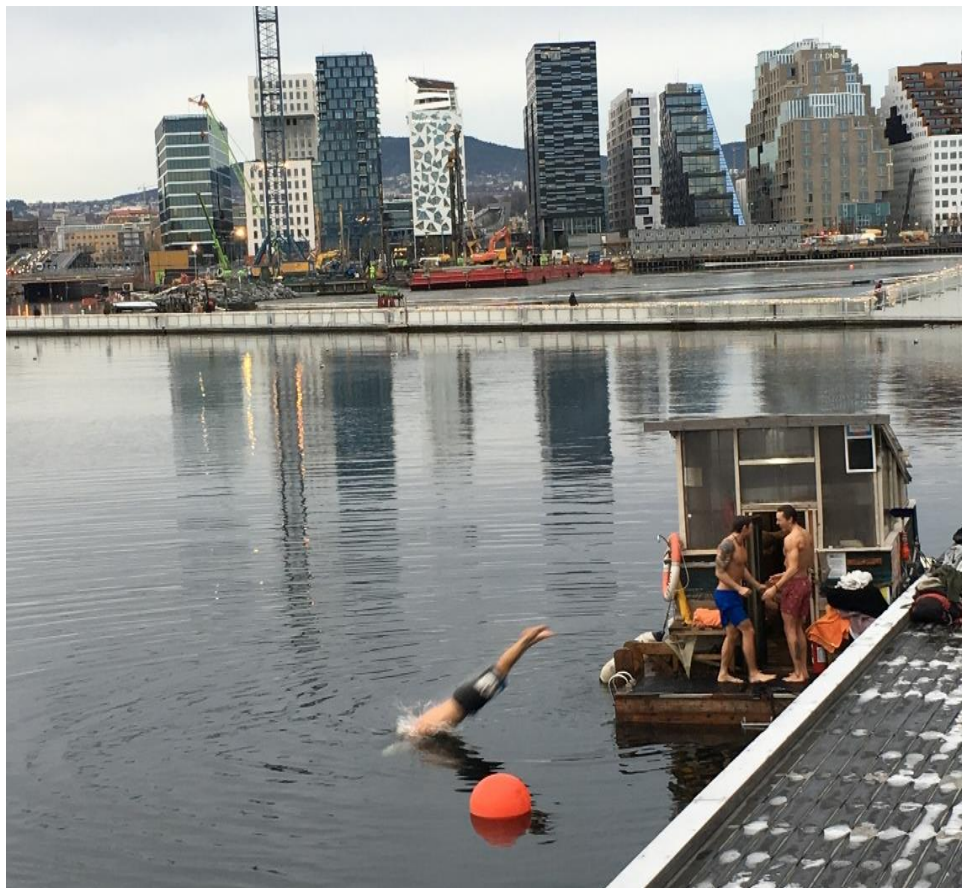




D A R K

Samfunnsøkonomisk analyse

Rapport nr. 27-2016



BOLIGPROSJEKTERS BETYDNING FOR BYLIV

SAMMENDRAG

Prosjektet drøfter hvordan utforming av boligprosjekter påvirker samvirke med resten av byen og byens liv.

Gjennom seks casestudier undersøkes kvaliteter og utformingstrekk ved boligprosjekter som er viktige for å generere byliv.

Prosjektet er gjennomført av Samfunnsøkonomisk analyse og Dark arkitekter, på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

Rolf A. Røtnes, Hanne Jordell, Stian Kvil, Emil Cappelen Bjørn, og Alv Skogstad Aamo

Dokumentdetaljer

Rapport nr. 27-2015 fra Samfunnsøkonomisk analyse AS

Rapporttittel	Boligprosjekters betydning for byliv
ISBN-nummer	978-82-93320-33-3 (nett)
Forfatter	Rolf A. Røtnes, Hanne Jordell, Stian Kvil, Emil Cappelen Bjøru og Alv Skogstad Aamo
Oppdragsgiver	Kommunal- og moderniseringsdepartementet
Førstesidefoto	Samfunnsøkonomisk analyse AS
Tilgjengelighet	Offentlig/Unntatt offentlighet
Dato for ferdigstilling	15. januar 2016

