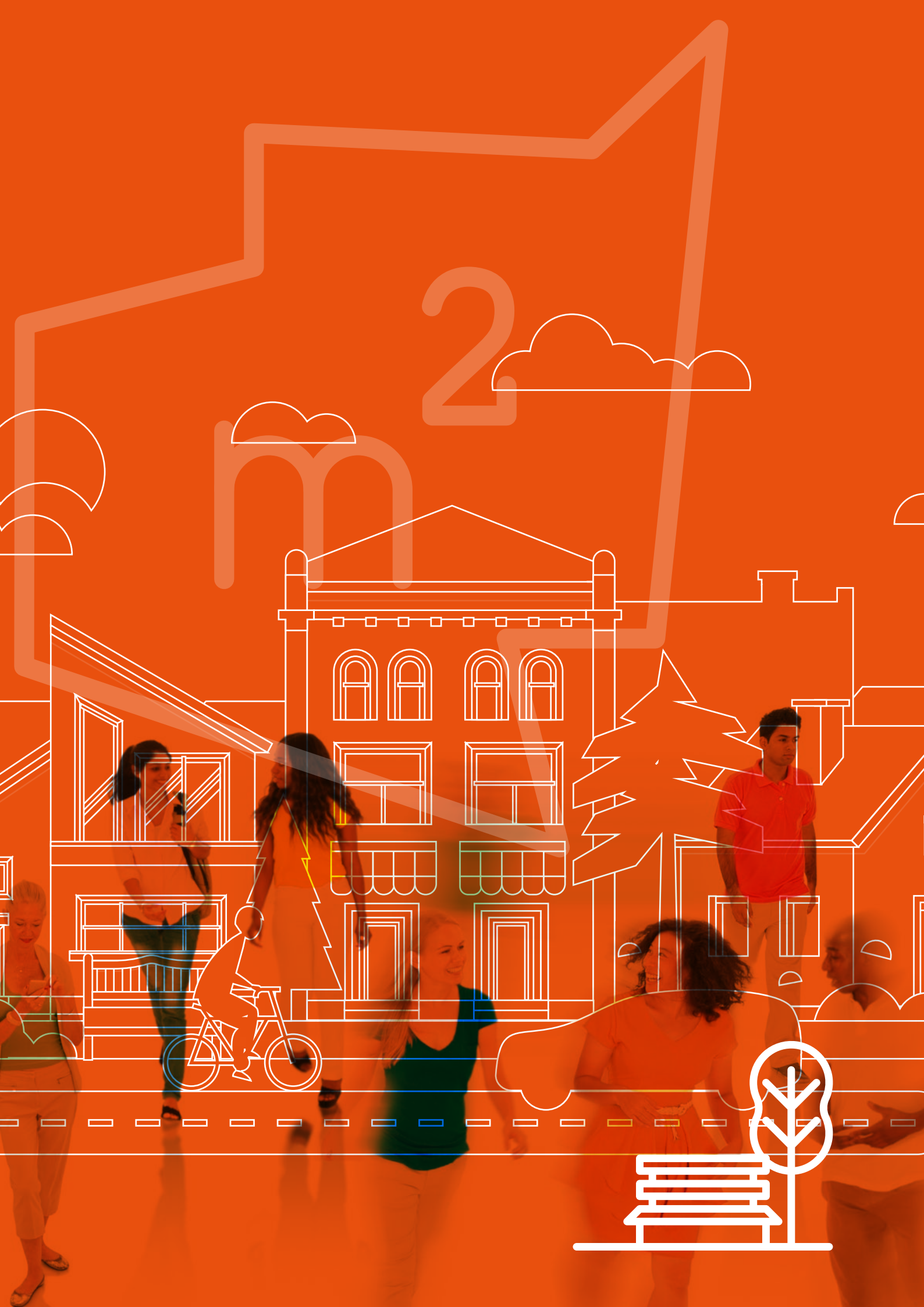


VEILEDER

FORTETTING OG TRANSFORMASJON MED BYKVALITET I BYBÅNDET

OPPFØLGING AV REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS





FORTETTING OG TRANSFORMASJON MED BYKVALITET I BYBÅNDET

PROSESSER OG VIRKEMIDLER

FORORD

Denne veilederen er en oppfølging av regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (vedtatt 2015). Planen legger opp til at fremtidig vekst i regionen skal løses ved å utvikle byer og tettsteder framfor videre spredt utbygging. Bybåndet, som er det sammenhengende byområdet mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker, skal ta en høy andel av veksten.

Strategisk samarbeid om felles areal- og transportstruktur i bybåndet (H1) er en oppfølgingsoppgave i handlingsprogrammet for den regionale planen. Oslo kommune leder *bybåndssamarbeidet*, med deltakelse fra kommunene Asker, Bærum, Oslo, Oppegård, Ski, Lørenskog, Rælingen og Skedsmo, Akershus fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus (nå Viken), og transportaktørene Statens Vegvesen, Ruter, Jernbanedirektoratet og Bane NOR. Et sentralt tema for samarbeidet er hvordan fortetting og transformasjon kan sikre god stedsutvikling.

Denne veilederen beskriver prosesser og metoder for fortetting og transformasjon med bykvalitet. Arbeidet har tatt utgangspunkt i seks eksempelområder fra bybåndet. Aktiv involvering av kommunene og de andre partene i bybåndssamarbeidet har vært en viktig del av prosjektet. Dette har gitt erfaringsutveksling og kompetanseutvikling underveis, og bidratt til å gjøre veilederen relevant.

Selv om veilederen fokuserer på *bybåndet*, er anbefalingene også relevante for andre tettsteder i Akershus og Norge for øvrig. Veilederens målgrupper er offentlige og private planleggere, utbyggere og politikere.

Veilederen er finansiert av Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Oslo kommune, ved Plan- og bygningsetaten, har vært oppdragsgiver. Prosjektet er blitt fulgt opp av en prosjektgruppe med representanter fra partene i bybåndssamarbeidet. WSP og OsloMet har bistått med prosessledelse, datainnsamling, analysearbeid og utarbeidelse av veilederen.

INNHold

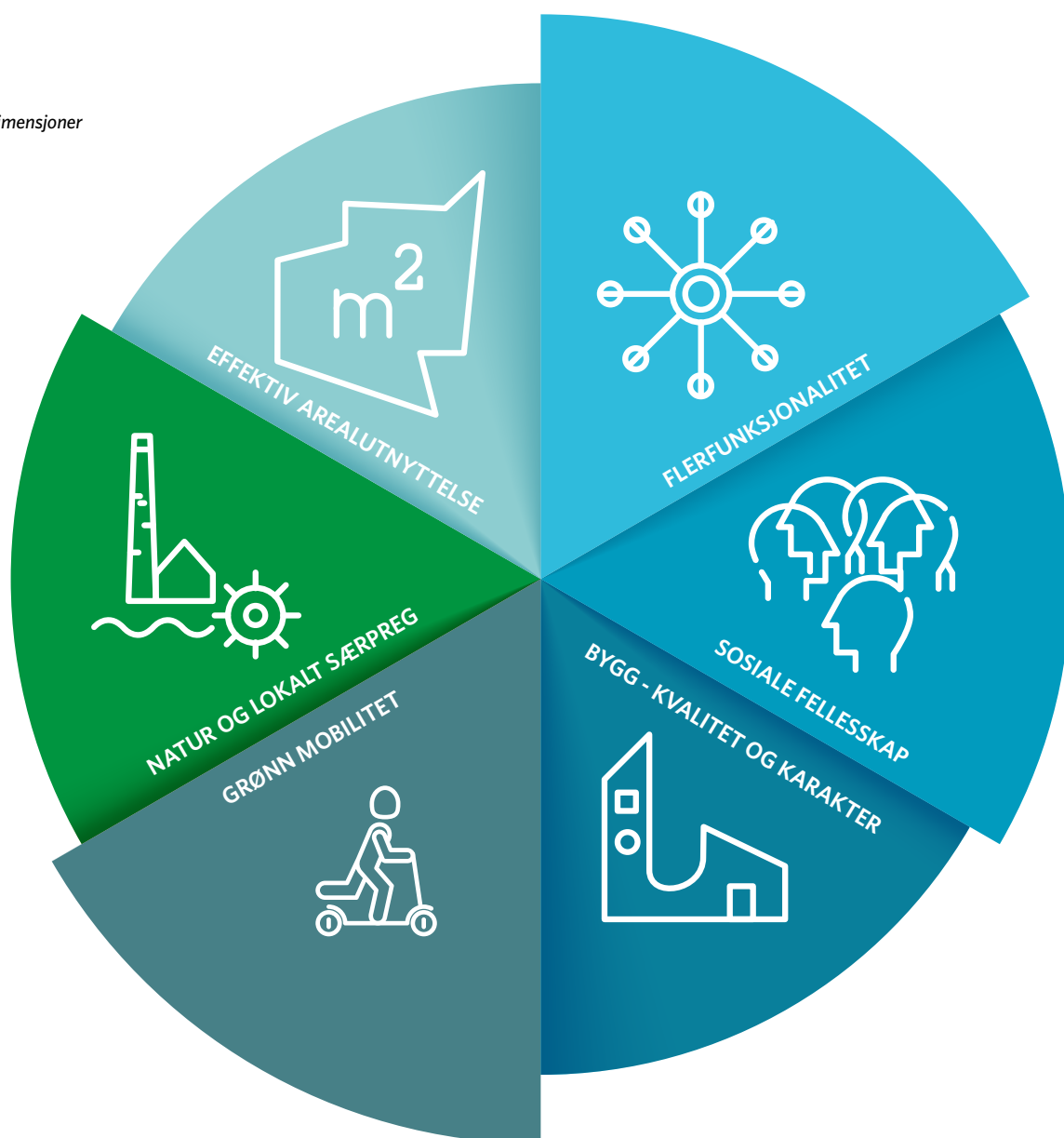
SAMMENDRAG	6	6. ANBEFALINGER FOR KOMMUNENIVÅ . 37	
1. BAKGRUNN	10	6.1 LAG EN AREALSTRATEGI FOR KOMMUNEN	37
2. OM VEILEDEREN.....	11	6.2 GJØR AVGRENSNINGER I KOMMUNEPLANENS AREALDEL	38
3. HVA ER BYKVALITET?	15	6.3 PRIORITER VED HJELP AV KOMMUNENS HANDLINGSPROGRAM.....	38
3.1 DE SEKS KVALITETSDIMENSJONENE	15	6.4 PRIORITER VED HJELP AV KOMMUNALE TEMAPLANER	38
3.1.1 Flerfunksjonalitet.....	16	6.5 NEDFELL PRINSIPPER FOR URBANITET I KOMMUNEPLANEN	38
3.1.2 Sosiale felleskap.....	16	7. ANBEFALINGER FOR OMRÅDEUTVIKLING	41
3.1.3 Grønn mobilitet.....	17	7.1 PÅ OMRÅDENIVÅ SKAPES BYKVALITETER.....	41
3.1.4 Natur og lokalt særpreg.....	17	7.2 ETAPPENE I OMRÅDEUTVIKLINGEN	42
3.1.5 Bygg - kvalitet og karakter	18	7.3 FORBERED PLANARBEIDET GRUNDIG	42
4. EKSEMPELENE.....	21	7.3.1 Start med visjonen	42
4.1 ASKER SENTRUM	21	7.3.2 Kartlegg interessentene.....	42
4.2 LØREN	23	7.3.3 Organiser prosessen.....	43
4.3 LØRENSKOG STASJONSBY	25	7.3.4 Velg plantype	43
4.4 LILLESTRØM SYD	27	7.3.5 Avklar prinsipper for etablering av infrastruktur	45
4.5 SÆTER.....	29	7.4 BRUK UTBYGGINGSAVTALE	45
4.6 KOLBOTN	31	7.5 OPPTRE KOORDINERT	47
5. ANBEFALINGER FOR REGIONALT NIVÅ 35		7.5.1 En koordinert kommune internt	47
5.1 FØLG OPP DET URBANE HIERARKIET	35	7.5.2 Koordinering mellom flere aktører.....	47
5.2 LOKALISER VIRKSOMHETER TIL DE PRIORITERTE VEKSTSENTRENE.....	35	7.5.3 Samarbeid mellom grunneiere.....	47
5.3 BRUK REGIONALT PLANFORUM	35	7.6 TYDELIGGJØR BYKVALITETER I PLAN	47
5.4 UTFORM INFRASTRUKTUREN SLIK AT DEN BIDRAR TIL BYKVALITET	36	7.6.1 Bestemme bykvaliteter på områdenivå	47
5.5 LAG EN OVERSIKT OVER BEHOV FOR BYMESSIG INFRASTRUKTUR	36	7.6.2 Planlegg for flerfunksjonalitet.....	49
5.6 TILLAT MIDLERTIDIGE LØSNINGER	36	7.6.3 Planlegg for sosiale felleskap	50
5.7 LAG SAMARBEIDSAVtaler MELLOM OFFENTLIGE MYNDIGHETER.....	36	7.6.4 Planlegg for grønn mobilitet.....	51
		7.6.5 Planlegg for natur og lokalt særpreg.....	52
		7.6.6 Planlegg for bygg med kvalitet og karakter.....	52
		7.6.7 Ha en strategi for å håndtere tidsdimensjonen ...	54

SAMMENDRAG

Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus 2030 legger til grunn at mesteparten av veksten skal skje som fortetting, spesielt ved knutepunkter for skinnegående kollektivtrafikk. En stor del av veksten skal komme i det sammenhengende bybåndet fra Asker til Ski og Lillestrøm.

Samtidig som det bygges tettere og høyere skal det skapes bykvaliteter. Denne veilederen belyser seks nylig utbygde eksempelområder og gir råd om hvilke prosesser og verktøy planleggere og utbyggere kan benytte for å realisere ambisjonen om fortetting med bykvalitet. Veilederen deler bykvaliteter inn i seks dimensjoner:

Kvalitetsdimensjoner





De viktigste grepene for å legge til rette for foretting med bykvalitet kan oppsummeres i 10 punkter:

1. Planlegg for bykvaliteter på alle plannivåer
2. Definer det urbane hierarkiet
3. Tenk områdenivå
4. Opptre koordinert internt i kommunen og benytt et bredt spekter av virkemidler
5. Bruk prosjektorganisering for å skape samarbeid
6. Sett av nok ressurser
7. Avklar prinsipper for gjennomføring så tidlig som mulig
8. Koordinert eierskap fremmer helhetlige løsninger
9. Jobb med flere prosesser samtidig
10. Lag en strategi for midlertidighet

Punktene er nærmere utdypet i det følgende:

1. Planlegg for bykvaliteter på alle plannivå

Premissene for god stedsutvikling må konkretiseres og innarbeides på hvert nivå, slik at viktige målsettinger ikke går tapt på veien. Tabellen nedenfor viser hvilke temaer som bør avklares på de ulike nivåene:

NIVÅ	PROSESSAVKLARINGER	TEMA
Kommunenivå	Urbant hierarki Prioriterte utviklingsområder Kommunale normer	Senterstruktur Tetthetsnorm Parkeringsnorm Normer for offentlige rom
Områdenivå	Visjon Organisering Inndeling i delområder Plassering av bylivsområder Gjennomføringsmodell	Stasjon/knutepunkt Strøkgate(r) og torg Forbindelser for myke trafikanter Blågrønn struktur Sosial infrastruktur Bevaring Prinsipper for gjennomføring
Detaljregulering	Prosjektet rolle i området	Reguleringsformål Høyder og plassering Utforming som støtter opp om visjon Utforming som gir bokvalitet Rekkefølgekrav

2. Definer det urbane hierarkiet

Kommunene bør ha en overordnet arealstrategi som definerer det urbane hierarkiet og angir hva slags rolle de ulike områdene skal ha i senterstrukturen. Kommunens hierarki må speile det regionale hierarkiet definert i Regional plan. I tillegg kan kommunen definere et mer finmasket nett med mindre lokalsentre og nærsentre. Skal et område være kommunens handels-sentrum, eller skal det primært være boligfortetting med et begrenset servicetilbud?

3. Tenk områdenivå

Det enkelte bygg skaper ikke bykvalitet alene, men i sammenheng med andre bygg, gater og plasser. Kommunen må se det store bildet, ha en visjon for det enkelte område, og ta stilling til hvordan prosjektene skal inngå i en helhet. Kommunen må ta en aktiv rolle og koordinere de ulike partene.

5. Bruk prosjektorganisering for å skape samarbeid

I trafikale knutepunkter kan transportetatene og kommunen ha ulike interesser. Aktørene vil være tjent med å sette seg sammen og finne løsninger. På den måten kan man bryte ned «silotenkning», og med dette unngå at ulike etater stiller krav som er i motstrid. Prosjektorganisering med forpliktende samarbeid kan være veien å gå for å finne gode og forpliktende løsninger.

6. Sett av nok ressurser

Ressursmangel er en reell utfordring for ambisjonene om fortetting med bykvalitet. Kommunene, fylkeskommunene og transportetater må sette av nok ressurser til å delta i planleggingen på områdenivå. Partene må også sette av nok ressurser til å realisere den bymessige infrastrukturen som skal til for å skape områder med bykvalitet.



4. Opptre koordinert innad i kommunen og benytt et bredt spekter av virkemidler

Kommunens planavdeling, infrastrukturavdeling og eiendomsavdeling må jobbe mot samme mål, og bruke sine ulike virkemidler på en koordinert måte. Etater med ansvar for idrett, skole, kultur, og andre offentlige etater, bør lokalisere virksomhetene sine til kommunens utpekte fortetningsområder for å bygge opp under ønsket utvikling. Visjoner om fortetting med bykvaliteter og den interne koordineringen må derfor forankres på topp i administrativ og politisk ledelse.

7. Avklar prinsipper for gjennomføring så tidlig som mulig

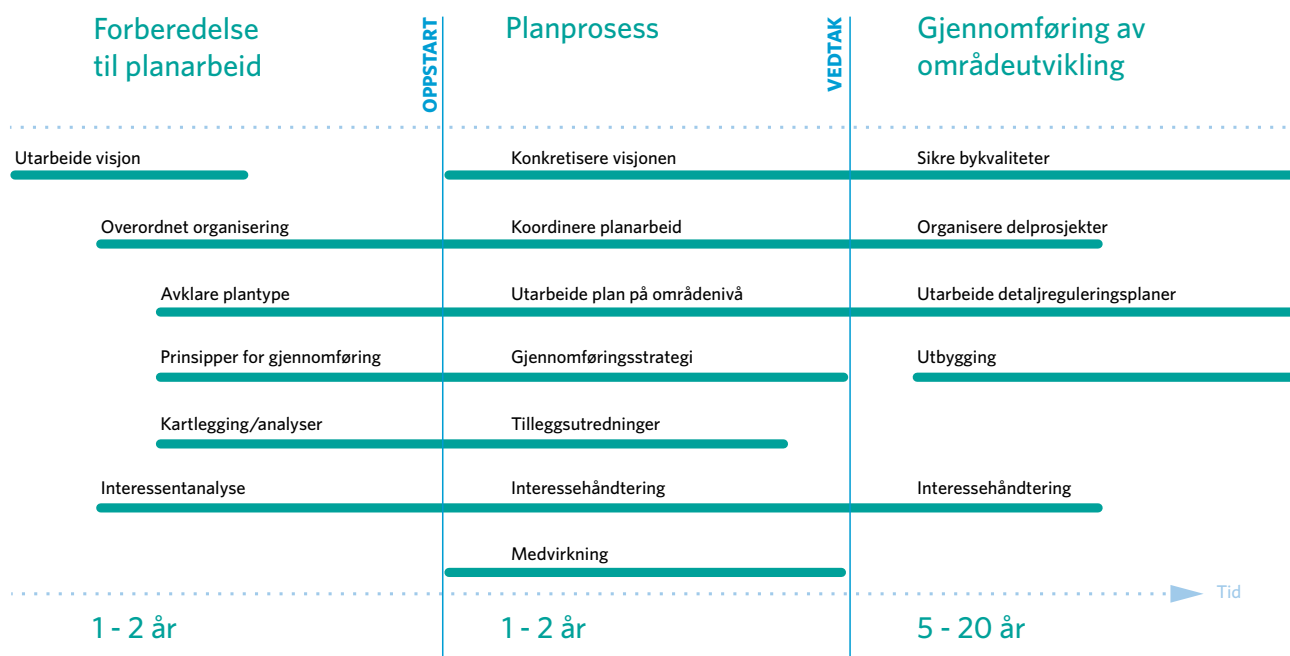
Avklaring av gjennomføringsansvaret gir forutsigbarhet for utbyggerne og øker sannsynligheten for at bykvaliteter blir realisert. Før det utarbeides plan bør prinsipper for kostnadsfordeling mellom kommunen, statlige etater og ulike utbyggere være klargjort. Utbyggingsavtale bør utarbeides parallelt med at det utarbeides plan.

8. Koordinert eierskap fremmer helhetlig løsninger

I områder med én stor eier er det gode forutsetninger for helhetstenkning. Gjennom grunneier-samarbeid kan utbyggere opptre som én aktør. Kommunen kan være med å ta initiativ til et slikt samarbeid, selv om den ikke selv er grunneier.

