre Skogvei vil ligge svært nær den ene stasjonsutgangen, og det foreslås utvide området slik at grensen går fra Nedre Skogvei gjennom Bestum tverrvei og så langs Øvre Skogvei i retning Vækerøveien. Samtidig fremholdes det i andre innspill at utviklingsområdet nettopp ikke bør utvides ved Øvre Skogvei. Dersom det likevel kommer endringer i avgrensning må det skje slik at berørte naboer får tid og informasjon til å komme med synspunkt på endringene.

Det er kommet ønske om at boliger langs øvre del av Vennersborgveien opp til Bestumveien må tas med. Avgrensning bør gå i vei og ikke langs eiendomsgrense. Boligene nord for jernbanen er støyutsatt, og det bør inn i utviklingsområdet for å sikre støyskjerming, eksempelvis gjennom næringsbygg.

En mener at gnr. 6 bnr. 133 bør inkluderes, da denne eiendommen er på ca 7,5 mål og kan utvikles mer i høyden.

Frantzebråten

Frantzebråten Vel, som omfatter Frantzebråten 1-11 og Drammensveien 268 – 278, er i dag omfattet av småhusplanen, og de forutsetter at området fortsatt vil være det. De setter pris på at den vestlige delen av gjeldende utviklingsområde foreslås tatt ut. De viser også til at grunnen under deres eiendommer er regulert til vannbehandlingsanlegg, og det betyr at det vil være vanskelig å bygge større enheter med store inngrep i bakken. Innkjøringen til området er også presset siden den også er del av hovedsykkelveien. De trekker også fram at Sollerudstranda skole og den tilhørende hagen bør bevares.

Vannsport

Ro- og kajakkclubber i Bestumkilen viser til betydningen av deres aktiviteter, og behov for fortsatt areal og tilgang til sjøen og ro- og padlebanen i området. De understreker derfor at areal for slike aktiviteter må opprettholdes også i fremtiden, og at det kan kombineres med en allment tilgjengelig strandsone. Det fremholdes også at E18 bør legges i tunnel, eller at det som et minimum etableres støyskjermer langs E18 i hele området. Det er også behov for en helhetlig parkeringsløsning.

Kostnader ved opprustning av veier og økonomi generelt

Flere er usikre når det gjelder økonomiske konsekvenser for grunneierne av utviklingsområdet. Usikkerheten gjelder verdien av boliger når rammebetingelsene endres, og noen lurer på om de må flytte mot sin vilje. Det uttrykkes også bekymring for barnas relasjoner når nabolaget endres.

Flere er bekymret for at ny utbygging vil føre til behov for opprustning av veier, og at øvrige grunneiere kan få krav om bidrag til kostnader for slik utbedring.