Kontaktdetaljer

Samfunnsøkonomisk analyse AS

Olavsvei 112

1450 Nesoddtangen

Org.nr.	911 737 752 MVA
Telefon	97 41 10 01
E-post	post@samfunnsokonomisk-analyse.no
Nettside	www.samfunnsokonomisk-analyse.no

Forord

Dette prosjektet drøfter hvordan utforming av boligprosjekter påvirker samvirke med resten av byen og byens liv. Gjennom seks casestudier undersøkes kvaliteter og utformingstrekk ved boligprosjekter som er viktige for å generere byliv.

Rapporten er skrevet i samarbeid mellom Samfunnsøkonomisk analyse AS og DARK Arkitekter AS på oppdrag fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet. Arbeidet pågikk fra medio september til medio desember 2015. Prosjektteamet har bestått av Alv Skogstad Aamo og Stian Kvil fra DARK Arkitekter AS og Hanne Jordell, Emil C. Bjøru og Rolf A. Røtnes fra Samfunnsøkonomisk analyse AS.

Rapporten er basert på seks feltstudier og en rekke intervjuer med arkitekter, utbyggere, kommunen og tilfeldige personer vi møtte på gata i forbindelse med feltstudiene. Vi ønsker å takke dem alle for verdifulle opplysninger og vurderinger. Takk også til prosjektansvarlig i Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Guro Voss Gabrielsen som sammen med hennes kollegaer har bidratt med løpende tilbakemeldinger gjennom fire møter.

15. januar 2016

Rolf Røtnes

Prosjektleder

Samfunnsøkonomisk analyse AS

Sammendrag

En stadig større andel av befolkningen bor i byer og tettsteder, både i Norge og i verden forøvrig. Urbanisering og fortetting kan ha flere fordeler. Forskning tyder eksempelvis på at fortetting kan bidra til å styrke byenes konkurransekraft (se blant annet kapittel sju i Produktivitetskommisjonen, 2015 og rapport fra Samfunnsøkonomisk analyse, 2015). Samtidig er det viktig å være oppmerksom på at tetthet i seg selv ikke er en tilstrekkelig parameter for innovasjon og vekst. Interaksjon og sosiale arenaer er både viktig for menneskers livskvalitet og avgjørende for at byens potensial for innovasjon og utvikling skal finne sted.

Med en økende fortetting og et ønske om mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonene i byene, dels på grunn av befolkningens preferanser, men også på grunn av miljøvern hensyn, er det en potensiell risiko for utvikling av boligområder som i større grad hensyntar effektivitet, framfor kvalitet og de sosiale møteplassene. Ensidig prioritering av boligformål svekker også samvirke mellom bolig og næring, aktivitet over døgnet og mye av grunnlaget for publikumstilbud. For byens samlede tilbud av urbane kvaliteter vil koblingene mellom boligprosjekter, møteplassene og kommunikasjonslinjer derfor spille en stor rolle.

Kommunal- og moderniseringsdepartementet har engasjert Samfunnsøkonomisk Analyse og Dark arkitekter til å gjennomføre studier av seks boligprosjekter i sentrale byområder, der vi undersøker hvilke kvaliteter og utformingstrekk ved boligprosjektene som er viktige for å generere byliv. På bakgrunn av casene kommer vi med anbefalinger om virkemiddel og tiltak på ulike forvaltningsnivå som kan bidra til å fremme utviklingen av boligprosjekter som har positive virkninger på byliv. En tverrgående erkjennelse i prosjektet er at feilgrep kan gi store konsekvenser for bylivet. Dette er særlig problematisk i mindre byer, der det ikke kommer nye muligheter særlig ofte.