9. Jobb med flere prosesser samtidig

Områdeutvikling er mer enn formelle planer etter plan- og bygningsloven. For å skape bykvaliteter bør det jobbes med mange tema både, før og parallelt med det formelle planarbeidet. Ulike aktiviteter som må håndteres parallelt på områdenivå er vist nedenfor:

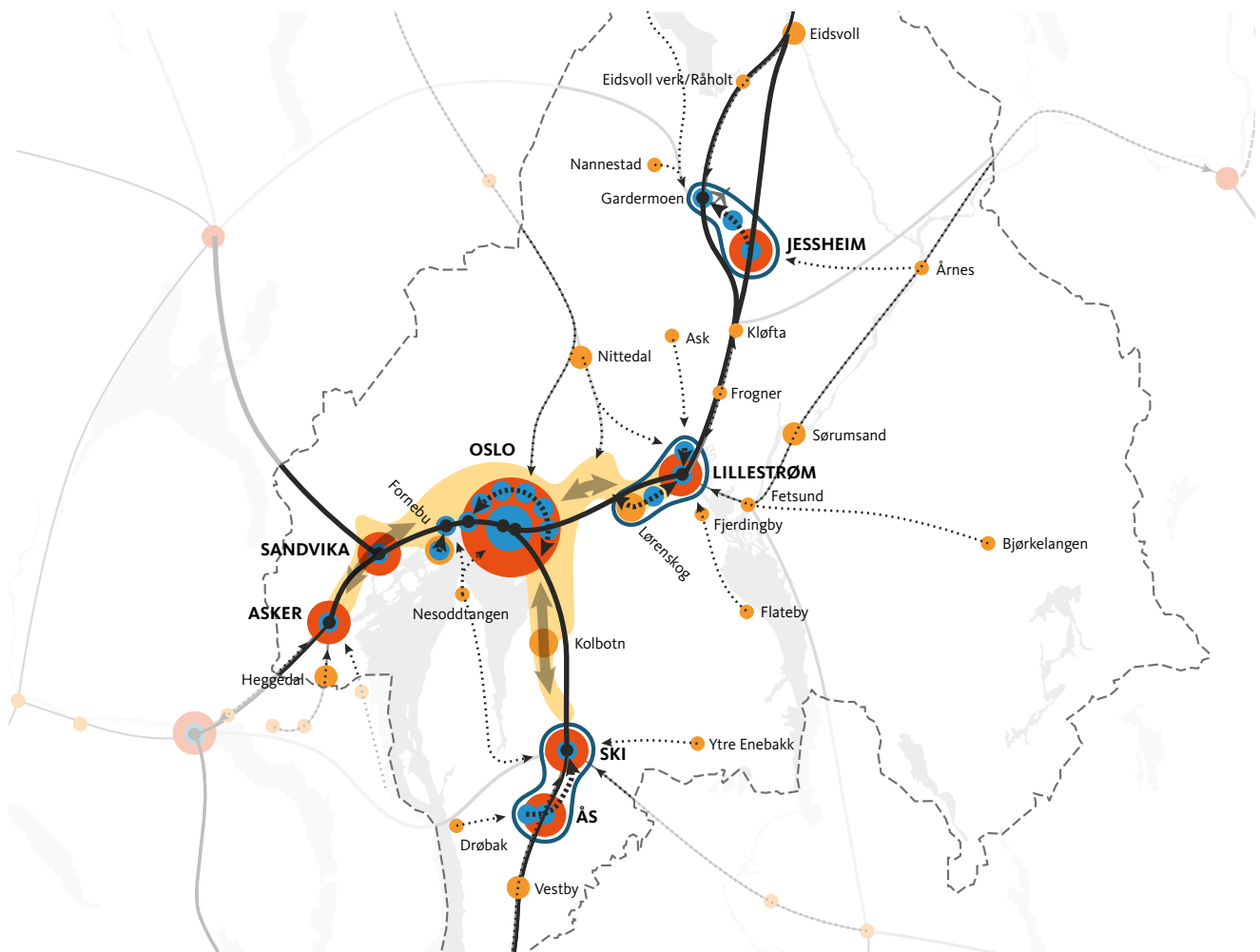


10. Lag en strategi for midlertidighet

I de tilfeller hvor det vil ta flere år å utvikle nødvendig infrastruktur, bør det lages en strategi for midlertidighet, slik at ikke utviklingen stopper opp. Det må avklares hvordan arealer kan brukes i påvente av at infrastrukturen kommer på plass. Eksempelvis kan et fremtidig stasjonsareal brukes til midlertidig park eller torv. Tilsvarende gjelder arealer hvor det i dag ikke er marked for servicefunksjoner og byliv, men hvor det på sikt vil bli et grunnlag. Da kan det stilles krav om høye førsteetasjer egnet for butikk eller kafé, samtidig som lokalene tillates brukt til andre formål i påvente av at resten av området bygges ut og kundegrnlaget tar seg opp.

1. BAKGRUNN

Oslo har for lengst vokst utover kommunegrensen og inn i nabokommunene. I praksis er det i dag et sammenhengende byområde fra Asker til Ski og til Lillestrøm. Dette sammenhengende byområdet kalles *bybåndet*.



Kart fra Regional plan. Bybåndet er markert med gult, og strekker seg fra Asker til Lillestrøm og Ski.

Regional plan for areal og transport for Oslo og Akershus (heretter omtalt som Regional plan) definerer prioriterte vekstområder. Disse områdene skal utvikles med høy tetthet og bykvaliteter. For å få til bykvaliteter peker Regional plan blant annet på at områdene må prioritere flerfunksjonalitet, publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer, utforming av byrom for gående, universell utforming, estetikk, miljøtilpasninger, samt ivaretagelse og bruk av kulturminner. Når det gjelder vei og gatenett i vekstområdene skal

gående, syklende og kollektivreisende prioriteres foran andre trafikantergrupper.

I arbeidet med veilederen er det hentet erfaring og kunnskap ved å studere seks eksempelområder i bybåndet. Områdene som er studert er Asker sentrum, Løren, Sæter, Lillestrøm syd, Lørenskog stasjonsby og Kolbotn sentrum. De seks eksemplene er valgt fordi de representerer ulike typer områder av ulik størrelse og ulik sentralitet i bybåndet.

2. OM VEILEDEREN

Denne veilederen gir råd om hvordan kommuner, fylkeskommuner, statlige etater og utbyggere bør gå frem for å oppnå fortetting med bykvalitet. Dette er ikke en veileder for fysisk utforming, men først og fremst for prosess, og virkemidler. Rådene er basert på dybdeanalyser av eksempelområder i bybåndet, føringer fra regional plan, samt prosjektgruppens og konsulentteamets erfaringer.

Veilederen er tredelt:

Del I - BYKVALITET (kapittel 3) utdyper hvordan denne veilederen forstår bykvaliteter.

Del II - EKSEMPLERNE (kapittel 4) gjør rede for eksempelområdene. For hvert eksempel beskrives stedets bykvaliteter eller mangel på sådanne, og det gis en kort vurdering av hvilken lærdom som kan trekkes av det aktuelle eksempelet.

Del III - VEILEDER (kapitlene 5-7) gir råd og viser eksempler på hvordan det kan tilrettelegges for fortetting med bykvalitet på henholdsvis regionalt nivå (kapittel 5), kommunenivå (kapittel 6) og gjennom områdeutvikling, inklusive underliggende reguleringsplaner på detaljnivå (kapittel 7).

Nærmere om metodikken:

De seks eksempelområdene er valgt ut i samarbeid med de åtte bybåndskommunene, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, og Bane NOR. Eksemplene representerer ulike typer fortetting- og transformasjonsområder. Lillestrøm og Asker er prioriterte byer i regional plan, Kolbotn er et prioritert tettsted. Løren representerer bymessig transformasjon av et stort næringsområde, Sæter representerer transformasjon og knutepunktutvikling i et eksisterende villastrøk, mens Lørenskog stasjonsby representerer etableringen av et helt nytt knutepunkt. Formålet er å lære av prosessene som har vært gjennomført i disse områdene, for på en bedre måte forstå hva som har medvirket til stedets bykvaliteter.



Alle eksempel-områdene ligger i bybåndet. Eksempelområdene er vist med rødt. Bybåndet er vist med grå farge.

Studiene av de ulike eksempelområdene ble gjennomført ved hjelp av:

- Befaring på stedet, hvor stedets bykvaliteter ble vurdert
- Kvalitative intervjuer med kommunens planleggere og toneangivende utbyggere
- Studie av reguleringsplaner og overordnede planer for områdene

Analysen av eksempelområdene belyser følgende:

- Hva er de gode by- og nærmiljøkvalitetene i områdene – er det gode løsninger som er valgt?
- Hvilke virkemidler er tatt i bruk, av planinstrumenter og gjennomføringsinstrumenter, for å sikre kvalitetene?
- Hvordan har prosessen og samarbeidet mellom aktørene bidratt til resultatet?

I denne analysen ble kvalitetssirkelen fra kapittel 3 brukt aktivt. Det ble eksempelvis undersøkt hvilke kvalitetskrav som var nedfelt i område-/detaljreguleringsplanenes bestemmelser og retningslinjer.

Utsnitt fra sjekklister som ble brukt for å analysere eksemplene, basert på kvalitetssirkelen.

HVORDAN SIKRE BY- OG NÆRMILJØKVALITETSKRITERIER?

Viktige by- og nærmiljøkvaliteter	Styring og lederskap					Samordning offentlig - internt og flernivå	Samordning - private (kom koordinatør)	Samarbeid offentlig - privat	Samskaping i prosess
	Kommuneplan	Områdeplaner (også strategiske)/ strategier	Plan (type og grep i plan)	Planinstr. (reg. best. rekkefølge, etc.)	Kommunal investering i området, øk. incit til å komme i gang (utbygg avtaler)	Kunnskapsflyt, samordning	Samordning mellom eiendomsbesittere	Gjennomføring /ordning	Innbyggerinvolvering, kunnskap, samarb.-modeller
1. Sosiale fellesskap Forutsetninger for gode nabolag og naboskap, kontakt, aktivitet og møteplasser (folkehelse og sosial bærekraft)									
1.1 Møteplasser og fellesareal som stimulerer til sosial kontakt i naboskapet									
1.2 Møteplasser og fellesareal som stimulerer til sosial kontakt i nabolaget (grønne møteplasser) – gir noe igjen til det bredere nabolaget. Lokale hjørnesteiner.									
1.3 Inneholder prosjektet interaksjonspåskudd?									
1.4 Legger bygningers høyde og gaterommet, byrommenes størrelse til rette for dette?									



Analysen avdekket hvilke konkrete problemstillinger som ofte dukker opp ved utforming av utviklingsprosjekter i knutepunkter, som eksempelvis barrierer som følge av jernbanespor og utfordringer med å skape aktive fasader i førsteetasjer. En annen viktig observasjon er viktigheten av å ha en overordnet visjon som en styrende premis for planlegging av områdene. Eksempelene har videre vist at det ikke bare er kommunene som utarbeider visjoner, men også utbyggerne selv. Et annet interessant funn er at visjonene kan konkretiseres ved bruk av ulike plantyper, både formelle og uformelle, som for eksempel kommunedelplan, områdereguleringsplan, VPOR, planprogram, kvalitetsprogram osv.

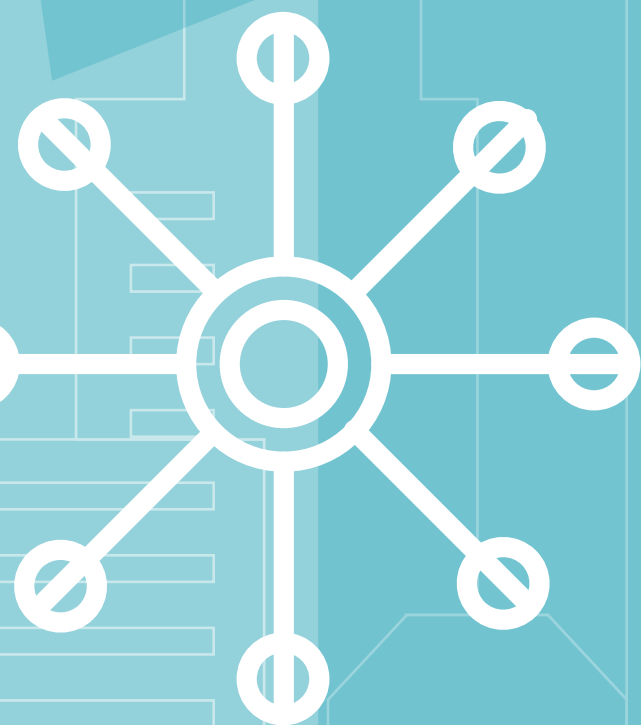
Ikke uventet viste analysen betydningen av en god planprosess. Særlig viktig, sett fra utbyggerne, var det at kommunen er koordinert og forutsigbar. Videre viste eksempelene at helhetlig knutepunktutvikling krever tett og forpliktende samarbeid med nasjonale transportmyndigheter.

De seks eksempelene er ikke mange nok til å gi et generaliserbart bilde av situasjonen i Oslo og bybåndskommunene. Likevel gir de god innsikt i mange av de utfordringene kommunene står overfor, når det gjelder å stille kvalitets- og funksjonskrav i planer og planinstrumenter, og hvordan få til gode prosesser.

I tillegg til kunnskap fra eksempelområdene bygger veilederen på drøftinger og diskusjoner fra felles arbeidsseminarer med representasjon fra alle kommunene, fylkeskommunen, transportmyndighetene og utbyggere. WSP og OsloMet har også brukt egen erfaring og kompetanse samt annen litteratur om temaet til å forstå og tolke innspill og diskusjoner. Samlet har dette gitt et godt grunnlag for de rådene som gis i veilederen.

DEL 1 - BYKVALITET

SLIK FORSTÅR DENNE VEILEDEREN
BEGREPET BYKVALITET



3. HVA ER BYKVALITET?

Regional plan forener perspektiver på transport- og mobilitet, med arealplanlegging- og stedsutviklingstenkning. Den forener dermed ambisiøse politiske mål på mange felt. For det første om klimautslippsreduksjon¹, for å ivareta Norges forpliktelser i Parisavtalen. Klimaforliket på Stortinget og NTP har blant annet operasjonalisert forpliktelsene i nullvekstmålet – som innebærer at veksten i persontransport i storbyområdene må tas gjennom kollektivtrafikk, sykkel og gange. For det andre er det viktig at fremtidig by- og stedsutvikling ivaretar mål om folkehelse, sosial samhörighet og sosial bærekraft, nedfelt i folkehelseloven, plan- og bygningsloven (2008) og Nasjonale forventninger til kommunal og regional planlegging.

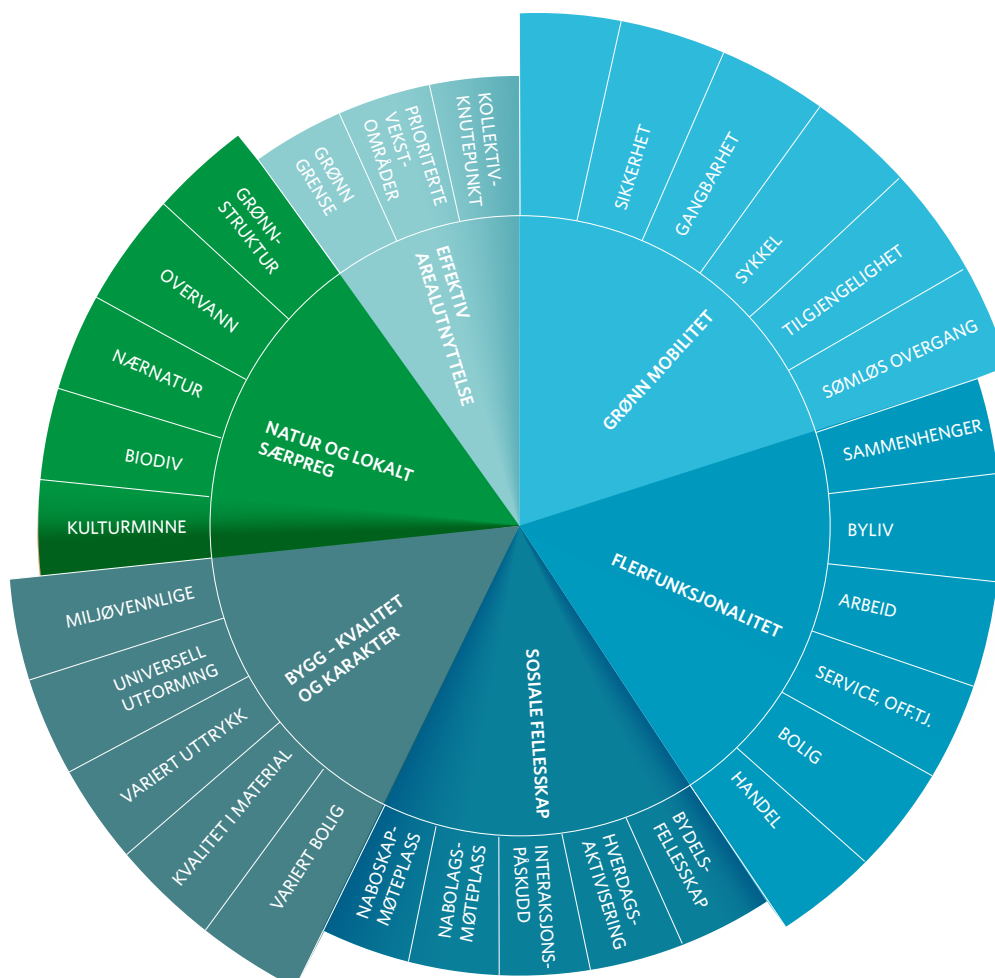
¹ Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (2018)

3.1 DE SEKS KVALITETSDIMENSJONENE

De bymessige kvalitetene som Regional plan ønsker at etterstrebes i vekstområdene, og som innebærer kvaliteter som bør ønskes oppnådd i all stedsutvikling, kan struktureres langs seks dimensjoner.

1. Effektiv arealutnyttelse,
2. Flerfunksjonalitet,
3. Sosiale fellesskap,
4. Grønn mobilitet,
5. Natur og lokalt særpreg og
6. Byggenes kvalitet og karakter.

Disse utgjør den innerste delen i kvalitetssirkelen. Den ytterste sirkelen består av eksempler på bymessige kvaliteter. Det er ikke slik at alle kvalitetene er aktuelle for all stedsutvikling (se delkapittelet om urbant hierarki i slutten av dette kapitlet). I sirkelen er alle kvalitetene strukturert



langs én dimensjon, men i praksis kan en kvalitet bidra til oppfyllelse av flere dimensjoner.

3.1.1 Flerfunksjonalitet

Flerfunksjonalitet i fortetningsområdene bidrar til at innbyggerne har nærhet til funksjoner som barnehage, bolig, skole, arbeid, handel, og rekreasjon innen ti minutters gangavstand.

- *Kompakthet som legger til rette for ønsket byliv:* Flerfunksjonell arealbruk og høy arealutnyttelse (tetthet) er grunnleggende elementer for å oppnå bymessighet og byliv. I de tetteste områdene bør det være en funksjonsblanding med minimum tre formål per bygg, for å oppnå aktivitet store deler av døgnet. I sentrale områder av knutepunktet bør kvaliteten på materialbruk i byggenes første etasje være spesielt høy. En spesiell oppmerksomhet må rettes mot gatehjørner, idet de er viktige for bylivet gjennom tilgjengelighet og synlighet fra flere retninger. Allment tilgjengelige (ikke-kommersielle) sitteplasser kan stimulere byliv på gatehjørner og langs gateløp.
- *Fasader med publikumsrettede funksjoner i 1. etasje:* Publikumsrettet virksomhet i førsteetasjer har stor betydning for byliv. Det bør derfor være publikumsrettede funksjoner i bebyggelse mot gater og andre byrom hvor kommunen ønsker byliv, og førsteetasjene bør være tilrettelagt for dette selv om kundegrnlaget ikke nødvendigvis er til stede fra start. Siden flere av knutepunktene vil bruke 10-15 år på å utvikles, vil ikke kundegrnlag for handel nås umiddelbart. Dermed blir det viktig å legge til rette for fleksibilitet, at området kan fungere nå – selv om potensialet ikke nås før senere².
- *Arbeidsplasser, handel, service og offentlige tjenester:* Det bør være størst variasjon av funksjoner i sentrale områder i knutepunktet, for å bygge opp under sentrum som bo- og arbeidsområde og som stedet for handel, kultur og servering. Offentlige (kommunale, regionale og statlige) og private arbeidsplasser bør lokaliseres i knutepunktene. Ved regulering av næringsbygg i knutepunktområdet bør potensialet for flerfunksjonalitet og samlokalisering med andre formål alltid vurderes. Kommunen bør bygge opp under sentrum og knutepunktene som handels- og servicested. Lokalisering av alle typer arbeidsplasser skal følge prinsippene i Regional plan om rett

virksomhet på rett sted (R10³). Arbeidsplassintensive virksomheter bør ha høy arealutnyttning, sentral lokalisering i bystrukturen, god kollektivtilgjengelighet, mange innbyggere i gang- og sykkelavstand, lav parkeringsdekning med bil og høy med sykkel. Virksomheter som på grunn av størrelse og grad av spesialisering henvender seg til et regionalt marked, skal ligge i sentrum av regionale byer eller i områder med kompetansemiljøer i tilknytning til disse byene (jf. R11⁴).

- *Bolig:* Flerfunksjonaliteten fordrer også et mangfold i befolkningssammensetning. Kompakt byutvikling bør derfor legge til rette for et større spekter av boformer, boligstørrelser og boligtyper⁵. Også nabolagsrelaterte fellesskapsfunksjoner og bydelsfunksjoner og -aktiviteter bør innpasses i områder med boliger.

3.1.2 Sosiale fellesskap

Internasjonal forskning viser at kompakt byutvikling kan fremme folkehelse og sosial bærekraft, dersom det legges til rette for sosiale fellesskap i nærmiljøene⁶. De ulike nivåene av fellesskap forutsetter ulike ting når det gjelder utforming av omgivelsene, for eksempel knyttet til plassering, utforming og programmering av møteplasser og fellesareal.