For øvrig trekker vi følgende konklusjoner basert på casene:

- Fysisk utforming betyr mye for bylivet
- Bevegelsesforbindelsenes kvalitet påvirker besøk
- Beboersammensetning påvirker bruken av områdene
- Variert tilbud av kommersielle tjenester fremmer møteplasser
- De viktigste valgene og avgjørelsene tas i planfasen

Fysisk utforming betyr mye for bylivet

Den endelige utformingen av boligområdet påvirker hvordan mennesker i boligområdet møtes og interagerer, og hvordan mennesker interagerer med mennesker i andre av byens områder. Casene viser at bygningsutformingen påvirker hvilke møteplasser som etableres og hvordan de fungerer. Generelt har boligprosjekter som er artikulerte og formet for å skape tydelig avgrensede gate- og plassrom mer velfungerende møteplasser enn de som ikke er det.

Når fellesarealene framstår som tilgjengelige også for besøkende, åpnes det for mer interaksjon med byen for øvrig, enten ved at arealene virker innbydende eller hyggelig for forbipasserende eller fordi de rett og slett inviterer til besøk. Fellesarealer som gir muligheter for delvis innsyn virker mer imøtekommende enn avskjermede arealer.

Bevegelsesforbindelsenes kvalitet påvirker besøk

Mange benytter egen by både som opplevelsesarena og turområde. Blant våre caser så vi flere vellykkede eksempler på at prosjektene i seg selv hadde skapt nye turmål. Størst effekt ble det når boligprosjektet integrerte en større attraksjon i prosjektet. Bevisstheten om og planleggingen av gode målpunkter for turen og bevegelsesforbindelser til og fra området, står sentralt for prosjektenes evne til å bidra til mer dynamikk i byen.

Beboersammensetning påvirker bruken av områdene

Mennesker i ulike livsfaser har ulike behov. Typisk vil husholdninger med barn ha flere behov for å benytte fellesarealer enn eldre uten barn. På den annen side vil eldre ofte ha mer fritid og dermed også mer tid til å benytte ulike tilbud i nærheten av boligen.

Våre caser viser at der hvor beboersammensetningen er blandet, øker den samlede bruken av fellesarealer og tilbud rundt boligprosjektene. Våre caser viser også at det både er mulig og ønskelig å bevisst legge til rette for variert beboersammensetning. De viktigste virkemidlene i denne sammenhengen er varierte leilighetsstørrelser, samt begrensning på antall leiligheter der det tilrettelegges for privatisert og tilbaketrukket liv.

Variert tilbud av kommersielle tjenester fremmer møteplasser

Inntektene ved boligarealer er ofte større og mer forutsigbare enn næringsarealer utenfor storbyenes sentrale næringslivsområder («Central Business District»). Utbyggere vil derfor ofte ønske å begrense næringsarealer i eget boligprosjekt. Samtidig er det opplagt at beboere ønsker god tilgang til alle typer husholdningsrettede tjenester i nærheten av egen bolig (dagligvarer, servering, kultur o.a.). Både effektivitetshensyn og opplevelsespreferanser taler for dette.

Boligprosjekter som bevisst legger til rette for næringsarealer til husholdningsrettede tjenester vil derfor glede både egne og andre beboere. Fordi noe av gevinstene tilfaller andre, naboer og besøkende, krever imidlertid tilrettelegging for næringsvirksomhet typisk pålegg og aktiv tilrettelegging. Aktiv tilrettelegging er viktig for å sikre at næringene som kommer både er etterspurt av egne beboere og kan komplettere tilbud som ellers eksisterer eller kan eksistere i nærheten. Subsidiert av arealer på gateplan kan være nødvendig for å oppnå aktive fasader.

De viktigste valgene og avgjørelsene tas i planfasen

De viktigste planfaglige grepene bestemmes tidlig i et prosjekt. Beslutningen vil normalt fattes i samarbeid mellom kommunenes planmyndigheter og utviklere.

En utfordring vi har sett i noen av prosjektene er knyttet til at politiske organer kan overprøve planmyndigheter og tilsidesette krav som kan være viktige for prosjektets bymessige kvaliteter, når utbyggere argumenterer for prosjektets realiserbarhet og lønnsomhet.