Ulike rom for fellesskap

Fellesskapet i bygården eller boligkomplekset – naboskapet – har stor betydning for folks trivsel og folkehelse (Hofstad og Bergsli 2017). Uteoppholdsareal i naboskapet må gi

² Les mer om dette i kapittel 7.6.7

³ R10=Retningslinje 10 i Regional plan

⁴ R11=Retningslinje 11 i Regional plan

⁵ Les mer om dette i kapittel 7.6.6

⁶ Les mer om dette i kapittel 7.6.3

mulighet for trygg lek, utfoldelse og rekreasjon. Dette bør være et skjermet areal opparbeidet for lek og aktivitet. Fellesarealer som innbyr til bruk, og som inneholder påskudd til å snakke samme og interagere (sitteplasser, fellesgrill, lekeområder), stimulerer til gode naboskap. Kollektive løsninger inne har også stor betydning for å bygge tillit og fellesskap.

Mens naboskapet ofte styrkes av avskjermede fellesareal, så fordrer *nabolaget* nærmøteplasser som er åpne for alle. Dette er ofte torg og møteplasser, parker, grøntstrukturer og løkker. Hvor hverdagsaktiverende og sosialt aktiverende disse er, avhenger av programmering, størrelse og lokalisering.

I sentrumsområdene i *bydelen* eller *byen* må utformingen oppmuntre til folkeliv gjennom å etablere arenaer for mange parallelle aktiviteter for bysamfunnet, og invitere til «følgeaktiviteter». Kommunen må etterstrebe møteplasser for et mangfoldig bydels- og bysamfunn med ulike behov, og etterlyse attraktive tilbud som trekker innbyggerne ut i fellesarealene i byen. De ulike geografiske områdene må kobles sammen gjennom akser for gange og sykkel.

Alle typer av byrom må være attraktive å bruke. Dette forutsetter solinnslipp, særlig på områder som er satt av til opphold. Det fordrer også tetthet, med byvegger som rammer inn byrommet og også bidrar til å redusere vind. Altså blir forholdet høyde/bredde og gate-tverrsnitt viktig å være bevisst.

For mer informasjon:

- Oslo kommune (2012) Utearealnormer. Normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre Oslo
- Bygg 21 (2018) Gode bygg og områder – for helse, miljøet og lommeboka (for KMD)

3.1.3 Grønn mobilitet

Når det gjelder vei og gatenett i de prioriterte vekstområdene sier Regional plan at gang-, sykkel- og kollektivtransport-traséer skal prioriteres foran andre trafikantgrupper. Det er et stort fokus på timinuttersbyen og begrepet *walkability* (gåvennlighet). Dette krever utforming av byrom for gående, i og med at fotgjengeren har behov for trygghet og variert opplevelse.

Selve kollektivknutepunktet er hjertet i utviklingsområdet, og her må det legges til rette for sømløse overganger mellom ulike kollektivtransportmidler (buss, bane, tog, trikk) og sykkel og gange. Det må være direkte forbindelser fra stasjonsområdet til gatenettet utenfor for å gjøre området oversiktlig. Utformingen må sørge for tilgjengelighet

for alle (universelt utformet) og legge til rette for gode, trygge overganger og offentlig tilgjengelige møteplasser for reisende. I tillegg bør det legges inn funksjoner i og ved stasjonsområdene som bidrar til sosial kontroll og trygghet. Dette fordi stasjonsområder ofte kan oppleves som utrygge kvelds- og nattestid. Det bør legges til rette for tilstrekkelig, sikker og bekvem sykkelparkering.

Kollektivknutepunktet har som regel en banegående akse, som svært ofte fungerer som en barriere i hele knutepunktområdet. Å redusere denne barrieren, med gode, åpne og innbydende overganger og underganger – er viktig for kollektivbruken men også for utviklingen og bruken av hele området. Stasjonsområdet må utformes uten baksider og henvende seg mot alle retninger.

For mer informasjon:

- Jernbaneverket, Statens Vegvesen og KS (2018) Veileder for helhetlig knutepunktutvikling
- Statens vegvesens håndbok V123
- Statens vegvesen håndbok N100
- Jernbaneverket (2015) Nasjonale jernbaneinteresser i arealplanleggingen etter plan- og bygningsloven.
- Bane Nor (2017) Håndbok for stasjoner

3.1.4 Natur og lokalt særpreget

Landskap og natur inngår som et strukturerende element innvevd i by- og stedstrukturen. Naturen bør integreres som en kvalitet i bymessig utvikling, for det første fordi tilgangen til nærnatur for rekreasjon og folkehelse viktig. I tillegg må verdifull natur sikres, ut fra et naturmangfoldsperspektiv.

For det tredje fører klimaendringer til behov for klimatilpassing. Parker, vassdrag og grøntdrag er viktige for overvannshåndtering og som biokorridorer for å sikre et biologisk mangfold. Ved å tilrettelegge for lokal og åpen overvannshåndtering med elver og grøntarealer kan overvannet utnyttes som ressurs⁷. Man kan bruke elementer av bynatur som graderte kvalitetsmessige overganger mellom det offentlige og private, for eksempel forhager for en mykere overgang mellom bolig og gate.

Mange steder bygges med generisk arkitektur, og det er lite som gir stedene særpreget.

Tilpasninger til den bygde strukturen kan få frem det lokale særpreget i fortettingsområdene. Dette gjelder både bygg og infrastruktur. En fortetting som tar i bruk og forvalter den stedlige kulturhistorien vil gi stedet tidsdybde og særpreget. Arkitekturen må respektere eksisterende

⁷ Se eksempel fra Lørenskog stasjonsby i kapittel 7.6.5

kulturverdier i bymiljøer, byrom og bygninger, og bygge videre på lokal egenart..

Det er ikke bare kulturminner som kan gi et sted identitet – det kan være alt fra spesielle virksomheter til karakteristisk utforming av byrom.

For mer informasjon:

- Oslo kommune (2018) Brukerveiledning for blågrønn faktor i boligprosjekter i Oslo
- Oslo kommune (2014) Byantikvarens gule liste
- Asker kommune Plan for faste kulturminner 2016-2020

3.1.5 Bygg – kvalitet og karakter

Regional plan vektlegger estetikk og kvalitet i utforming for å ivareta en utvikling som bidrar til attraktivitet, tilgjengelighet, identitet og eierskap til stedet. Dette handler om byggenes karakter og kvalitet. En knutepunktutvikling som tar i bruk og forvalter den stedlige kulturhistorien vil gi stedet tidsdybde og særpreg. I tillegg til å respektere

eksisterende kulturverdier i bymiljøer, byrom og bygninger, bør ny arkitektur bygge videre på lokal egenart, for å få en unik karakter. Arkitektonisk kvalitet og variasjon i bebyggelsen vil kunne gi en bedre stedsutvikling. Men det er ikke bare bygningstypologien som må være mangfoldig. Fremtidens byutvikling må styres sterkere for å sikre en mangfoldig befolkningssammensetning og unngå segregering. Det bør også legges til rette for boligprosjekter med en sosial profil, for eksempel rettet mot førstegangskjøpere eller lavinntektsgrupper (leie-til-eie-modeller etc.), for å sikre en befolkning med ulik kjøpekraft.

I tillegg til prinsippet om universell utforming, bør byggene ut fra et folkehelseperspektiv gis gode lysforhold og utsyn. Tilgang til dagslys og utsyn fremmer helse, trivsel, læring og produktivitet. Lysforhold handler om samspillet mellom dagslys og kunstig belysning (Bygg 21, 2018).

For mer informasjon:

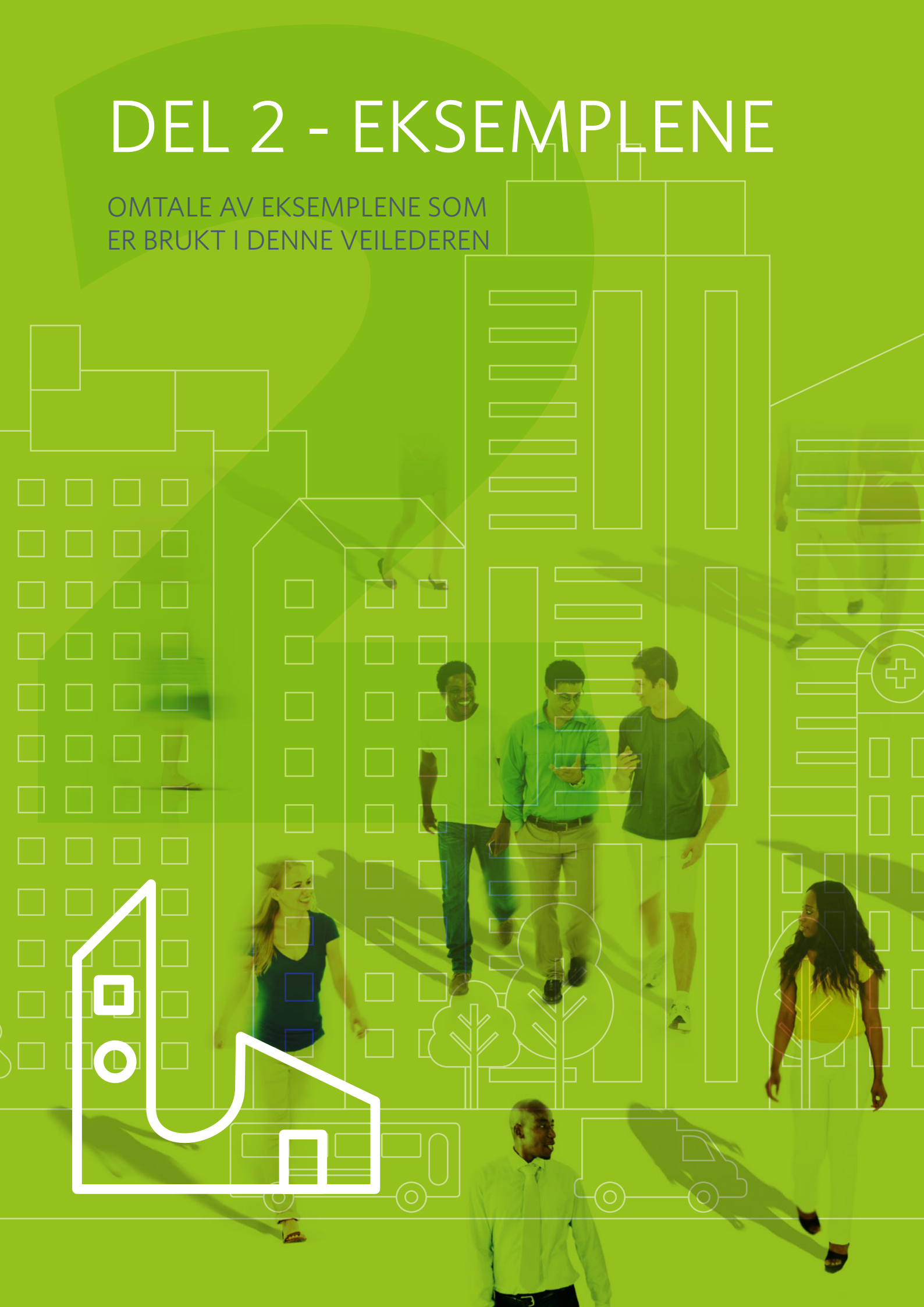
- Bygg 21 (2018) Gode bygg og områder – for helse, miljøet og lommeboka (for KMD)





DEL 2 - EKSEMPLENE

OMTALE AV EKSEMPLENE SOM
ER BRUKT I DENNE VEILEDEREN



4. EKSEMPELENE

4.1 ASKER SENTRUM

Plassering i urbant hierarki: Asker har status som prioritert regional by. Asker sentrum skal være kommunens tyngdepunkt for handel og service, og dermed byliv.

Plangrunnlag: Reguleringsplan for Asker sentrum, plan 119 c, vedtatt 22.03.1979, endrete bestemmelser 14.02.1983, etterfulgt av flere detaljreguleringsplaner for ulike områder innenfor Asker Sentrum

Situasjon før: Historisk handelssted som har fått gradvis økt betydning som knutepunkt, men som frem til ca. 1990 hadde få boliger, butikkdød og økende sosiale problemer

Type utbygging: Pågående utvikling av et eksisterende sentrumsområde

Størrelse: 100 dekar innenfor sentrumsområdet

Tetthet: I henhold til sentrumsplanen fra 1979 varierer utnyttelsen i sentrum fra U=1,2 til U=4,2.

Utbyggingsperiode: Fornylsen startet med visjonsarbeidet gjennomført i 1988.

Antall innbyggere i grunnkrets/innen radius

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Beboere	400	1300	5400	19700
Snittalder	55 år	46 år	41 år	40 år

Asker sentrum er en stasjonsby, prioritert som regional by i Regional plan, og mottok Bymiljøprisen i 2007. Boligdelen er i hovedsak konsentrert i ett kvartal nær stasjonen og i ett kvartal ved siden av Trekanten kjøpesenter. Utgangspunktet er at kommunen har lyktes med å skape et attraktivt sentrum, med mange gode oppholdsarealer, levende fasader og gode forhold for myke trafikanter. Asker sentrum er et sted med egenart og utmerker seg med kunst i det offentlige rom.

Gjennomgangen av kommunens langsiktige planer og intervjuer med nøkkelpersoner viser at en godt forankret visjon for sentrumsutviklingen har ligget til grunn for mange viktige beslutninger. Man har lyktes med å forankre en langsiktig strategi for utvikling av sentrum fordi det har vært stor grad av kontinuitet i administrasjon og politisk ledelse, og fordi det er et begrenset antall grunneiere i sentrum. Asker sentrum har i hovedsak to store grunneiere/utbyggere: Tandberg Eiendom, som eier sentrumsgårdene, og Citicon AS, som eier Trekanten kjøpesenter. Eierne kontrollerer omtrent hele sentrum og kan dermed leie ut lokaler ut fra en helhetlig strategi. Utbygger kan da i prinsippet tåle lavere inntekter i noen lokaler, dersom det bidrar til økt attraktivitet i sentrum.

I tråd med visjonen har Asker kommune valgt å konsentrere handelsfunksjonene. Alt av byliv er lagt til noen få gater innenfor en radius på 250 meter fra stasjonen.



En passasje mellom torget og en av handlegatene: Butikkene henvender seg mot gata. Delvis overdekning gjør at varer kan stilles ut i all slags vær.



Hovedgata «Strøket» har levende førsteetasjer. Biler tillates inn i gata, men smal kjørebane kombinert med brede fortau gir et fotgjengervennlig miljø

Dermed er det tilstrekkelig «trykk» i gatene som berøres. Askers sentrumsplan har i de sentrale områdene krav om forretning og kontorer i 1. og 2. etasje, og dette gjør det mulig å henvise eiendomsmeglere og banker til andre etasje.

Det er også etablert flere bilfrie passasjer og snarveier som forbinder ulike deler av sentrum. I sum bidrar dette til å øke tilfanget av opplevelser for gående.

I Asker har det vært jobbet mye med å håndtere midlertidighet. Ved nybygg eller ombygging i sentrum har det vært viktig at senterområdet fortsetter å fungere og er attraktivt underveis i byggeprosessen. At det er en og samme utbygger som eier bygårdene gjør det enklere å flytte aktører midlertidig for å beholde dem i sentrum.

Noe av det Asker ikke har lykkes like bra med er lesbarheten når man ankommer sentrum med tog. Mursteinsbygg med lange «døde fasader» er det første som møter den besøkende, og det er ikke intuitivt hvor man skal gå for å komme til kjernen av sentrum. Opprinnelig skulle kvartalet nærmest stasjonen romme handel og spisesteder, men store deler av fasadene er nå lukket. Det er imidlertid verd å merke seg at den lukkede delen av fasaden har fått en skulpturell utforming og fortau og parkeringsplassene holder høy kvalitet, både når det gjelder materialer og beplantning.



Midlertidig butikk i brakkeriggen

Lærdom

En lærdom fra Asker er at en visjon om konsentrasjon av handel, levende fasader, mange torg og passasjer, samt strenge bestemmelser for bruk av førsteetasjene har gitt et sentrum med mange bykvaliteter. En annen lærdom er at når en kommune og utbygger koordinerer bruken av virkemidler og trekker i samme retning, kan man lykkes med å skape bykvaliteter. Kontinuitet på utbyggersiden og på kommunesiden har vært en suksessfaktor. Uten en positiv holdning og gjensidig respekt hos begge parter ville man trolig ikke oppnådd denne kontinuiteten. En siste lærdom er at når en utbygger har kontroll på et større område, har utbygger insitament til å tenke helhet og vektlegge bykvaliteter for å øke attraktiviteten.

4.2 LØREN

Plassering i urbant hierarki: Løren er en utvidelse av Oslos tette bystruktur.

Plangrunnlag: Kommunedelplan for Økern, vedtatt 26.05.2004, reguleringsplan for Lørenveien 38 m.fl., S-4083 vedtatt samme dag som kommunedelplanen, VPOR for Løren og Økern vedtatt 2014

Situasjon før: Militærleir og industriområde

Type utbygging: Transformasjon til et flerfunksjonelt byområde med hovedvekt på boliger. Boliger i lameller og karrébebyggelse, høy tetthet.

Størrelse: Ca. 360 dekar totalt, Selvaags første utbyggingssjakter nordøst for Lørenveien ca. 65 dekar.

Tetthet: 100-150 % TU

Utbyggingsperiode: 2004- pågående.

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Beboere	NA	1800	6200	28500
Snittalder	NA	37 år	38 år	39 år

Løren i Oslo er et stort transformasjonsområde som er utviklet relativt nylig. Kommunen og utbyggere har lyktes med å transformere et stort næringsområde og militærleir til en urban og levende bydel. I bydelen er det etablert en stor park som er mye brukt til lek. Området som helhet har flerfunksjonell arealbruk, og en befolknings sammensetning

med en stor andel barnefamilier, og unge voksne. Historiske bygg er tatt vare på og bidrar til å gi bydelen identitet. Løren torg, med butikker og kafeliv, bidrar også til å gi stedet identitet. Både senteret og de historiske byggene fungerer som møtested for beboere i området.

God tilgjengelighet er ofte en forutsetning for at transformasjon skal komme i gang og lykkes. På Løren ble Ring 3 lagt i tunnel forbi området, og ny T-banestasjon etablert. Med ny T-banestasjon økte områdets sentralitet betydelig, og bidro til at utbyggingen skjøt fart. Lokket over ringveien gjorde at Løren ble forbundet med de etablerte boligområdene nord for Ring 3. Både lokket og T-banen er resultat av store, langsiktige infrastrukturgrep for hovedstaden.



Deler av Løren sett fra luften, med Peer Gynt parken og verneverdige militærbygninger midt i bildet, den første boligrekken øverst mot venstre og det nye senteret nederst mot høyre. Foto: Oslo kommune



Løren torg – Handel og møteplass. Den lave delen slipper morgen solen inn på torget og ettermiddagssol inn i de private gårdsrommet bakenfor



Gangveien forbinder lamellbyggene med grøntdraget.

På Løren er den overordnede strukturen, med Lørenveien som den sentrale byaksen, lett lesbar. Området preges av store kvartaler. Men den mer finmaskede strukturen av gangforbindelser er vanskeligere å få øye på. Det går eksempelvis en gangforbindelse gjennom området, men den ligger sammen med innkjørsel til parkeringskjellere og er derfor vanskelig å finne.

Med unntak av Lørenparken er grønne elementer og bynatur som strukturerende element i liten grad benyttet. Mangelen på busker og trær kan skyldes at området på daværende tidspunkt var utenfor Oslo kommunes sone for vanning. Dermed ønsket ikke Bymiljøetaten trær langs gatene. Manglende koordinering og felles prioritering mellom kommunens etater får dermed konsekvenser for områdets bymessige kvalitet. Dagens utforming av gatenettet er derfor mindre innbydende for myke trafikanter, enn situasjonen ellers ville vært med trær i gatebildet.

Løren Torg er områdets senter. Torgets utforming gjør det gjenkjennelig på avstand. En lavere høyde i midtfeltet gjør at torgområdet har godt med lys og sol store deler av dagen, og er dermed et godt oppholdssted.

Løren har mange bokkvaliteter. Det er varierende grad av «urban profil» på boligbyggene, fra 3-4 etasjes lameller lengst vest i området, til bygårder med næring i førsteetasje nær sentrumsområdet. Området er bygget ut i flere etapper, i regi av flere ulike utbyggere, men med Selvaag som første og største utbygger. Vern av kanonhallen og bygningsmiljøet rundt, samt tilrettelegging for bruk i byggene, var tidlig en premiss for utbyggingen. Både parken og byggene er skjermet fra gatenettet og gir kvaliteter til

boligene rundt. Til tross for en viss motstand i begynnelsen, og til tross for utfordringen med å kombinere bruk og vern, er kanonhallen og omkringliggende bygningsmiljø med på å høyne bokkvaliteten og gi stedet identitet.



Boligbygg nær Løren Torg – urbant med handel i første.

Lærdom

Tre momenter oppsummerer Lørens bidrag til kunnskapsgrunnlaget om å skape bymessige kvaliteter: Beslutningen om vern av et bygningsanlegg med tilhørende park gir stedet identitet og er blitt en møteplass for beboerne. Et godt plassert torg med en åpen utforming sørger for at nærsenteret også er en møteplass. En tredje lærdom er at manglende koordinering mellom kommunale etater (plan og bymiljø) kan føre til redusert bykvalitet, her ved at man ikke fikk plantet trær langs gatene.

4.3 LØRENSKOG STASJONSBY

Plassering i urbant hierarki: Lørenskog stasjonsområde/Ødegården skal bli lokalsenter i Lørenskog. Stasjonsbyen er innenfor kommunens prioriterte vekstområde og tilknyttet det regionale kollektivsystemet. Lørenskog stasjonsby er det første utbyggingsområdet som er ferdigstilt innenfor kommunedelplan for Ødegården og ligger 300-700 m fra togstasjonen, og skal utvikles med boliger og enkelte lokalsenterfunksjoner.

Plangrunnlag: Kommunedelplan for Ødegården, vedtatt 29.09.2010, Reguleringsplan 014 - Ødegården felt B1, O1, Af2, vedtatt 19.12.2012, Visjonsdokument for utvikling av Lørenskogs stasjonsområde, vedtatt 13.03.2019

Situasjon før: Jorder, enkelte eneboliger

Type utbygging: Boligutbygging, med skole, barnehage og noen næringsarealer. Lameller i 4-5 etasjer, rekkehus i 3 etasjer.

Størrelse: Ferdig utbygget område, inkl. skole og barnehage er på 92 dekar. Hele fortetningsområdet som er under planlegging: 400 dekar

Tetthet: inntil 45-50% BYA i 3-5 etasjer.

Utbyggingsperiode: Detaljreguleringsplan (felt B1, O1 og Af2) vedtatt i 2012, og nærmet seg ved årsskiftet 2018/19 ferdigstillelse.

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Beboere	874	1800	6200	28500
Snittalder	34 år	37 år	38 år	39 år

Lørenskog stasjonsby er et nytt boligområde beliggende i gangavstand til Lørenskog stasjon.

Eksemplet viser noen av utfordringene når bymessige kvaliteter skal etableres i et større nybyggingsområde. Selvaag er hovedaktøren bak utviklingen av Lørenskog stasjonsby, og var også initiativtaker til kommunedelplan for Ødegården, som Lørenskog stasjonsby er en del av.

Lørenskog stasjonsby er et boligområde med gode bokvaliteter. Den sosiale infrastrukturen er på plass med både skole og barnehage like ved. Området har store bilfrie områder og god tilknytning til skogsområder. Gjennom området er det etablert en blågrønn struktur i form av en bekk i dagen, med grøntareal rundt. Stasjonsbyen har mange av de kvalitetene som unge barnefamilier søker. Området har, med noen få unntak, brukt bestandige materialer og kledninger med god kvalitet.

Førsteetasjene fremstår som mindre vellykket. De ligger på inngangsnivå (dvs. er ikke hevet). Foran rekkehusene er det etablert forhager, men disse er ikke store nok til å skjerme for innsyn. Deler av området mangler derfor den halvprivate sonen, mellom gateplan der «alle» ferdes og boligene.

Selve stasjonsområdet er på utredningsstadiet, og vil trolig få rollen som lokalsenter i området. Senterveien er hovedveiforbindelse inn i området, og skal i henhold til kommunedelplanen ha en urban utforming. Gatens kvalitet, hjørner og kryssninger er da viktige brikker for å oppnå folkeliv og aktiviteter. Kommunedelplanen inneholder



Eksempel på at gode intensjoner om levende fasader ikke alltid blir oppfylt.



Lørenskog stasjonsby er primært blokk-bebyggelse med innslag av rekkehus, beliggende tett på Lørenskog stasjon (til venstre utenfor bildet). Området bygges i etapper. I skrivende stund er sentrumssonen under planlegging. Kilde: Lørenskog kommune

bestemmelser om dette, men disse er ikke fulgt godt nok opp i detaljreguleringsplanen. Ett eksempel er kommunedelplanens bestemmelse om at næringsarealer skal ha direkte atkomst fra Senterveien er endret til «atkomst fra gateplan» i detaljreguleringen. Følgelig har dagligvare og pizzarestaurant atkomst fra Hanaborgveien, som går parallelt med jernbanelinjene.

Lørenskog stasjonsby har mange gode bokvaliteter, men mangler «bykvaliteter». Området er ikke flerfunksjonelt, det er begrenset med publikumsrettede virksomheter i området, og det er lite byliv. Per i dag er det neppe kundegrunnlag for storstilt handels- og bevertningstilbud, og områdene som i dag er bygget ut har i liten grad lagt til rette for dette. De få næringsarealene som inngår i byggetrinnet henvender seg ikke til Senterveien, slik kommunedelplanen legger opp til. Det er imidlertid for tidlig å konkludere med hvorvidt området i sin helhet har lyktes i å etablere

bymessige kvaliteter da Lørenskog stasjonsområde ikke er ferdig planlagt.

Lærdom

En lærdom fra Lørenskog stasjonsby er at det bør gjøres en overordnet strategisk analyse av handel/bevertingspotensialet i området, som også omfatter selve knutepunktet (stasjonen), før det utarbeides kommunedelplan. I dette tilfellet ble ikke dette gjort. Senterveiens funksjon som «strøgata» var dermed ikke tilstrekkelig forankret. Ved utarbeidelse av detaljreguleringsplan godtok kommunen derfor å dispensere fra kommunedelplanens bestemmelser knyttet til Senterveien, som dermed ikke blir «strøgata» som opprinnelig tenkt. En annen lærdom er at når utbyggingen kommer trinnvis, er det av stor betydning å sikre detaljene i sømmene mellom prosjektene. Dette fordrer både en godkjent overordnet strategisk plan og at denne står seg hele veien fra plan til byggesak.



Lillestrøm Syd, med prosjektet Portalen, sett fra stasjonen.

4.4 LILLESTRØM SYD

Plassering i urbant hierarki: Lillestrøm er utpekt til prioritert regional by, og det undersøkte området ligger inntil Lillestrøm stasjon.

Plangrunnlag: Reguleringsplan 292 (Lillestrøm sydområde), vedtatt 18.06.1997, Kommuneplanen 2011-2022, vedtatt 08.06.2011, endret 07.12.2011 og 30.01.2013, Reguleringsplan 521 (Jernbanetomta), vedtatt 11.06.2014

Situasjon før: Område preget av industri og hensettingsspor for tog.

Type utbygging: Utvidelse av sentrum med boliger, forretning, hotell og kontorer, høy tetthet.

Størrelse: 210 dekar totalt, hvorav Portalen utgjør ca. 10 dekar

Tetthet: Portalen: inntil 100 % BYA, med base på 1-2 etasjer og lameller på 7-11 etasjer

Utbyggingsperiode: Området som sådan fra 1997. Portalen ble bygget 2014-2017

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Beboere	1216	2300	9300	26000
Snittalder	48	44	42	40

Lillestrøm er en stasjonsby som skal vokse mye fremover, og Lillestrøm Syd er utviklet nylig.

Sammen med Skedsmo kommune har utbyggerne på Lillestrøm syd lykkes med å utvikle en ny, tett og flerfunksjonell «bydel» tett på stasjonen. OBOS har utviklet «signalprosjektet» Portalen i Lillestrøm syd, hvor en høyere bebyggelse og en annerledes arkitektur enn ellers i området markerer knutepunktet. Kommunen og utbygger har lykkes med å etablere et attraktivt torg ved inngangen til stasjonen, og det er tilrettelagt for syklende i hele området, både med sykkelskuldre, sykkelveier, sykkelparkering og sykkelhotell. Kommunen og utbygger har også lykkes med å etablere en tverrforbindelse mellom stasjonen og Norges varemesse, som går diagonalt fra torget og til undergangen mot varemesssa.

Det er skapt byliv ved torget, men ikke i gatene for øvrig. Det finnes i liten grad levende fasader, og noen av gatene bærer mer preg av å være veier enn gater. I følge kommunens planleggere er noe av årsakene til dette trolig at områdeplanen ble utarbeidet på 1990-tallet da man ikke hadde så mye fokus på bykvaliteter. Funksjonalitet, og trafikkflyt, sto høyere på agendaen den gang.

Området har bestemmelser om vern av tidligere arbeiderboliger. Disse er av en helt annen skala enn den øvrige

bebyggelsen på Lillestrøm syd. Arbeiderboligene oppleves å ligge i en bakevje, uten sammenheng med øvrig utvikling i området, og funksjonene de huser er i liten grad publikumsrettede. Vis a vis arbeiderboligene, mellom disse og nedkjøring til p-kjeller, er det oppført et bygg i én etasje. Dette bygget huser restauranter, og bidrar til å trekke noen folk. Dessverre bidrar ikke omgivelsene til at dette er et attraktivt sted å oppholde seg med mindre man er restauranggjest. Disse manglene gjør at boligene i liten grad er med på å skape en identitet til stedet.



Fra torget og inn diagonalpassasjen, må man passere nedkjøringen til en parkingskjeller. En av de verneverdige arbeiderboligene ses til venstre.

På torget ved stasjonen har man imidlertid tatt vare på en gammel lok-stall, som nå huser blant annet treningssenter. Dette er et mer vellykket eksempel på hvordan gammel bebyggelse kan bidra til å gi stedet identitet.

Lillestrøm syd har stort innslag av boliger. Bildet øverst i høyre kolonne viser to ulike måter å løse førsteetasjene i boligbygg med næring i førsteetasje. Til venstre i bildet er boliginngangen lagt mot gaten, med en høy overbygget og opphøyet førsteetasje. Arealene nærmest torget huser butikker. Til høyre i bildet er inngangspartiet flyttet fra gateløpet til gården. Ingen av løsningene gir bymessige kvaliteter, godt grunnlag for sosial interaksjon, opplevelser og varierte sanseintrykk og innbyr ikke til opphold. Det hadde gitt bedre grunnlag for liv i gata dersom en til venstre hadde unngått å skape avstand ved å heve førsteetasjen opp fra fortauet, og om boligene til høyre hadde hatt inngang fra gaten.



Kanalveien har lite folkeliv. I enden av gata skimtes Lillestrøm stasjon.

Selve Lillestrøm stasjon fungerer som en god forbindelse mellom Lillestrøm Syd og Lillestrøm nord. Inngangen til stasjonen er godt synlig, bred og er kantet med handel og service. Det er sykkelhotell og utendørs oppstillingsplasser for sykkel rett utenfor stasjonen, både på nord- og sørsiden.



Selve undergangen er ikke spesielt omtalt i reguleringsplanen som gjelder for sporområdene, men bredden er vist i plankart. Den ombygde lokstallen sees til venstre i bildet.

Lærdom

En viktig lærdom fra Lillestrøm syd er at en god forbindelse under sporområdene kan utvide sentrum, med nye torg og møteplasser. Eksemplet viser også at handel og service ikke bør spres på for store områder, fordi det kan gjøre det vanskelig å oppfylle bestemmelser om levende førsteetasjer på en god måte. Et alternativ kunne vært å heller rendyrke deler av området til boliger, og lage bolig-gater med variert utforming og lokale møteplasser. Videre viser eksemplet at det er krevende å få til gode koblinger mellom nybygg og vern.

4.5 SÆTER

Plassering i urbant hierarki: Fortetningsområde i småhusområde i Oslo, med rolle som lokalsenter.

Plangrunnlag: Områderegeringsplan for Sæter, s-4054, vedtatt 11.02.2004, Reguleringsplan for Nordstrandveien 40-46 m.fl., S-4786, vedtatt 18.06.2014

Situasjon før: Lokalsenter med enkelte butikker og bensinstasjon, men uten urbane kvaliteter. Området rundt er småhusområde med boliger i 1-3 etasjer.

Type utbygging: Bolig- og næringsutvikling i 4-5 etasjer.

Størrelse: 10 dekar. Sæterplanen, som også omfatter småhusområdene, er på 330 dekar.

Tetthet: inntil 150 % BRA

Utbyggingsperiode: 2014-2017

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Beboere	NA	2800	12100	41200
Snittalder	NA	40 år	39 år	39 år

Sæter, på Nordstrand i Oslo, er et eksisterende lokalsenter som fortettes. Det er valgt som eksempel fordi det representerer vellykket fortetting i et villastrøk. Kommunen og utbyggerne har her lyktes med å forsterke et eksisterende lokalsenter, like ved en trikkeholdeplass. Området har blandet arealbruk med boliger handel og restauranter. Utbyggerne har etablert et torg, som har blitt en møteplass for

folk på Nordstrand. Bebyggelsen er urban, i 4-5 etasjer, og med aktive fasader på bakkeplan, både mot torg og gater. På Sæter har kommunen og utbyggerne lyktes blant annet fordi de hadde en visjon for stedet. Utgangspunktet var et lokalsenter som gradvis gjennom 20 år hadde mistet sine bykvaliteter. Utbyggerne ønsket å skape en møteplass med butikker, servering og et felles parkeringsanlegg. En av utbyggerne var Nordstrand Vel.

Utbyggingen er i en skala som passer på Nordstrand. Skisser av hvordan det skulle bli ble presentert i lokalavisen og bidro til positive holdninger. Kommunen fasiliterte en omfattende medvirkningsprosess for hele Sæterområdet, mens utbyggerne av Sæter torg samarbeidet med Nordstrand velforening om utforming av torget. Velforeningen ble også medeier i torget, og fikk ansvar for arrangementer og bruk av torget. Kommunens planleggere oppgir at medvirkningsprosessen var en viktig årsak til at man lyktes med å etablere gode bykvaliteter på Sæter.

Det er også enkelte ting som ikke er like bra. Det er blant annet ingen god tilknytning mellom Sæter torg og friområdet på baksiden. Kommunens planleggere forteller at årsakene til dette er at utbygger ikke ønsket å bekoste en forbindelse mot friområdet, som på den tid ble brukt til midlertidig barnehage. Det er heller ingen intuitiv forbindelse mellom torget og trikkestoppet. Årsaken er at forbindelsen til trikkestoppet ikke var et sentralt tema i planprosessene.



Sæterkrysset. Kilde: Oslo kommune



Sæter Torg

Fordelingen av kostnader til infrastrukturen var imidlertid svært utfordrende og det tok langt til å komme til enighet om dette. En utbygger forteller:

«I områdereguleringsplanen var det fra kommunens side stilt krav om et rekkefølgekrav om at Sæterkrysset skulle være ferdig opparbeidet før brukstillatelse kunne gis. Utviklingen av området stoppet derfor helt opp i mange år fordi kommunen ikke hadde lagt noen føringer på hvorledes nettopp dette skulle løses. I en situasjon med mange ulike grunneiere som prioriterte sine eiendommer ulikt, ble dette en nærmest uløselig knute. Nesten NOK 60 mill. skulle fordeles mellom ulike grunneiere. Det sier seg selv at uten føringer fra kommunen på hvordan dette skulle fordeles så forsinket dette prosessen vesentlig.

For å løse kommunens kompliserende rekkefølgekrav tok vi selv initiativ til å samles i et felles selskap som kunne forhandle utbyggingsavtale med kommunen og sikre finansiering av krysset og annen infrastruktur. Hele 11 grunneiere ble med. Dette var i grunnen helt utrolig. Det kostet mye tid, mye innsats og var nær ved å ikke gå. Vi brukte en veldig god advokat til å prate med de andre grunneierne og rigge en felles avtale. Han var utenfra og hadde ingen forhold til Nordstrand fra før. Det var en fordel. Og han hadde evnen til å prate med alle de andre grunneierne på en tillitsvekkende måte. Han fremsto som nøytral. Det ble utarbeidet et forslag til fordelingsnøkkel mellom de som skulle utvikle og øvrige som ikke skulle utvikle sine eiendommer. 90 % av kostnaden ved rekkefølgekravet ble lagt på de som skulle utvikle sine eiendommer. Prosessen med gjennomføring av Miljøkrysset var frustrerende. Et eksempel er at da Bymiljøetaten krevde at vi skulle lage et

kryss som var så innsnevret at bussene ikke ville klare svingen fra Ekebergveien syd og til høyre inn i Nordstrandveien. Heldigvis støttet Ruter grunneierne konklusjoner, slik at krysset til slutt fikk en fungerende løsning. Sent i prosessen kom kommunen med krav om sykkelfelt i Nordstrandveien som de hadde glemt. Dette var på et tidspunkt der alle arealer var disponert og byggegrenser fastsatt. Løsningen ble å ta areal fra fortauet. I et trafikkert kryss med mange skolebarn selv om de fleste mente at vi skulle prioritert fotgjengerne. Men politiske føringer som kom altfor sent inn i prosessen medførte dårlige løsninger. Et tydelig resultat av dårlig planlegging. Nå er det over to år siden krysset var ferdig. Bymiljøetaten har kommet med nye krav gjennom stadig nye befaringer og det hele har vært uforutsigbart. Nå har vi håp om å få anlegget godkjent i løpet av noen måneder.»

Lærdom

Lærdom fra Sæter er at når både kommunen og utbygger har god dialog med velforening, grunneiere, og lokalbefolkning, er det mulig å lage en lokalt tilpasset utbygging med stor aksept i nærmiljøet. En tydelig visjon for området bidro også i riktig retning. En annen lærdom er at kommunen bør ta ansvar for å lage en gjennomføringsmodell som klargjør fordeling av kostnader til infrastruktur. Eksemplet viser også at utbyggere kan være tjent med å gå sammen og danne felles aksjeselskap for å få oppgaver løst. En siste lærdom er at kommunale etater må opptre koordinert. I dette tilfellet gjorde de det ikke, og konsekvensen ble at utviklingen tok betydelig mer tid enn nødvendig, og man endte med smalere fortau.

4.6 KOLBOTN

Plassering i urbant hierarki: Kolbotn er en prioritert lokal by/tettsted, som skal utvikles for å være sentrum for et større geografisk omland, med konsentrert utvikling.

Plangrunnlag: Kommuneplan 2011-2022, Områderegeringsplan for Kolbotn sentrum, vedtatt 23.03.2017, Detaljregulering for Storebukta, vedtatt 19.03.2018

Situasjon før: Kolbotn er utviklet over tid, fra et mindre sentrum nord for jernbanen og eneboliger rundt.

Type utbygging: Fortetting og videreutvikling av sentrum, med blanding av boliger og næring

Størrelse: Områdeplan for Kolbotn sentrum omfatter ca. 330 dekar

Tetthet: Gjennomsnittlig utnyttelse ca. 150 % TU på byggeområdene

Utbyggingsperiode: fra 2005- pågående

Befolkningsfakta:

Område/radius	Grunnkrets	500 m	8200	2 km
Beboere	1536	2200	9300	20 000
Snittalder	57 år	43 år	41 år	40 år

Kolbotn er valgt som eksempel fordi det er et prioritert tettsted i Regional plan. Oppedgård kommune har lyktes med å lokalisere kulturhus, kjøpesenter/handel og arbeidsplasser tett på stasjonen. Mellom stasjonen og Kolbotn tjern er det etablert et stort torg omkranset av kulturhus og kjøpesenter. Tett på sentrumskjernen fortettes det med boliger. Denne strategien er i tråd med føringer fra Regional plan.

Kommunen har lyktes med dette fordi den har jobbet bevisst med lokaliseringspolitikken i lang tid. Kommunen har god dialog med næringsliv og utbyggere, og administrasjonen involverer politikerne ved utarbeidelse av områdeplaner for sentrum. Det er lite liv og aktivitet på torget, noe som delvis skyldes utforming og størrelse på torget. Torget mangler aktiviserende elementer og fasadene er i stor grad lukkede. Nye planer for torget tar sikte på å åpne fasadene og gi torget et tydeligere innhold. Torgområdet er en viktig møteplass for innbyggerne, og lokaliseringen ned mot vannet gjør området attraktivt for rekreasjon og lek.

Toglinjen utgjør en barriere mellom øst- og vestsiden av sentrum, og fotgjengerforbindelsene som krysser toglinjen er lite synlige, trange og mørke. Kommunen har lenge ønsket å få gjort noe med stasjonsområdet, men selve stasjonen er Bane NORs ansvar. For å få gjort noe med hele stasjonsområdet, inklusive fotgjengerforbindelsene startet kommunen et planarbeid. Både Statens vegvesen



Kolbotn sentrum, Oppedgård kommune



Planlagt løsning for Kolbotn stasjon hentet fra prosjektet «Store tanker på liten plass», Illustrasjon: Arkitema Architects.

og Bane NOR fremmet først innsigelse til kommunens reguleringsplan. Innsigelsene ble trukket da kommunen la inn i bestemmelse om at det måtte utarbeides teknisk plan som må godkjennes av både Bane NOR og av Statens vegvesen.

Arbeidet med teknisk plan krevde samarbeid mellom alle parter, både planlegging, gjennomføring og drift. Oppegård kommune tok derfor initiativ til et samarbeidsprosjekt med tittelen «Store tanker på liten plass». Samarbeidsprosjektet involverte Oppegård kommune, Bane NOR og Statens vegvesen. Kommunen søkte om ekstern støtte og fikk tildelt midler fra KMD⁸ og kr 200.000,- fra Akershus fylkeskommune⁹. Andre viktige aktører som ble trukket inn i arbeidet var Ruter, Kolbotn torg (kjøpesenter) og Sentrumsgården (handel, bolig og kontor). Hovedmålet var å «Utvikle Kolbotn stasjon som et attraktivt og innbydende kollektivknutepunkt, som har fokus på gående, syklende, offentlig transport, opplevd trygghet og universell utforming. Områdene rundt stasjonen skulle bli livlige byrom. Prosjektet engasjerte ekstern bistand for å lage a) et designutkast av stasjonen, b) samarbeids- og gjennomføringsavtale om deling av ansvar og finansiering mellom kommunale, private og statlige aktører.

8 Tilskudd til «Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling»

9 Tilskudd til utvikling av attraktive byer og tettsteder

Partene kom til enighet om viktige grep, som blant annet dreide seg om busstilgjengelighet til stasjonen, ny undergang, stenging av vei, flere sittemuligheter, bredere fortau ved bussholdeplassene og nye romslige park- og grøntarealer. Grepene vil bidra til å redusere eksisterende barrierer, og vil bedre integrere stasjonsområdet med sentrum. Den tekniske planen for Kolbotnveien er godkjent av Statens vegvesen og Bane NOR. Partene kom også til enighet om prinsipper for hvem som skal finansiere og gjennomføre tiltakene.