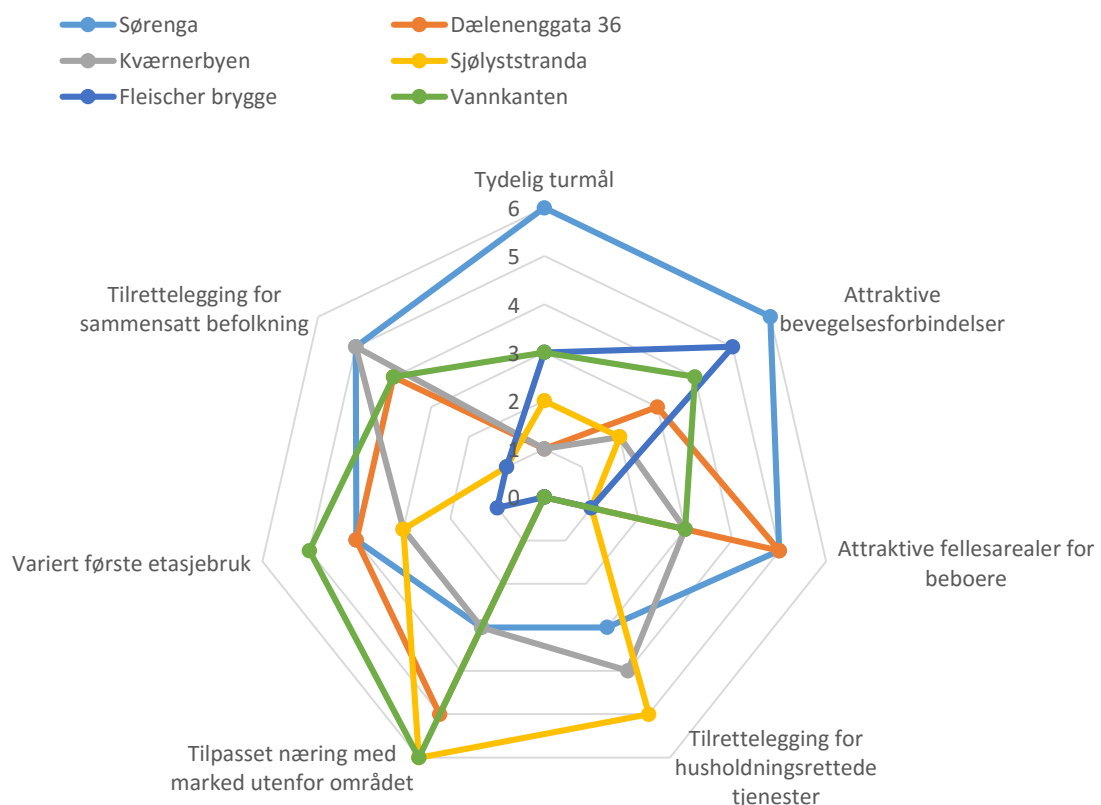
Planmyndighetene har et særlig ansvar for å sikre fellesgoder som den enkelte utvikler ikke uten videre har incentiv til å fremme alene. Det gjelder særlig krav til:

- Tilrettelegging for gode fellesarealer
- Tilrettelegging for bevegelsesforbindelser
- Sikre arealer for relevant næringsvirksomhet

De ulike casene bidrar til byliv på ulike måter. Figuren nedenfor oppsummerer prosjektteamets tolkning av hvordan de ulike casene scorer på ulike dimensjoner som påvirker boligprosjektenes sammenkobling med resten av byene de inngår i, som igjen påvirker bylivet.

Figur 1

De ulike casenes score på sentrale indikatorer for byliv



Innhold

1	HVORFOR VÆRE OPPTATT AV BYLIV?	8
1.1	BAKGRUNN OG RELEVANSEN AV OPPDRAGET	8
1.2	PROBLEMSTILLING	11
1.3	METODE	12
2	FORSKNING UNDERBYGGER VERDIEN AV Å LEGGE TIL RETTE FOR AKTIVT BYLIV	13
2.1	BYROMMET ELLER DET OFFENTLIGE ROM – DER MENNESKER KAN MØTES	13
2.2	RELEVANTE URBANE KVALITETER SOM BIDRAR TIL GODE OFFENTLIGE ROM	14
3	BEGRUNNELSE FOR VALG AV CASESTUDIENE	16
3.1	CASENE ER ULIKE, MEN INNGÅR ALLE I EN BYMESSIG SAMMENHENG	16
3.2	GEOGRAFISK Plassering av casestudiene	17
3.3	EGENSKAPER SOM STUDERES I CASESTUDIENE	20
4	SEKS ULIKE BOLIGPROSJEKTER	21
4.1	SØRENGA	23
4.1.1	<i>Sørenga, bydel Gamle Oslo</i>	24
4.1.2	<i>Om boligprosjektet</i>	25
4.1.3	<i>Utvikling av boligprosjektene på Sørenga</i>	26
4.1.4	<i>Inntrykk av byliv</i>	29
4.1.5	<i>Vurdering</i>	31
4.2	D36 – DÆLENEGGATA 36	32
4.2.1	<i>Dæleneggata 36 – Grünerløkka bydel, Oslo</i>	33
4.2.2	<i>Om boligprosjektet</i>	34
4.2.3	<i>Utvikling av Dæleneggata</i>	35
4.2.4	<i>Inntrykk av byliv</i>	37
4.2.5	<i>Vurdering</i>	39
4.3	KVÆRNERBYEN	41
4.3.1	<i>Kvæernerbyen – bydel Gamle Oslo</i>	42
4.3.2	<i>Om boligprosjektet</i>	43
4.3.3	<i>Utvikling av Kvæernerbyen – en ny bydel?</i>	44
4.3.4	<i>Inntrykk av byliv</i>	46
4.3.5	<i>Vurdering</i>	47
4.4	SJØLYSTSTRANDA	49
4.4.1	<i>Sjølyststranda – Ullern bydel, Oslo</i>	50
4.4.2	<i>Om boligprosjektet</i>	51
4.4.3	<i>Utvikling av Sjølyststranda</i>	52
4.4.4	<i>Inntrykk av byliv</i>	54
4.4.5	<i>Vurdering</i>	55
4.5	FLEISCHER BRYGGE OG BRYGGEKANTEN	57
4.5.1	<i>Fleischer brygge og Bryggekannten – Moss kommune</i>	58
4.5.2	<i>Om boligprosjektet</i>	59
4.5.3	<i>Utvikling av Fleischer brygge</i>	60

4.5.4	<i>Inntrykk av byliv</i>	62
4.5.5	<i>Vurdering</i>	63
4.6	VANNKANTEN	64
4.6.1	<i>Vannkanten – Stavanger øst</i>	65
4.6.2	<i>Vannkanten – arkitekturpris og Innovation dock</i>	66
4.6.3	<i>Utviklingen av Stavanger øst og Vannkanten</i>	67
4.6.4	<i>Inntrykk av byliv</i>	70
4.6.5	<i>Vurdering</i>	71
5	BOLIGPROSJEKTENES BETYDNING FOR BYLIV OG IMPLIKASJONER	72
5.1	FYSISK UTFORMING BETYR MYE FOR BYLIV	72
5.2	BEVEGELSESFORBINDELSENE KVALITET PÅVIRKER BESØK.....	72
5.3	BEBOERSAMMENSETNING PÅVIRKER BRUKEN AV OMRÅDENE	73
5.4	VARIERT TILBUD AV KOMMERSIELLE TJENESTER FREMMER MØTEPLASSER.....	73
5.5	DET VIKTIGSTE VALGENE OG AVGJØRELSENE TAS I PLANFASEN	74

1 Hvorfor være opptatt av byliv?

Kommunal- og moderniseringsdepartementet engasjert Samfunnsøkonomisk Analyse og Dark arkitekter til å gjennomføre studier av seks boligprosjekter i sentrale byområder, der vi undersøker hvilke kvaliteter og utformingstrekk ved prosjektene som er viktige for å generere byliv.

I dette innledende kapittelet går vi nærmere inn på bakgrunnen og relevansen av oppdraget, oppdragets problemstilling, begrepsbruk og metode.