Dagens inngangsparti til Kolbotn stasjon er ikke innbydende. Undergangen fungerer også som fotgjengerforbindelse mellom nye og gamle sentrum.

Kolbotn sentrum har i likhet med mange andre regionale stasjonsbyer eksisterende eneboligområder hvor fortetting er konfliktfylt. I forrige kommuneplan ble eneboligområdet i Storebukta vist som fortettingsområde. Beboerne protesterte kraftig, og kommunen tok området ut igjen av kommuneplanen ved neste rullering. Ikke lenge etter startet arbeidet med områdereguleringsplan for Kolbotn sentrum. I den forbindelse kom det innspill til utvikling av eiendommene fra noen av beboerne i Storebukta. Seks eneboligeiere gikk sammen om å legge sine eiendommer samlet ut for salg. Tilbyderne måtte både konkurrere på pris og på konsept. Solon Eiendom fikk tilslaget og er i dag i gang med å bygge ut de seks eneboligtomtene. Det bygges ut både med blokkbebyggelse og rekkehus. Rekkehus er valgt for å tiltrekke seg barnefamilier, som også var et krav fra kommunens side.

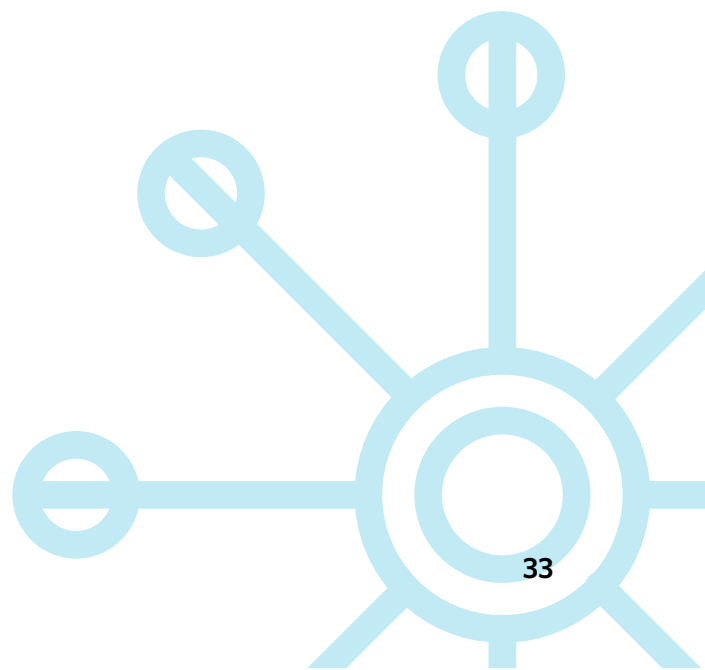
Lærdom

Lærdom fra Kolbotn er at det å legge til rette for fortetting i eksisterende eneboligområder er krevende. Men det har også vist seg at når planer modnes, kan situasjonen endres slik at beboerne (grunneierne) ser muligheter og setter seg i førersetet gjennom samarbeid, slik de gjorde i Storebukta. Her tok grunneierne selv kontroll over utviklingen, og kontaktet utbygger.

Prosessene på Kolbotn har også vist at det er krevende å planlegge et stasjonsområde hvor ulike statlige interesser møtes, og at kommunikasjon gjennom brev og formell saksgang ikke er særlig egnet for å løse opp i uenigheter. Når partene setter seg sammen rundt bordet med et klart mandat og myndighet er det lettere å finne løsninger. I dette tilfellet var prosjektorganisering det som skulle til.



Resultatet av beboerinitiativ for salg av eiendommer til en utbygger. Foto: Solon



DEL 3 - VEILEDER

HVORDAN LEGGE TIL RETTE FOR
FORTETTING MED BYKVALITET?
HVILKE PROSESSER OG VIRKEMIDLER KAN BENYTTES?
ANBEFALINGER PÅ REGIONALT NIVÅ,
KOMMUNALT NIVÅ OG OMRÅDENIVÅ



5. ANBEFALINGER FOR REGIONALT NIVÅ

Beslutninger som tas på regionalt nivå kan være avgjørende for om man lykkes med transformasjon og fortetting med bykvalitet. Det er viktig å ha arenaer (og verktøy) for dialog og avklaringer på dette nivået.

5.1 FØLG OPP DET URBANE HIERARKIET

I Regional plan er prinsippene om en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplassvekst lagt til noen prioriterte vekstområder med kollektivknutepunkt, og en tilsvarende klar begrensning på spredt vekst utenfor disse områdene. Anbefalt områdeutnyttelse for de prioriterte vekstområdene er satt med tanke på hva som skal til på sikt for å kunne dekke daglige behov innenfor gangavstand. Stedets status i det urbane hierarkiet avgjør hva slags funksjoner man søker å legge inn i området. For det andre vil stedets status også være avgjørende for hvordan områdene skal svare ut de ulike kvalitetselementene.

Regional plans urbane hierarki består av:

- Oslo by
- Regionale byer: (Lillestrøm, Sandvika, Asker, Ski og Jessheim)
- Prioriterte lokale byer: (Kolbotn, Lørenskog, Fornebu, Heggedal med flere)
- Prioriterte lokale tettsteder: (veldig mange)
- Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter
- Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling

Regional plans urbane hierarki bør legges til grunn for all planlegging. Kommunene kan i tillegg definere et mer finmasket urbant hierarki for sin kommune. Se eksempler i kapittel 6.

5.2 LOKALISER VIRKSOMHETER TIL DE PRIORITERTE VEKSTSENTRENE

Statlige og regionale etater må støtte opp om de prioriterte vekstsentrene. Dette kan skje ved at fylkeskommunen lokaliserer videregående skoler, idrettsanlegg eller egne kontorer i tilknytning til de prioriterte vekstområdene. Tilsvarende gjelder når statlige etater skal lokalisere sine virksomheter.

5.3 BRUK REGIONALT PLANFORUM

Regionalt planforum brukes i dag primært til å presentere planer ved oppstart av planarbeid og til en siste utsjekk når planene er ferdig utarbeidet. For å få til bedre koordinering og mer forutsigbarhet, bør planforum brukes mer aktivt til temavise avklaringer underveis i planprosessene. Det fordrer at planforum arrangeres hyppigere enn i dag, at personer med beslutningsmyndighet deltar, og at de får anledning til å sette seg inn i sakene i forkant av møtene. En annen mulighet er at planforum tar initiativ til oppfølgingsmøter for og med involverte parter. Målet bør være at planen er så (godt) gjennomarbeidet før sluttbehandling, at statlige og regionale etater ikke fremmer innsigelse.

5.4 UTFORM INFRASTRUKTUREN SLIK AT DEN BIDRAR TIL BYKVALITET

Statlige og regionale designveiledere for infrastruktur er først og fremst rettet mot trafiksikkerhet, fremkommelighet og drift. Etatens ansvar for å legge til rette for fortetting med bykvalitet er ikke løftet frem i samme grad¹⁰. Det anbefales at infrastrukturetatene tar et større ansvar for attraktiv byutvikling, og i større grad vektlegger bymessig, attraktive løsninger.

Infrastruktur som ikke først og fremst handler om fremkommelighet, men om stedets attraktivitet, omtales i denne veilederen som «bymessig infrastruktur».

5.5 LAG EN OVERSIKT OVER BEHOV FOR BYMESSIG INFRASTRUKTUR

Det bør lages en oversikt over hvilke av de prioriterte vekstområdene som er avhengig av statlig eller fylkeskommunal medvirkning for å oppnå ønskede bykvaliteter. En slik oversikt bør utarbeides i samarbeid mellom kommuner,

fylkeskommune og transportetater. Dette kan eksempelvis skje som en del av arbeidet med Oslopakke 3, eller som en del av bybåndssamarbeidet. Oversikten vil være et nyttig verktøy for etatens prioriteringer.

5.6 TILLAT MIDLERTIDIGE LØSNINGER

Manglende bevilgninger er en reell utfordring med hensyn til å realisere ambisjonene om fortetting med bykvalitet i bybåndet. For å nå målene må det settes av nok ressurser til planlegging og realisering av bymessig infrastruktur. I påvente av finansiering bør man finne ut hvordan fortetting kan komme i gang og fungere midlertidig.

5.7 LAG SAMARBEIDSAVTALER MELLOM OFFENTLIGE MYNDIGHETER

Det bør inngås samarbeidsavtaler mellom kommune, fylkeskommune og stat knyttet til regionale byer og prioriterte lokale byer og tettsteder, slik det foreslås i Regional plan (H10).



¹⁰ Meld. St. 18 (2016 – 2017) Bærekraftige byar og sterke distrikt

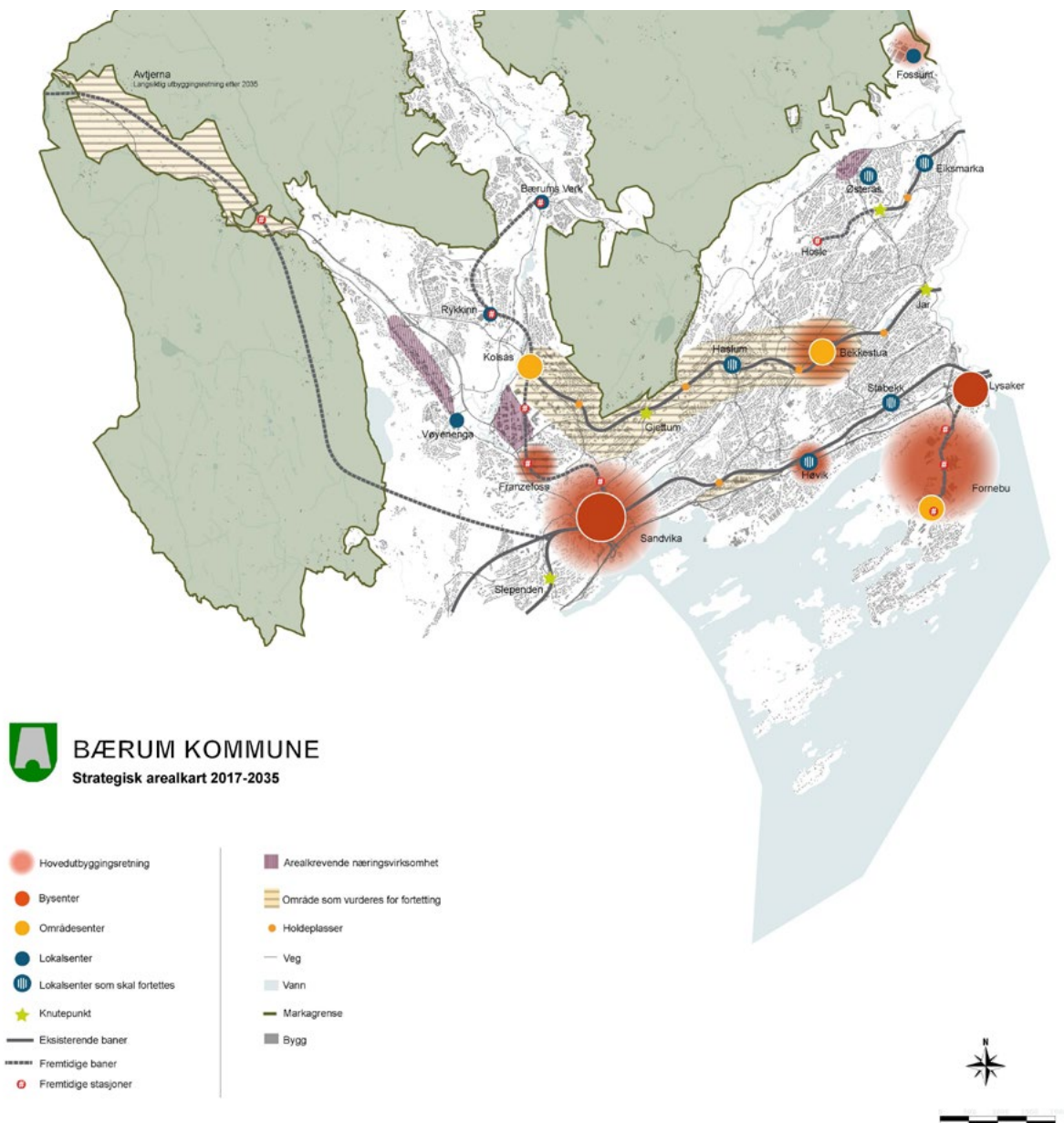
6. ANBEFALINGER FOR KOMMUNENIVÅ

6.1 LAG EN AREALSTRATEGI FOR KOMMUNEN

Arealstrategien skal definere kommunens urbane hierarki og peke ut de prioriterte vekstområdene. I tråd med Regional plan skal vekstsentrene legges ved banebasert kollektivtransport.

Det enkelte vekstsenters rolle i det urbane hierarkiet defineres med mål for fortetting med bykvalitet. Arealstrategien kan gjerne være en del av kommuneplanens samfunnsdel.

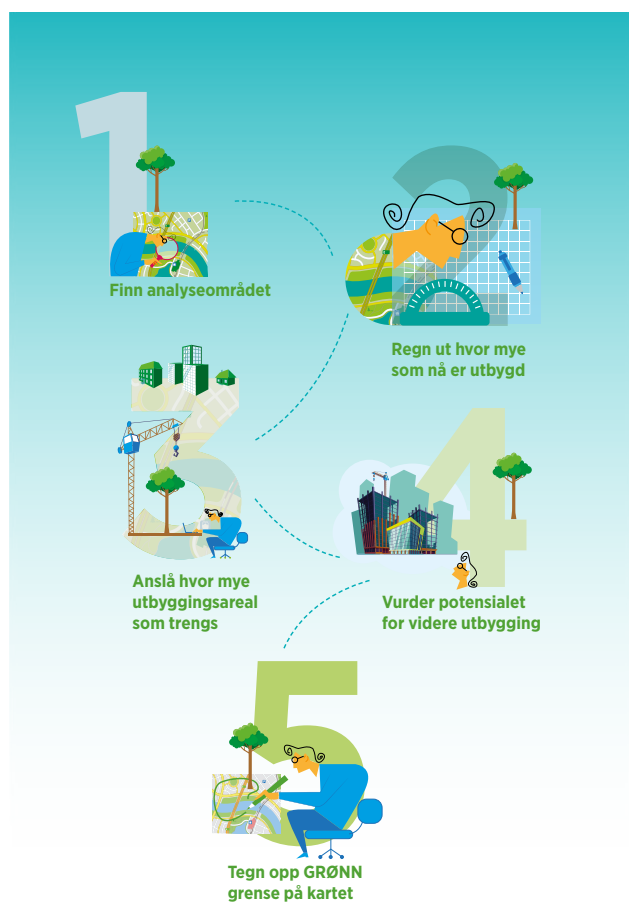
Bærums arealstrategi er vist nedenfor:



6.2 GJØR AVGRENSNINGER I KOMMUNEPLANENS AREALDEL

Regional plan legger til grunn at kommunene skal definere en langsiktig grønn grense rundt de prioriterte vekstområdene, jmf planens retningslinje 8 (R8). Grensen skal tegnes inn på kommuneplankartet.

Akershus fylkeskommune har utarbeidet en egen veileder som beskriver hvordan kommunene bør gå frem for å avgrense områdene. Veilederen heter *Grønn grense*. Det anbefales at kommunene benytter denne i sitt arbeid. Grensen er ikke juridisk bindende, men den bidrar til økt forutsigbarhet for grunneiere og utbyggere. Innenfor grensen skal utbygging vektlegges tyngre enn vern, mens utenfor grensen skal grønne verdier vektles tyngre enn utbygging. Bestemmelsene som knyttes til de prioriterte vekstområdene må være klare og tydelig når det gjelder hva slags bykvaliteter man ønsker å oppnå, men ikke være for detaljert. Detaljerte avklaringer bør man vente med til områdeplan eller detaljreguleringer.



Grønn Grense - Veileder, Akershus fylkeskommune

6.3 PRIORITER VED HJELP AV KOMMUNENS HANDLINGSPROGRAM

Det er viktig at det i kommunens handlingsprogram settes av ressurser til å arbeide med de prioriterte områdene, både plankapasitet (for eksempel til å gjennomføre områdereguleringer) og investeringer i grønnstruktur og infrastruktur som kan modne områdene. Kommunen kan på denne måten være en pådriver som får private eiendoms- og utbyggingsaktører til å ville satse på områdene. Det er også viktig at kommunen setter av ressurser til teknisk og sosial infrastruktur som er nødvendig for at områdene skal fungere. Alle områder kan ikke prioriteres samtidig, men gjennom strategiske prioriteringer kan kommunen fremskynde infrastruktur. Kommunen bør på dette nivået også si noe overordnet om hvordan infrastrukturkostnader skal fordeles mellom kommune, utbygger og evt. andre aktører.

Kommunen bør bruke et styringsverktøy, eksempelvis et utbyggingsprogram, til å synliggjøre sine prioriteringer. Utbyggingsprogrammet forteller hvor det planlegges nye boliger og når kommunen ser for seg at disse vil bli realisert. Kommunen har begrenset mulighet til å styre utbyggingsrekkefølge basert på kommuneplanens arealdel alene, men ved å koble utbyggingsprogrammet mot kommunens infrastrukturinvesteringer, kan kommunen legge viktige føringer for når boliger realiseres.

6.4 PRIORITER VED HJELP AV KOMMUNALE TEMAPLANER

De fleste kommuner utarbeider en rekke temaplaner. Eksempler på dette er planer for skolestruktur, barnehagestruktur, idrettsanlegg, folkehelse, eller temaplaner for torg og møteplasser. Kommunene bør bevisst bruke slike planer for å fremme utvikling i prioriterte vekstområder.

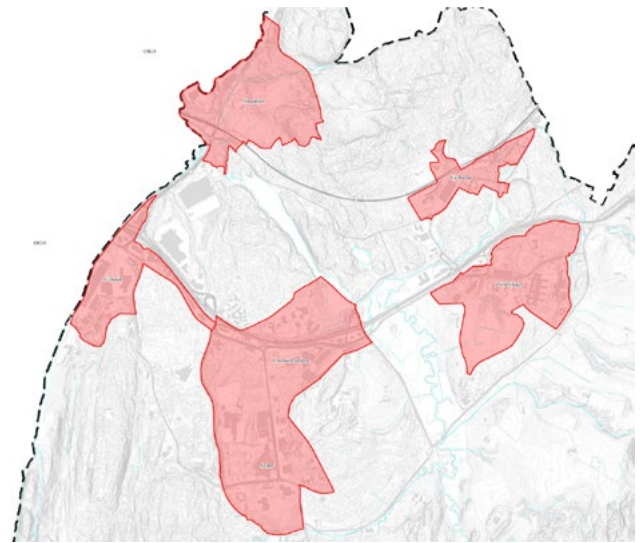
6.5 NEDFELL PRINSIPPER FOR URBANITET I KOMMUNEPLANEN

Mange av kommunene i bybåndet har en historikk som forstadskommuner, med mye småhusbebyggelse og eneboliger. I mange av områdene som nå skal fortettes vil urbane strukturer være fremmede. Det kan være nyttig å nedfelle prinsipper for urbanitet i kommuneplanen, som knyttes til områdene som skal fortettes. Prinsippene kan si noe generelt om bygningsvolumer, prinsipper for gangavstander, viktigheten av torg og møteplasser, konsentrasjon av handel med mer.

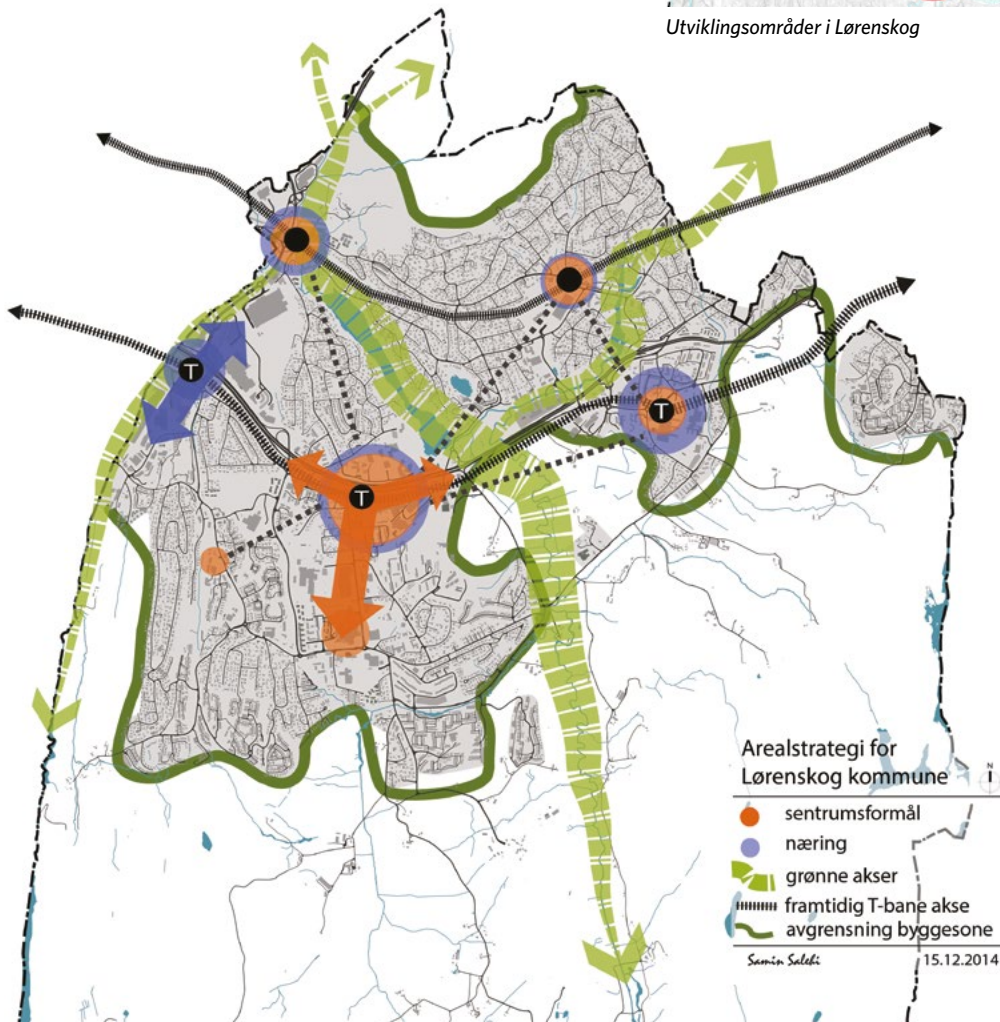
Eksempel: Arealstrategi Lørenskog

Lørenskog kommune har forankret overordnet arealstrategi i kommuneplanens samfunnsdel. Utviklingsområdene er knyttet til eksisterende togstopp og til planlagte t-banestopp. Dette gir viktige føringer for kommuneplanens arealdel. Overordnede grønne forbindelser gjennom kommunen er også vist, samt grønn grense rundt hele tettstedet.

Strategien er fulgt opp med å avgrense de ulike områdene på eget temakart:



Utviklingsområder i Lørenskog



Arealstrategi Lørenskog

Eksempel: Senterstruktur Asker

Asker kommune har forankret senterstrukturen i kommuneplanens samfunnsdel. Senterstrukturen er kommunens urbane hierarki. Det er knyttet ulike målsettinger til de ulike sentertypene.

Senterstrukturen i Asker

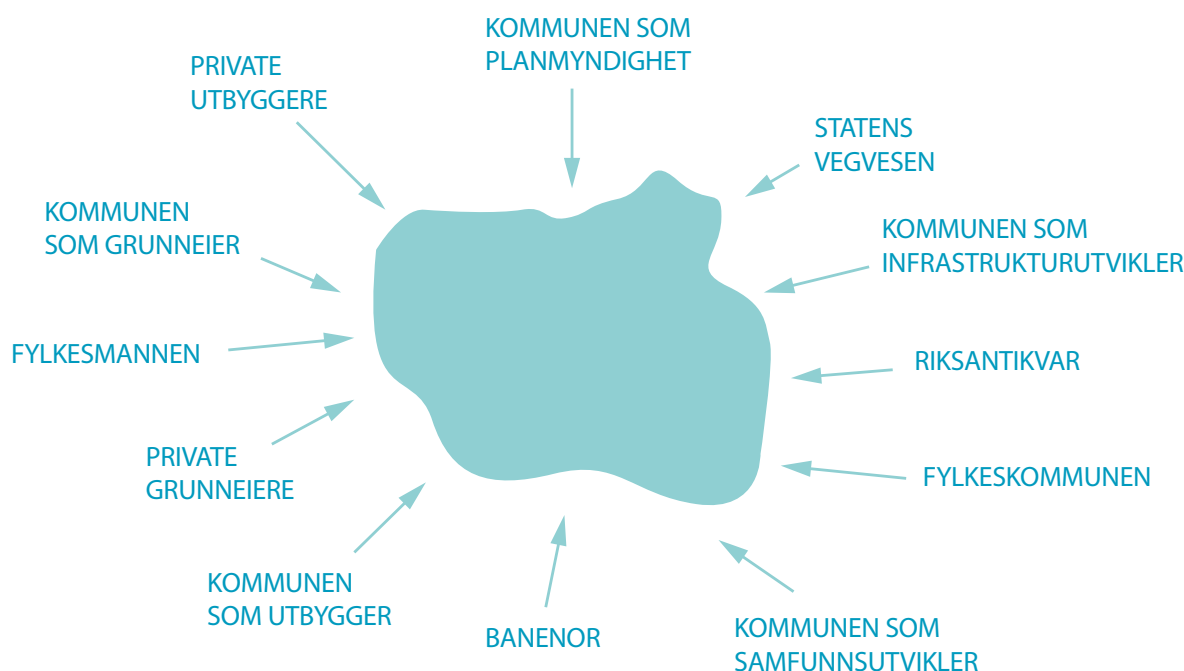
Senterstruktur Asker

7. ANBEFALINGER FOR OMRÅDEUTVIKLING

7.1 PÅ OMRÅDENIVÅ SKAPES BYKVALITETER

De viktigste føringene for å skape bykvaliteter legges på områdenivå. Det enkelte bygg skaper ikke bykvalitet alene, men gjør det sammen med andre bygg, gater og plasser. Kommunen må se det store bildet og ta stilling til hvordan områdene skal fungere som helhet.

Uten en plan eller visjon på områdenivå står man i fare for å utvikle en rekke enkeltprosjekter som ikke nødvendigvis skaper en helhet. Et område kan eksempelvis være nær-området til en stasjon eller en hel bydel. Innenfor området vil det normalt være et stort antall grunneiere. Dette er det mest kompliserte og ressurskrevende nivået å arbeide på. Mange aktører legger sterke føringer på utviklingen:



Sentrale aktører på områdenivå

En koordinert kommune er en sterk drivkraft for å få i gang en ønsket utvikling. Men uten samspill med andre aktører stopper områdeutviklingen opp. Ofte er man avhengig av regionale og statlige myndigheter for å få på plass nødvendig infrastruktur. Disse kan stoppe utvikling ved å ikke prioritere bidrag til byutvikling, eller ved å fremme innsigelse til planer dersom deres behov ikke blir ivaretatt. Tilsvarende kan grunneierne bremse utviklingen ved å la være å investere i området. Dersom usikkerheten oppleves for stor, eller investorene kan få større avkastning ved alternative investeringer, vil utbyggingen gjerne utebli.

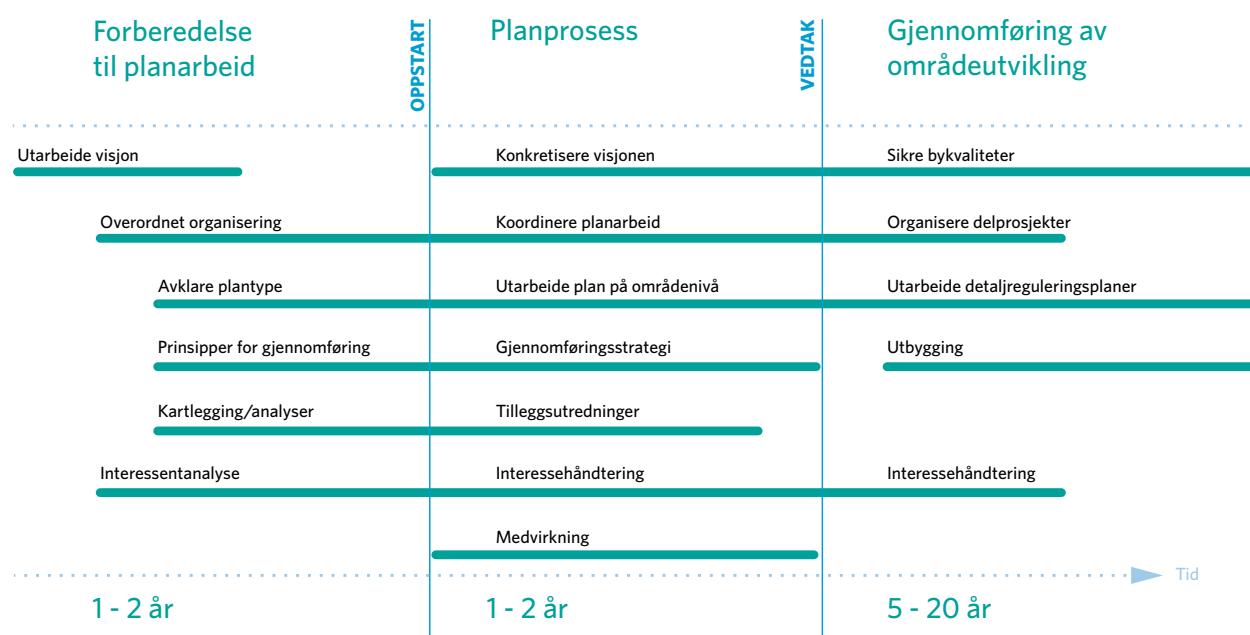
Kommunen kan bidra til utviklingen på mange måter. Blant annet kan kommunen lokalisere egne virksomheter til områdene, eller bidra som utvikler av infrastruktur, eller gjennom utvikling av egne eiendommer. Gjennom egne investeringer i grønnstruktur, infrastruktur etc. kan kommunen skape attraktivitet som får private eiendoms- og utbyggingsaktører til å ville satse på området.

7.2 ETAPPENE I OMRÅDEUTVIKLINGEN

For å bidra til at intensjonene fra Regional plan og fra kommuneplanen ivaretas, og for å sørge for god koordinering mellom alle parter i prosessen, bør kommunen foreta en god del avklaringer før det gjennomføres en planprosess. Blant annet bør det være utarbeidet en visjon for området, det bør være avklart hvordan arbeidet skal organiseres, og prinsipper for finansiering av infrastruktur bør være på plass. Så tidlig som mulig bør kommunen ha en oversikt over interessentene. Kommunen må også ta stilling til plantype. Planen kan nedfelles i en plan ihht. plan- og

bygningsloven, som en kommunedelplan eller områderegulering, eller som en mer strategisk plan (VPOR, plangrep, prinsippprogram etc.). Parallelt med utarbeidelse av planen bør tiltak kostnadsberegnes og konkretiseres i en utbyggingsavtale. I gjennomføringsfasen, når plan på områdenivå er vedtatt, vil det kunne foregå flere detaljreguleringsprosesser parallelt. Utbygging av felles infrastruktur vil også kunne foregå mens noen delfelt fremdeles er på planstadiet.

På områdenivå må det jobbes med flere prosesser samtidig:



Opgaver og tidsdimensjoner

7.3 FORBERED PLANARBEIDET GRUNDIG

7.3.1 Start med visjonen

Kommunene må ta en tydelig rolle i områdeutviklingen. Dette innebærer å utarbeide en visjon som forteller hva man ønsker å få til. Visjonen må bygge på stedets identitet, og tydeliggjøre hvilke bykvaliteter kommunen ønsker å oppnå, i tråd med områdets plass i det urbane hierarkiet.

Det er viktig at planavdelingen ikke er alene om visjonen. Visjonen må forankres på toppnivå, administrativt og politisk, slik at alle relevante instanser har et eierforhold til denne. Visjonen i seg selv er ikke juridisk bindende, men den staker ut en retning for planprosessen.

Visjonen må være enkel å kommunisere. Utbyggere og innbyggere må raskt kunne få en forståelse av hva kommunen ønsker å oppnå. Den må reflekteres i alle formelle dokumenter, og ligge til grunn for dokumenter som VPOR, områdereguleringsplan eller kommunedelplan.

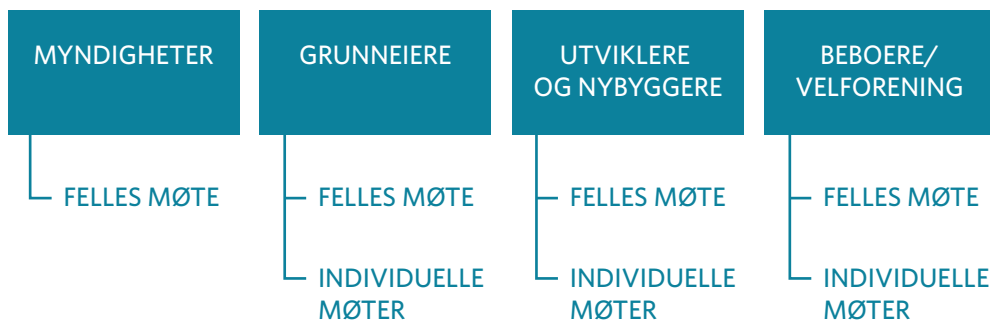
7.3.2 Kartlegg interessentene

Ved å gjøre en tidlig interessentkartlegging kan man få avdekket muligheter og utfordringer for en vellykket transformasjon. Offentlige myndigheter vil kunne si noe om sine planer i området og hva som skal til for at området kan utvikles, sett fra deres perspektiv. Gjennom samtaler med grunneierne i området får kommunen en oversikt over hvem som kan tenke seg å utvikle sine eiendommer og deres tidshorisont, og hvem som ikke ønsker å utvikle. Tilsvarende er det nyttig å få innspill fra eiendomsutviklere og utbyggere som har posisjonert seg i området. På denne måten kan kommunen utarbeide planer som har en viss realisme i å bli gjennomført, uten at sentrale grep blir liggende ugjort i mange år fordi grunneieren akkurat der ikke var interessert i utvikling.

Ved å gå i dialog med velforeninger og andre beboerforeninger kan man få en forståelse for stedets identitet, og hva beboerne verdsetter ved området. Dersom kommunen

er initiativtaker er det naturlig at kommunen selv gjennomfører denne kartleggingen. Men det er også tilfeller hvor utbyggere er initiativtakere og gjør slikt arbeid. Vi kan dele interessentgruppene inn i myndigheter, grunneiere, utviklere/utbyggere og beboere. Det er viktig å huske på at beboere ikke er en ensartet gruppe: barn, ungdom og eldre er grupper som besitter mye kunnskap om lokalområdet, men som ikke alltid trekkes inn i planprosessene

For hver interessentgruppe bør det inviteres til et felles møte. Her presenterer kommunen sine foreløpige tanker om området, og utkast til visjon, og aktørene får si sin mening. Grunneiere og eiendomsutviklere ønsker ofte ikke å røpe sine planer til konkurrentene. Det er derfor klokt å følge opp fellesmøtet med individuelle møter med grunneierne og utviklerne.



Når interessene i området er kartlagt vurderes det om det er behov for å endre visjonen. Interessentkartleggingen er en god måte å få oversikt over hvem som bør involveres i planleggingen og hvem som bør holdes orientert. Interessentkartleggingen kan også bidra til at grunneiere velger å bli med på en utvikling de ellers ikke ville blitt med på.

7.3.3 Organiser prosessen

Det kan hende at det er hensiktsmessig å lage en overbyggende organisasjon for planlegging av hele området med representasjon fra flere ulike ansvarsområder i kommunen. Involvering av Statens vegvesen, BaneNor eller Ruter kan også være aktuelt, alt avhengig av deres interesser i området.

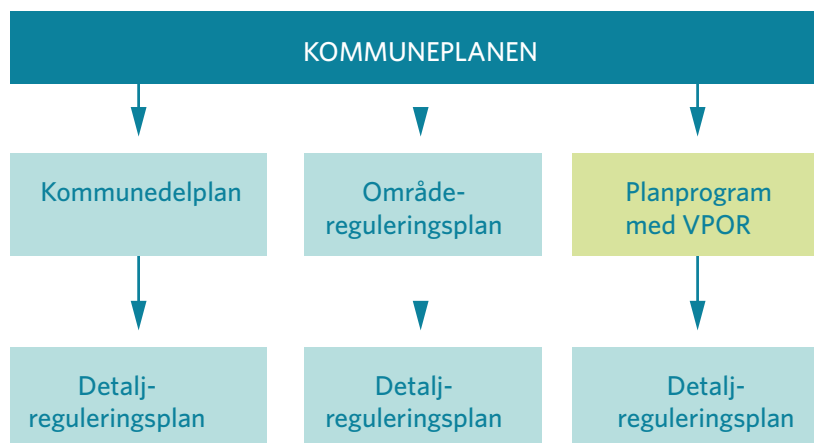
I tillegg til å ha en overbyggende organisasjon for utviklingen av hele området, kan det være hensiktsmessig med mindre samarbeidsgrupper for delområder. Det er viktig å få på plass den overbyggende koordinerende organisasjonen tidlig, så kan evt. delområder finne sin organisasjonsform etter hvert.

7.3.4 Velg plantype

En områdeutvikling kan forankres i ulike formelle og uformelle plantyper. De formelle plantypene etter plan- og bygningsloven er kommunedelplan og områdereguleringsplan, herunder planprogram med konsekvensutredning. Mange kommuner bruker i tillegg egne uformelle plantyper som ikke er forankret i plan- og bygningsloven. Oslo kommune har utviklet Veiledende plan for offentlige rom (VPOR), som også har blitt tatt i bruk av andre kommuner. I tillegg kan man lage formingsveiledere eller kvalitetsprogram, som vedlegg til områdeplaner. Hva som passer best til det enkelte område avhenger av stedets kompleksitet og oppgavene som konkret skal løses, samt hva som er «tradisjon» i den enkelte kommune.

Kommunen har anledning til både å bruke kommunedelplan, områdereguleringsplan og VPOR for å planlegge ett og samme område, men normalt vil det være tilstrekkelig med ett plannivå mellom kommuneplan og detaljregulering. I tillegg kan kommunene benytte overgripende temaplaner, som f.eks. Oslo kommunes Kommunedelplan for torg og møteplasser. Denne erstatter ikke planene på nivået mellom kommuneplan og detaljreguleringsplan, men den gir viktige føringer for reguleringsarbeid i hele kommunen.

Anbefalte veier fra kommuneplan til detaljregulering i fortetningsområder med bykvaliteter:



■ = hjemlet i plan- og bygningsloven ■ = uformell plan

Nedenfor er de ulike plantypene på områdenivå beskrevet nærmere

Kommunedelplan (KDP) er en formell plantype etter plan- og bygningsloven. Den kan lages tematisk eller geografisk, og har samme juridiske status og virkning som kommuneplanens arealdel. En kommunedelplan er, i likhet med kommuneplanens arealdel, ikke et enkeltvedtak og kan derfor ikke påklages. Den gir heller ikke ekspropriasjonshjemmel eller innløsningsrett. Av disse grunner bør en være forsiktig med å legge konkrete føringer for enkelttomter, og planen bør ikke være for detaljert. *Styrker* med bruk av kommunedelplan er at den er juridisk bindende og har en tydelig plass i planhierarkiet. Fordi den ikke gir ekspropriasjonshjemmel og innløsningsrett unngår man til en viss grad detaljerte diskusjoner med grunneiere, og det er derfor lettere å trekke store og langsiktige linjer på overordnet nivå. *Svakheter* ved bruk av kommunedelplan er dels motsatsen til fordelene – de vanskelige diskusjonene om konkrete løsninger utsettes ofte til lavere plannivå. De prosessuelle kravene kombinert med den juridiske statusen gjør den litt tungrodd og ikke enkel å endre på. Mange kommunedelplaner har et svært langsiktig perspektiv, og det er vanskelig å endre planen for å tilpasse den til retningen utviklingen tar. Et eksempel på dette er kommunedelplan for Nydalen, som forutsatt fortsatt mye industrivirksomhet i Nydalen, men hvor utviklingen de senere år har gitt mange nye boliger der det tidligere var industri.

Områderegulering er også en formell plantype etter plan- og bygningsloven. En områderegulering er kommunens egen plan, og selv der kommunen overlater til private å utarbeide selve forslaget, skal kommunen stå ansvarlig for planarbeidet.

En områderegulering skal som regel konsekvensutredes, og det er mulig å benytte planprogrammet og konsekvensutredningen til å utforske ulike muligheter for

et område. Områdereguleringen er en reguleringsplan, og er et enkeltvedtak som kan påklages, og den gir ekspropriasjonshjemmel og innløsningsrett på lik linje med en detaljreguleringsplan. Den kan brukes for å planlegge et helt område, og ha krav om ytterligere detaljreguleringer for hele eller deler av området. Den har samme juridiske virkning som en detaljreguleringsplan. *Styrker* med denne plantypen er at den gir mulighet til å endelig avklare og fastsette viktige føringer for et område, uten å gå ned i detaljene på alle områder. Den gir også mulighet for å detaljere ferdig enkelte delområder, og utsette detaljklaringer i andre. *Svakheter* med denne plantypen er at det kan være problematisk at planen er kommunens egen plan, men avklarer viktige forutsetninger på detaljnivå, noe som fordrer deltakelse fra grunneiere for å få til gjennomførbare. Det kreves innsats og lederskap fra kommunen – noe som igjen krever ressurser.

VPOR (Veiledende plan for Offentlige Rom) er en uformell plantype utviklet av Oslo kommune for å synliggjøre viktige prioriteringer og grep på områdenivå. Plantypen er etter hvert også tatt i bruk av andre kommuner. Planen utarbeides av kommunens administrasjon, uten plan- og bygningslovens krav til prosess, og har dermed heller ingen juridisk status. Etter hvert har Oslo kommune begynt å bruke VPOR i kombinasjon med planprogram etter plan- og bygningsloven, noe som gir den en tydeligere forankring i lovverket.

Planen gir signaler om hva som vil være kommunens føringer i et område. Gjennom VPOR samles og kostnadsberegnes de tiltak i offentlige rom som utbyggere bør påregne å skulle bidra til gjennom utbyggingsavtaler. *Styrker* med denne plantypen er at den kan utarbeides raskt og med visjonært fokus. Den gir klarhet i hva som er kommunens ønsker for et område, og hvilke offentlige rom utbyggere må forvente å bidra til opparbeidelsen av. *Svakheter* med denne VPOR er blant annet at den ikke har juridisk status,

og linjene er «omtrentlige». Endelige krav til plassering, størrelse og utforming av offentlige rom må sikres i den enkelte detaljregulering.

7.3.5 Avklar prinsipper for etablering av infrastruktur

Før utarbeidelse av plan på områdenivå bør prinsipper for etablering av infrastruktur være avklart. Dersom kommunen tidlig har signalisert hva som forventes av bidrag fra utbyggere, vil dette påvirke tomteprisene i området. Man reduserer risikoen for at utbyggere kjøper seg inn for dyrt, med urealistiske forventninger om inntjening. Erfaring viser at når utbyggerne kjøper seg inn for dyrt, klarer de ikke å få tilstrekkelig lønnsomhet til å finansiere bykvaliteter. Forhandlinger om utbyggingsavtaler blir da krevende, og presset på å redusere bykvalitetene øker. Dersom forventa bidrag til infrastruktur er kjent tidlig, unngås denne situasjonen, og sannsynligheten for å sikre bykvalitetene øker.

Kommunen må ta stilling til hvem som skal bekoste og bygge ut infrastruktur

Det skilles på overordnet infrastruktur, felles infrastruktur og intern infrastruktur.

Med overordnet infrastruktur menes hovedvei, jernbane, t-bane, stasjoner osv. Dette bekostes normalt av sektormyndighetene. Felles infrastruktur er gater, parker, grøntstruktur osv. som er felles for flere kvartal eller for hele områdeutviklingen. Normalt bekostes felles infrastruktur av utbyggerne. Ofte skal kostnader til felles infrastruktur fordeles på flere, i noen tilfeller også kommunen. Det er viktig å avklare fordelingsprinsippene så tidlig som mulig for å gi utbyggerne størst mulig forutsigbarhet. Med intern infrastruktur menes tiltak internt i gårdsrom, kvartalslekeplass, gangforbindelser i tilknytning til det enkelte prosjekt osv. Intern infrastruktur bekostes av utbyggerne.

Nødvendig infrastruktur sikres i planen med rekkefølgebestemmelser, mens selve opparbeidelsen reguleres gjennom utbyggingsavtaler (omtales nedenfor). Utbyggingsavtalen avklarer videre hvem som skal bygge ut infrastrukturen (være byggherre), og hvorvidt det skal benyttes anleggsbidragsmodell eller justeringsmodell for å sikre momsrefusjon. Veilederen går ikke nærmere inn på modellene.

7.4 BRUK UTBYGGINGSAVTALE

Utbyggingsavtaler avklarer gjennomføring av reguleringsplaner og sier hvem og hvordan, samt angir en økonomisk fordeling av kostnadene til f.eks. infrastruktur. For å gi mest mulig forutsigbarhet bør utbyggingsavtalen utarbeides parallelt med utarbeidelse av reguleringsplanen. De sentrale elementene i avtaleforhandlingene og utbyggingsavtalen vil være;

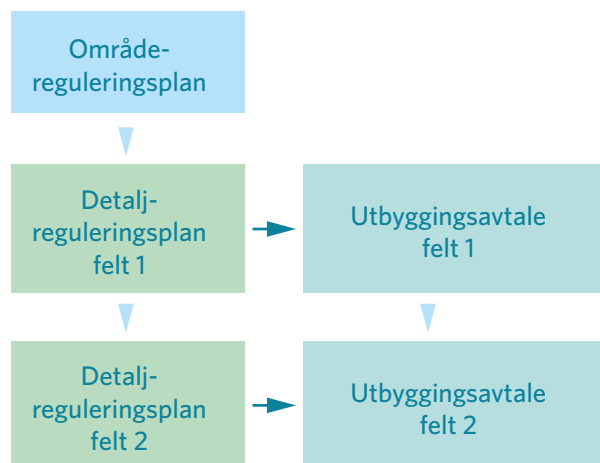
Om det skal inngås en felles utbyggingsavtale med utbyggere med felles rekkefølgekrav, eller om det skal inngås avtaler enkeltvis.

- Hvilken offentlig grønn og teknisk infrastruktur avtalen skal omfatte. Utgangspunktet her er planens rekkefølgebestemmelser. Det kan også inngås avtale om gjennomføring av tiltak som det ikke er stilt rekkefølgekrav om, men da innenfor rammene om nødvendighet og forholdsmessighet.
- Hva tiltakene vurderes å koste, med grunnlag i kostnadsanslag.
- Hvordan kostnadene skal fordeles mellom utbyggere og mellom utbygger og det offentlige
- Hvem tar byggherreansvar?
- Hvilke anlegg kommunen skal overta for drift og vedlikehold.
- Behov for grunnverv fra utbygger til infrastruktur omfattet av avtalen.
- Krav om sikkerhetsstillelse for anleggsbidraget (pant eller bankgaranti).

Felles utbyggingsavtale eller bilaterale avtaler?

I de aller fleste fortettingsområder blir det utarbeidet en områdereguleringsplan. Da vil det som regel være krav om å utarbeide detaljregulering før utbygging av felt innenfor områdereguleringsplanen.

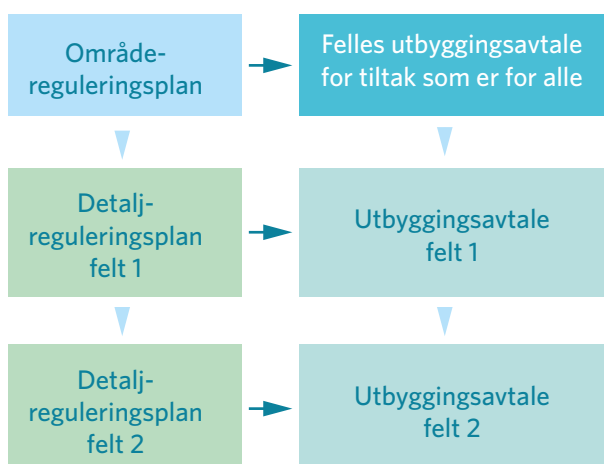
En modell for utbyggingsavtaler er å utforme rekkefølgekrav i områdereguleringsplanen som følges opp i detaljreguleringsplanene for hvert felt. For å sikre gjennomføring av tiltak må rekkefølgekravene for felles- og hovedanlegg tas med i alle detaljreguleringsplanene.



Fordelen med denne modellen er at den sikrer at alle feltene bidrar, men det vil kreve nøye oppfølging av kommunen. Det vil være viktig å legge tiltak igjen til utbyggere som kommer etter for å unngå gratispassasjerer.

En annen modell for utbyggingsavtaler, som er godt tilpasset større transformasjonsområder, er å forhandle frem en felles utbyggingsavtale for hoved- og fellesanlegg som er for alle. Denne avtalen følger opp rekkefølgekrav i

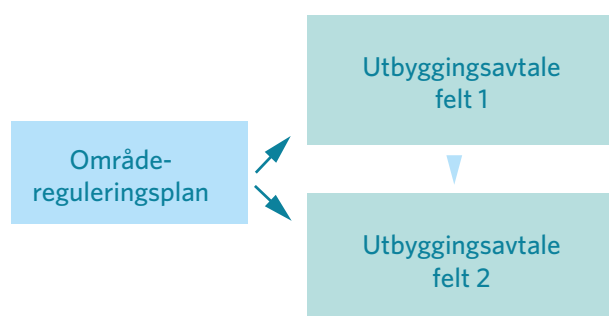
områdereguleringsplanen. Så vil detaljreguleringsplanene få rekkefølgekrav som gjelder internanlegg for det enkelte området og forhandler egen utbyggingsavtale som bygger på denne.



Fordelen med denne modellen er at felles infrastruktur blir løftet frem og sannsynligvis gjennomført tidlig i prosjektet, men kommunen må antagelig forskuttere kostnadene og det gir en høyere risiko. Det blir dermed svært viktig å gjøre grundige kostnadsanslag og ha tilstrekkelig avsetninger for usikkerheten. Et eksempel på denne modellen er områdemodell for Sande, som er beskrevet nedenfor.

En tredje modell er aktuell når områdereguleringsplanen er såpass detaljert at den ikke har krav om detaljregulering, det vil si at utbyggere kan gå i gang med byggesøknaden med hjemmel i områdereguleringen. Da kan kommunen fremforhandle utbyggingsavtale for delfelt eller enkelteiendommer innenfor området etter hvert som de er klare for utbygging.

Fordelen er at prosessen blir kortere når utbyggerne slipper å lage detaljregulering. Ulempen er at byggeprosjektene kommer stykkevis og delt og det kan bli vanskelig å få en helhetlig utbygging der tiltak kommer i riktig rekkefølge. Denne modellen tvinger også områdereguleringsplanen til å være mer detaljert enn nødvendig. Dette gir en større risiko for at områdereguleringen ikke fanger opp nødvendig rom for endringer og det kan bli mange dispensasjoner. Hvis det haster med å komme i gang med et utbyggingsprosjekt for et delfelt innenfor områdereguleringsplanen er det en bedre løsning å gjennomføre en parallell prosess der detaljreguleringen for delfeltet går parallelt med arbeidet med områdereguleringsplanen.



Eksempel Områdemodell for Sande i Vestfold:

I dette eksemplet tok kommunen initiativet til et samarbeid der alle grunneierne som har utbyggingsrett etter vedtatt områdereguleringsplan deltok. Det ble vurdert behov/nytte av alle felles infrastrukturtiltak for de enkelte delområder der flest stjerner har høyest behov/nytte, jfr. tabellen nedenfor.

Delområde	Skredsikring av Sandeelva	Vegsystem Klokkerjordet (1)	Miljøgate	Grønnstruktur og offentlige rom	Tiltak sentrum-runde inkl. gangbroer	Ledningsnett Klokkerjordet	P-hus
Sande nord	★★★	★	★	★★★	★★★	—	★
Sande kirke	★★★	★	★	★★★	★★★	—	★★★
Handelssentrum	★★★	★★	★★★	★★★	★★★	—	★★★
Sande vest	★★	—	★	★★	★★	—	★
Sande sør	★★★	★	★★	★★★	★★★	—	★
Sande øst	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★★★	★

Eksempel fra Sande – forholdet mellom ulike typer fellestiltak og tiltakenes relevans for utviklingen av ulike delområder.

Kostnad pr. delområde pr. tiltak ble beregnet ut fra forventet utbyggingsvolum i hvert område. Infrastrukturbidraget skal betales pr. m² BRA som tillates bygget. Kravet er knyttet til igangsettingstillatelse og er beregnet ut fra nødvendighet og forholdsmessighet. Bidraget justeres etter byggekostnadsindeks frem til betalingstidspunktet.

7.5 OPPTRE KOORDINERT

7.5.1 En koordinert kommune internt

Alle kommunens sektorinteresser berøres på en eller annen måte i plan- og gjennomføringsfase. For å oppnå best mulig koordinering kan kommunen ha en egen samordningsgruppe med representasjon fra alle etater. I tillegg kan det etableres en mindre arbeidsgruppe med de mest sentrale fagområdene, f.eks. plan, infrastruktur og eiendom. Planarbeidet ledes av planavdelingen.

Slike koordineringsprosesser er ressurskrevende og det er derfor nødvendig at dette er forankret i kommuneplanens handlingsprogram og tilhørende årlige budsjetter.

Når en plan på områdenivå er vedtatt kan det være hensiktsmessig å beholde en organisasjon/dedikerte personer som følger opp den aktuelle planen.

7.5.2 Koordinering mellom flere aktører

Statlige og regionale etater kan ofte ha store interesser i, og være premissgivere i områdeutviklingen. I slike tilfeller anbefales prosjektorganisering for å sikre god koordinering mellom partene, jfr. eksempel fra Kolbotn i kapittel 4.

Alternativt kan man sørge for god koordinering i hyppige møter hvor saker avklares underveis. Se forøvrig kapittel 5 som omhandler Planlegging på regionalt nivå.

7.5.3 Samarbeid mellom grunneiere

I større planområder, hvor man har lyktes med områdeutvikling med bykvaliteter, er det ofte én stor grunneier/utbygger som har kontroll på store arealer. En stor grunneier ser seg tjent med å sikre et godt resultat i hele området. Å være stor grunneier gir også forhandlingsmakt overfor kommunen. Tilsvarende vil også myndighetene oppleve det som enklere å forholde seg til en stor profesjonell aktør fremfor et større antall enkeltstående aktører.

Det finnes eksempler på at flere grunneiere går sammen og danner felles samarbeid eller felles grunneierselskap. Et grunneierselskap er et aksjeselskap som eies i felleskap mellom flere grunneiere. Eiendommene er innskudd i selskapet. I likhet med en dominerende grunneier, vil et slikt selskap være tjent med at helheten blir bra, og man unngår at grunneierne motarbeider hverandre. Alle har felles interesse av å lykkes. Ved å avtale på forhånd gevinstfordeling ved salg kan man påse at alle eierne får forholdsmessig like stor gevinst, uavhengig av om egen eiendom benyttes til byggegrunn eller grøntstruktur. I mange tilfeller er grunneierselskap avgjørende for om man klarer å ta helhetsgrep på tvers av tomtgrenser, og dermed oppnå bykvaliteter.

7.6 TYDELIGGJØR BYKVALITETER I PLAN

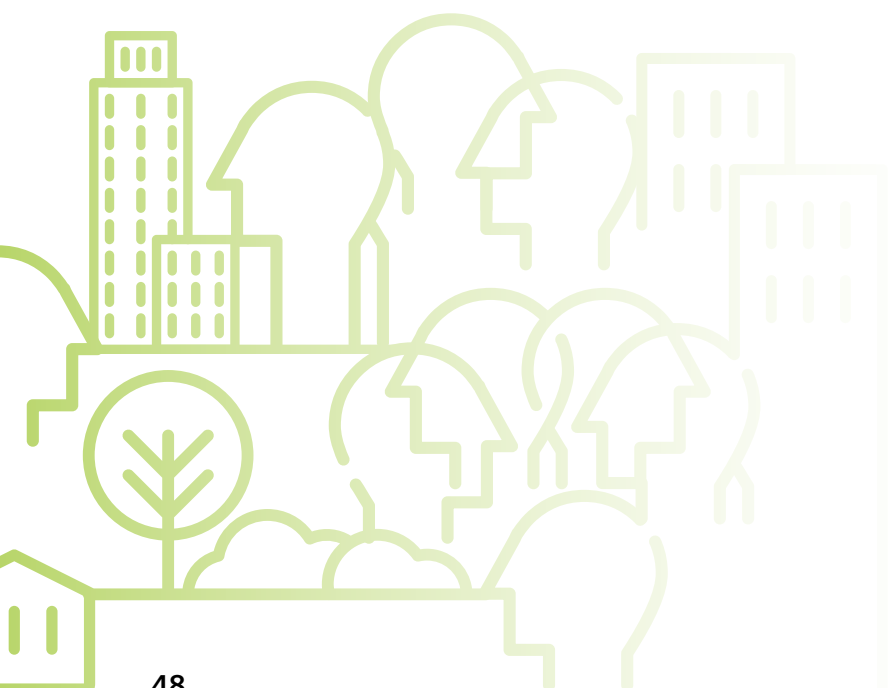
7.6.1 Bestemme bykvaliteter på områdenivå

En plan på områdenivå skal fortelle hvilke bykvaliteter som ønskes etablert i området, og hvor i området dette skal skje. Kvalitetssirkelen fra kapittel 3 bør benyttes aktivt i arbeidet. Planen bør være konkret når det er nødvendig for å sikre bykvaliteter, og åpne opp for fleksibilitet når det er mulig. Detaljene bør løses i den påfølgende detaljreguleringen.



Følgende kvalitetsdimensjoner bør kommunen tydeliggjøre på områdenivå:

1. Effektiv arealutnyttelse:	Sett mål for tetthet
2. Flerfunksjonalitet:	Sett mål for hva slags funksjoner området skal ha. Pek ut bylivssoner – hvilke gater og på hvilke plasser skal det tilrettelegges for byliv?
3. Sosiale felleskap:	Pek ut hvor man skal ha møteplasser som torg, park, bydelshus eller lignende, som gir sosialt felleskap til hele området. Gi retningslinjer for at det skal etableres nabolags- og naboskaps- møteplasser ved detaljering av delområder.
4. Grønn mobilitet:	Pek ut kollektivknutepunkt med omstigningsarealer Pek ut forbindelseslinjer for fotgjengere og syklistene Gi retningslinjer med krav til sykkelparkeringsplasser ved detaljregulering
5. Natur og lokalt særpreg:	Pek ut kulturhistoriske verdier Pek ut overordnet blågrønn struktur Fortell hvordan overvann skal håndteres, også i fremtiden med økt nedbør
6. Bygg, kvalitet og karakter:	Gi retningslinjer om variasjon i bebyggelse og leilighetstyper
Andre tema som bør avklares på områdenivå	Avklar overordnet transportsystem/veinett Avklar prinsipper for varelevering Avklar prinsipper og dimensjonering av overvann Avklar behov for sosial infrastruktur som skoler og barnehager Utarbeid strategi for å håndtere midlertidighet Avklar prinsipper for finansiering og kostnadsdeling



7.6.2 Planlegg for flerfunksjonalitet

Avgjør hvor det skal være byliv. Føringer for flerfunksjonalitet bør avstemmes mot kommunens urbane hierarki (jf. kapittel 3 og 6) og markedsmessige vurderinger. Eksempelene fra Asker, Lillestrøm, Løren, Sæter og Kolbotn har alle vist at det ikke er grunnlag for handel og kafeer i alle gater. Planer på områdenivå må derfor basere seg på analyser av hva det er grunnlag for, både i dag, og noen år frem i tid. Innenfor det enkelte område kan det deretter pekes ut bylivssoner hvor det er krav om aktive førsteetasjer med mer.

Eksempel: Slik peker VPOR for Løren og Økern ut bylivssoner på områdenivå

I VPOR for Løren og Økern heter det at: «Aktive fasader skal ha publikumsrettede funksjoner i første etasje, store vindusflater, minimum 4 meter takhøyde i førsteetasje, førsteetasje som ligger på nivå med bygulvet og maksimalt 10 meter avstand mellom inngangsdører. I noen tilfeller kan første etasje midlertidig åpnes for andre funksjoner, selv om det er markert som en aktiv fasade. Det skal da tilrettelegges for publikumsrettede funksjoner (aktive fasader) som en mulighet i fremtiden.»

«I Dag Hammarskjölds vei, Sinsenveien samt nordre del av Peter Møllers vei er det ikke krav om publikumsrettede funksjoner i første etasje, men bebyggelsen skal ha inngang og henvendelse mot gaten for å aktivisere gaterommet og bidra til byliv og trygge gater.»

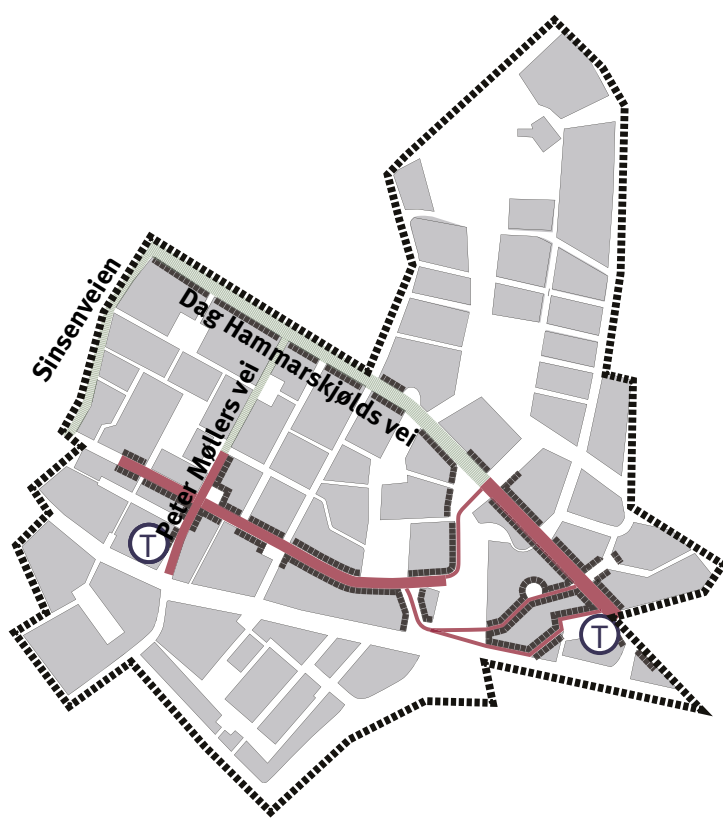
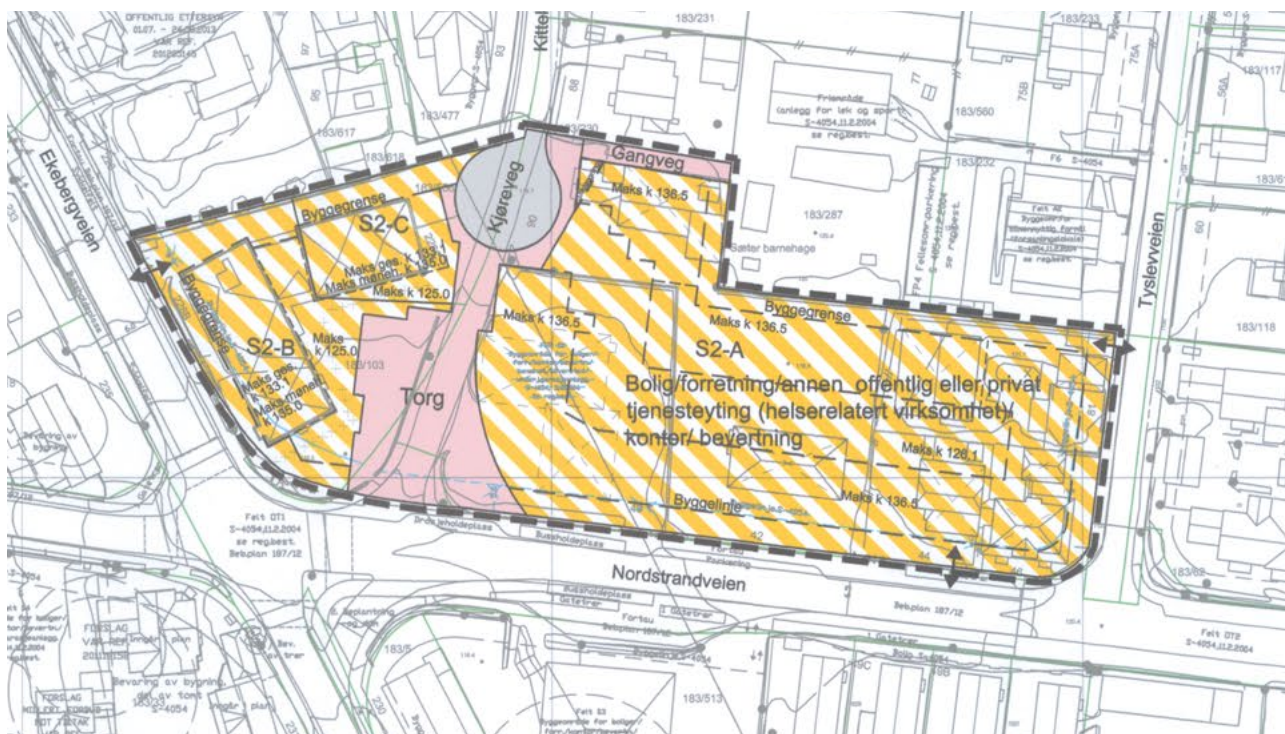


Diagram 10. Aktive fasader



- Aktive fasader
- Strøkgate
- Henvendelse mot gaten

Oversikt som viser gater hvor det skal være aktive fasader



Reguleringsplankart for Sæter torg, S-4786

Eksempel – Slik kan byliv fremmes gjennom reguleringsplan:

På Sæter Torg er det aktive fasader rundt hele torget, og langs Nordstrandveien. Dette sikres bl.a. gjennom reguleringsbestemmelsene:

«Forretningsarealet i sokkeletasjen skal oppdeles i enheter med egne inngangspartier langs senterbebyggelsens fasade.» (§ 7 «Utforming», 4. ledd, 2. setning).

Dette bidrar til åpne og levende fasader, selv om butikkene også har inngang fra det innvendige torget.

Torget utstrekning er sikret gjennom plankartet, mens tidspunkt for opparbeidelse er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser:

«Torget skal være ferdig opparbeidet før det gis brukstillatelse til ny bebyggelse på begge sider av torget.» (§16, 2. ledd)

7.6.3 Planlegg for sosiale felleskap

På områdenivå legges føringer for sosiale møteplasser for hele området, eller for hele bydelen. Eksempler på dette er torgene i Asker sentrum, Lørenparken på Løren, torget på Lillestrøm syd, Torget på Sæter og torget på Kolbotn. På detaljreguleringsnivå bør det legges føringer for sosiale møteplasser i nabolaget med gode overganger mellom offentlige og private soner.

For at de offentlige rommene skal fungere etter hensikten, må prosjektene som grenser opp mot f.eks. torget ha en utforming som bidrar til at de gir liv til stedet. Torget skal være synlig fra avstand, veggene skal gi vern og liv. Derfor er det svært viktig hvordan hjørner utformes og hvordan krav om «åpne førsteetasjer» løses.

Torget er hjertet i stedet, et møtested og et hvilested.

Skal torget bli både et pusterom og et møtested, må utformingen være god. Dermed må reguleringsplan som omfatter torget, eller grenser mot torget, vurderes strengt mht. utforming. Gjennom kart, bestemmelser og rekkefølgekrav bør kommunen sikre størrelse, utforming, kvalitet og tidspunkt for opparbeidelse.

Ofte vil det ligge boliger også mot torg eller strøks-gate, da helst i de øvre etasjene. Nettopp fordi torget eller strøks-gaten har en så offentlig karakter, er det viktig at de private områdene får en liten buffer mot den offentlige sonen. Dette sikres gjennom utformingsbestemmelser i reguleringsplanen.

Bildet under viser eksempel på hvordan første etasjene får en halvprivat sone som beskytter mot innsyn.

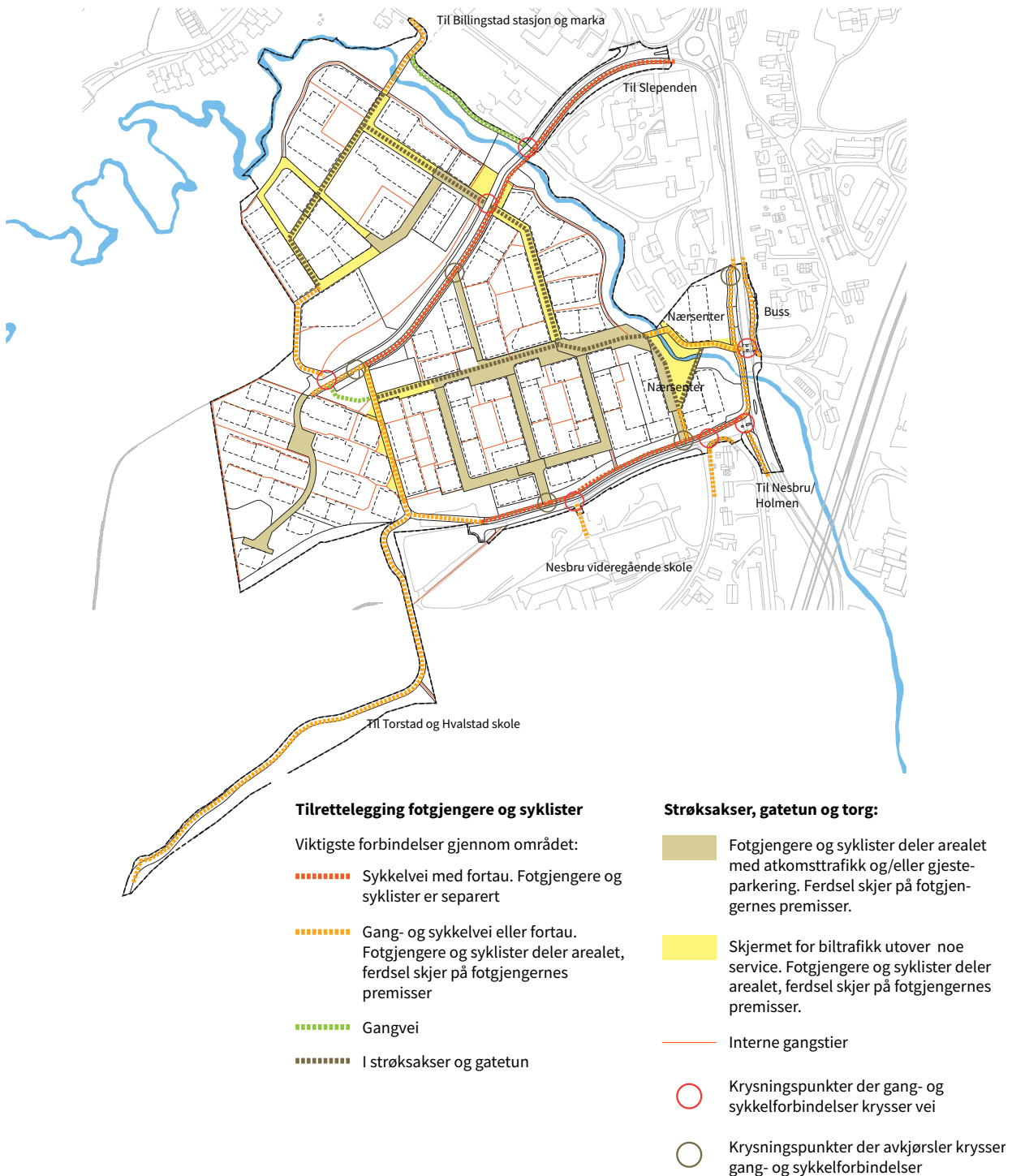


I dette boligprosjektet på Lillestrøm Syd er det etablert en sosial møteplass i gårdsrommet mellom blokkene. Hagene i førsteetasjene er store nok til å skape et skille mellom allment tilgjengelige og private soner.

7.6.4 Planlegg for grønn mobilitet

På områdenivå bør kommunen definere kollektivknutepunktet, omstigningsarealer, viktige gangforbindelser og sykkelforbindelser. Det må være en plan for hvordan innbyggerne skal kunne nå sine daglige gjøremål, uten å eie egen bil. Grønn mobilitet kan også innebære å bygge ut bysykkelordning eller bildeleordning.

Eksempel: I kvalitetsprogrammet til Vestre Billingstad i Asker er arealer til grønne transportformer kartfestet i en egen temaplan:



Arealer til grønne transportformer i Vestre Billingstad (Asker kommune/Civitas)

7.6.5 Planlegg for natur og lokalt særpreg

På områdenivå bør kommunen avklare overordnet grøntstruktur og verneverdier. Blant annet bør kommunen peke ut hvilke bygninger som skal bevares. Gjennom påfølgende detaljregulering må vernemyndigheter, planmyndigheter og utbyggere avklare hva verneverdige bygninger kan og bør brukes til, og i hvilken grad endringer kan tillates for å muliggjøre ny bruk.

Eksempel: Bevaring av kasernebygg på Løren

På Løren er flere av de gamle militærbygningene regulert til spesialområde- bevaring. Den avbildete bygningen, samt bygningen som i dag blant annet huser Peppes Pizza, har underformålene forsamlingslokale, forretning, kontor, barnehage og bevertning. Med unntak av kontor, vil alle øvrige formål gi noe liv og aktivitet til gaten, og med mange underformål å velge i, legger planen til rette for at bygningene faktisk blir tatt i bruk. Reguleringsplanen sier bl.a. følgende om arealene regulert til spesialområde – bevaring: «Den tidligere militærleirens karakter skal fastholdes, med bygninger organisert rundt en indre plass og med distanse til gatene utenfor. Atkomster inn i området skal begrenses i antall og utformes slik at leirområdets avsondrede og innadvendte uttrykk opprettholdes. Trekker og gressdekte arealer skal bevares mot yttergrensene (...)» (reguleringsbestemmelsene § 7, 2. ledd). Og videre: «Eksisterende bygninger er fredet i medhold av [kulturminneloven], og tillates ikke revet eller fjernet. Fredningen omfatter eksteriør og utvalgte interiører. Alt arbeid ut over ordinært vedlikehold krever tillatelse fra Byantikvaren og behandles som dispensasjon fra fredningen. Dette omfatter også arbeider som ikke er søknadspliktige etter plan- og bygningsloven.»



Kanonhallen barnehage i kaserne fra andre verdenskrig

Eksempel – Blågrønn struktur i Lørenskog stasjonsby:

I Kommunedelplan for Ødegården er det avsatt areal til et smalt friområde gjennom felt B1, som skal forbinde senterområdet med marka. I påfølgende detaljreguleringsplan er dette friområdet utvidet med et større parkareal midt i boligområdet, og reguleringsbestemmelsene sier følgende om dette:

Overvannshåndtering skal skje lokalt og synliggjøres (Reg. best. § 4 Utforming)

Det sentrale grøntdraget skal gis et bymessig preg nærmest «Senterveien», og gradvis gå over til et naturlikt preg mot nord og øst. Områdene skal være allment tilgjengelige. (Reg.best §9)

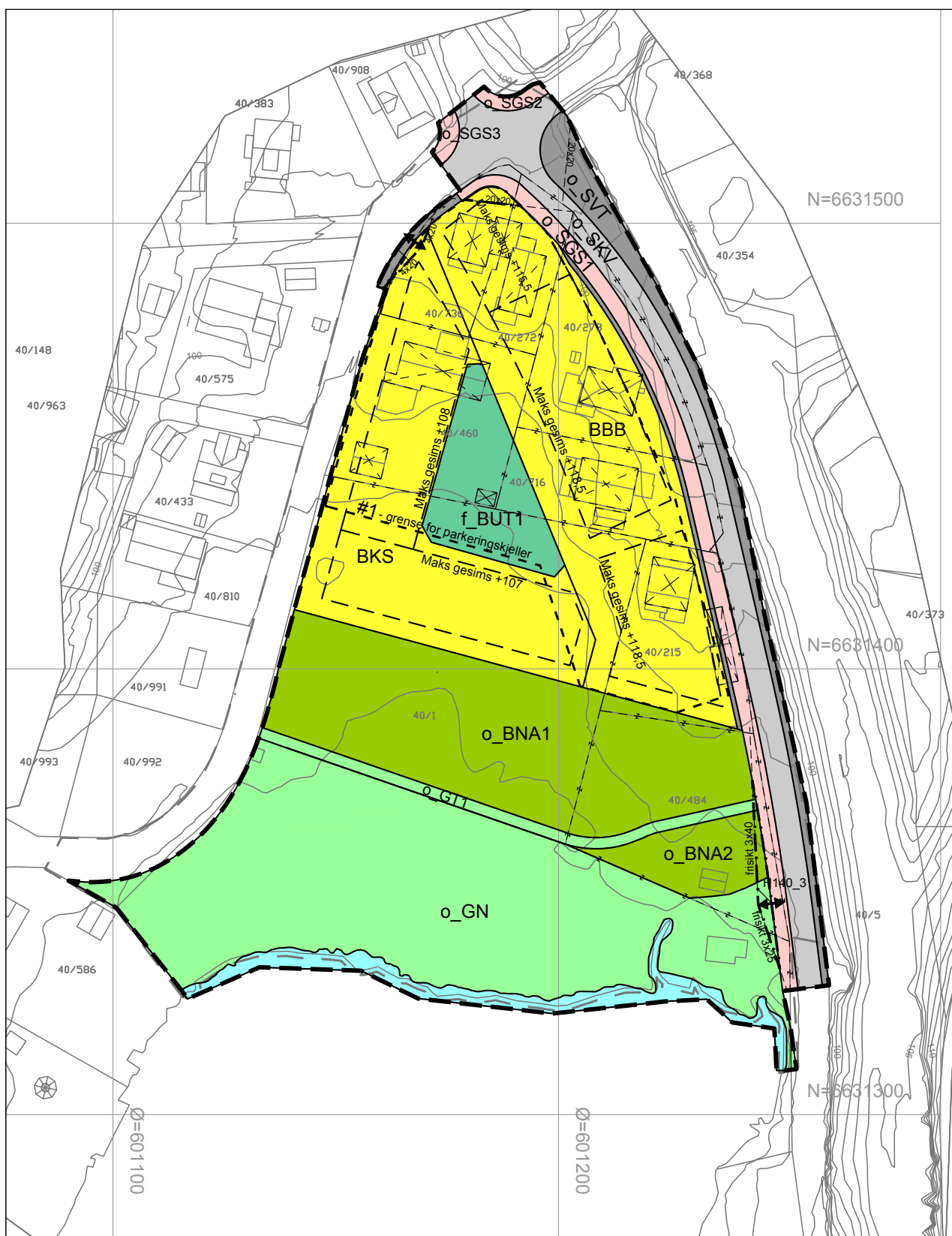
Uteoppholdsarealer for hvert enkelt byggetrinn skal være ferdig opparbeidet i henhold til godkjent plan for utomhusanlegg før midlertidig brukstillatelse/ferdigattest gis. Dersom årstiden vanskeliggjør dette kan tidsbegrenset brukstillatelse gis. Det samme gjelder tilliggende deler av det gjennomgående grøntdraget med turvei og park. (Reg.best. §10 Rekkefølgebestemmelser)



Felles og allment tilgjengelig, grøntareal i Lørenskog stasjonsby, med lokal og åpen overvannshåndtering.

7.6.6 Planlegg for bygg med kvalitet og karakter

Variasjonen i boligtyper trenger ikke nødvendigvis ivaretas innenfor enkeltprosjekter, men det er mulig og ønskelig, bør reguleringsbestemmelsene bidra til å sikre dette.



Detaljregulering for Storebukta

Eksempel - Storebukta i Kolbotn:

Oppegård kommune ønsket at flere barnefamilier skulle bosette seg i sentrum, og la derfor inn krav om rekkehus på deler av byggeområdene i ny områdeplan for sentrum. Dette er fulgt opp i påfølgende detaljregulering

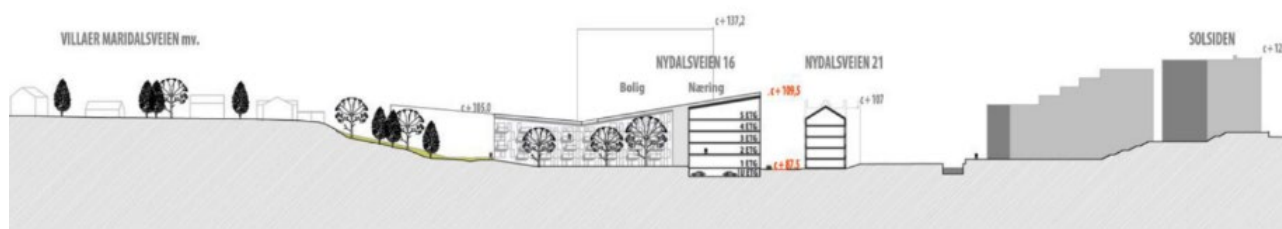
for Storebukta, hvor området merket BKS i plankartet er avsatt til rekkehus, mens området merket BBB er avsatt til blokkbebyggelse.

Der ny, kompakt bebyggelse settes inn i en eksisterende struktur som skal bestå, bør blant annet avtrapping av

høyder, henvendelse av fasader, oppbrytning av volumer og etablering eller ivaretagelse av forbindelser sørge for at det nye prosjektet veves inn i de eksisterende omgivelsene. Dette skjer ikke av seg selv, og må ivaretas gjennom kart og bestemmelser, og kommunen må påse at dette skjer. Det er også viktig å sikre at gateløp og gangtraseer kobler områdene sammen på en god måte.

Eksempel - Nydalsveien 16-26

I dette prosjektet ble eksisterende nærings- og lagerbebyggelse erstattet av boliger og kontorer i inntil 5 etasjer.



Snitt gjennom bebyggelse viser forholdet til villabebyggelsen i vest og nybygg i øst. Bilde hentet fra forslagsstillers planbeskrivelse til PBEs sak 200610700

Bestemmelsene sikrer åpninger gjennom bebyggelse, slik at det blir kontakt mellom gaterom og grøntareal:

«Fra Nydalsveien, via gårds plassene og gjennom åpninger i bebyggelsen, skal det være allment tilgjengelige gangforbindelser til sti i felles grøntanlegg, jfr § 11-3. Det skal i de to gårdsrommene være åpninger i øst-vest-retning, i bygningenes hele høyde og med en bredde på minst 8 meter.» (utdrag fra reguleringsbestemmelsenes § 5).

7.6.7 Ha en strategi for å håndtere tidsdimensjonen

Områdeutvikling ta tid, gjerne 20-30 år. Det er derfor viktig å ha en strategi for hvordan området skal fungere inntil det er fullt utbygd. De første årene er det som regel ikke nok innbyggere til å gi grunnlag for alt byliv, service og tjenester som er planlagt.

Nydalen er et område i Oslo som de siste par tiår har gjennomgått en storstilt transformasjon og fortetting. Prosjektet ligger i overgangen mellom eksisterende småhusområde og fortettingsområdet. Bebyggelsen er organisert med kontorer mot Nydalsveien i øst og boliger mot grøntområdet bak. Regulerte byggegrenser sikrer at det dannes plassrom mot gate, og regulerte høyder sikrer lavere bebyggelse mot vest, og høyere bebyggelse mot øst.

Planlegg med fleksibilitet

Der kommunen ønsker byliv på sikt bør førsteetasjene utformes fleksibelt slik at lokalene kan tas i bruk til ulike formål. Slik fleksibilitet kan eksempelvis ivaretas ved å stille krav om minimum etasjehøyde, som muliggjør konvertering fra bolig til næringsformål på et senere tidspunkt.

Planlegg for midlertidighet

I mange tilfeller vil det være sentral infrastruktur som ikke er på plass fra dag en. Men det er viktig at områdene likevel fungerer. Det er derfor viktig å tillatte midlertidige løsninger slik at områdene fremstår som attraktive i påvente av at infrastrukturen kommer på plass. Der hvor det skal komme en stasjon kan det eksempelvis anlegges et midlertidig torg. Det er viktig at ikke fortettingen stopper opp i påvente av slik infrastruktur. I så fall vil regionen neppe nå Regional plans målsettinger om fortetting innen 2030.



OPPDRAKSGIVER

Oslo kommune
på vegne av Bybåndssamarbeidet i Oslo og Akershus

PROSJEKTGRUPPE

Knut Iver Skøien, Prosjektleder, Oslo kommune
Kjersti Granum, Oslo kommune
Iselin Hewitt, Oslo kommune
Marie Aaberge, Oslo kommune
Carolin Grotle, Oslo kommune
Tessa Barnett, Oppegård kommune
Dinko Midzic, Lørenskog kommune
Toril Skovli, Asker kommune
Erlend Hanssen Sjøvik, Akershus fylkeskommune
Erik Dahl, for Akershus fylkeskommune
Arne Torp, Statens vegvesen

UTARBEIDET AV

Are Kristiansen, WSP
Liv Kaasen, WSP
Silje Sørli Hammershaug, WSP
Jan Willy Føreland, WSP
Gro Sandkjær Hanssen, OsloMet - storbyuniversitetet
Berit-Irene Nordahl, OsloMet - storbyuniversitetet