1.1 Bakgrunn og relevansen av oppdraget

En stadig større andel av befolkningen bor i byer og tettsteder, både i Norge og i verden. Fra 1999 til 2015 økte andelen av Norges befolkning som bor i byer og tettsteder fra 74 prosent til 80 prosent.¹ Seks sammenhengende bystrukturer har over 100 000 innbyggere; Oslo, Bergen, Trondheim, Stavanger/Sandnes, Drammen og Fredrikstad/Sarpsborg.² Andelen av landets innbyggere bosatt i disse seks byene økte fra 32,5 prosent i 1999 til 35 prosent i 2015.³

Årsakene til at stadig flere mennesker ønsker å bo i tettsteder og i enda større grad større byer, er knyttet til tilbudet av arbeidsplasser, utdanning og kulturaktiviteter, samt befolkningens livsstilspreferanser.

Det er også et politisk ønske om miljøvennlig by- og tettstedsutvikling, som forutsetter at ny utbygging i hovedsak skjer gjennom fortetting og mer effektiv bruk av arealer innenfor byggesonen og nær kollektivtrafikktilbud. Effektiviseringen og det reduserte transportbehovet, som følger av tettere bosetting, forsterker igjen byens attraksjon som bosted.

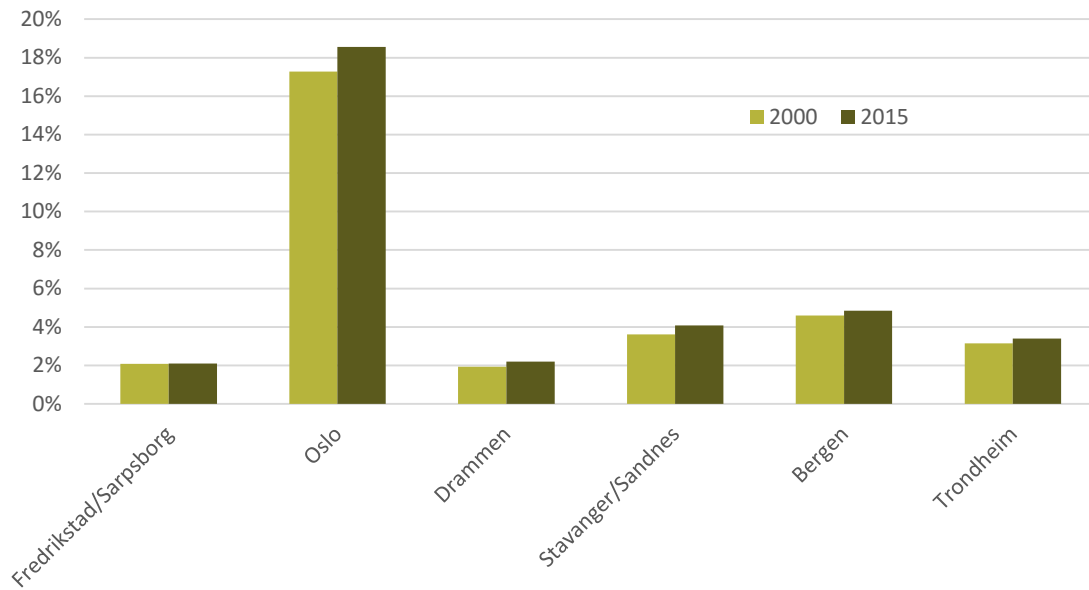
¹ Tettsted defineres som en fysisk sammenhengende bebyggelse med minst 200 personer og avstanden mellom husene ikke overstiger 50 meter eller 200 meter for større bygg som boligblokker. Det justeres for parker, idrettsanlegg, industriområder eller naturlige hindringer. Den geografiske avgrensningen av tettsteder er dynamisk og yttergrensene endres over tid avhengig av byggeaktivitet og befolkningsutvikling. Tettstedene avgrenses uavhengig av de administrative grensene, dvs. det kan være flere mindre tettsteder i en kommune og store tettsteder som Oslo går over flere kommunegrenser.

² Alle inklusive sammenhengende bebyggelse i nabokommuner

³ Alle tall fra SSB.

Figur 1.1

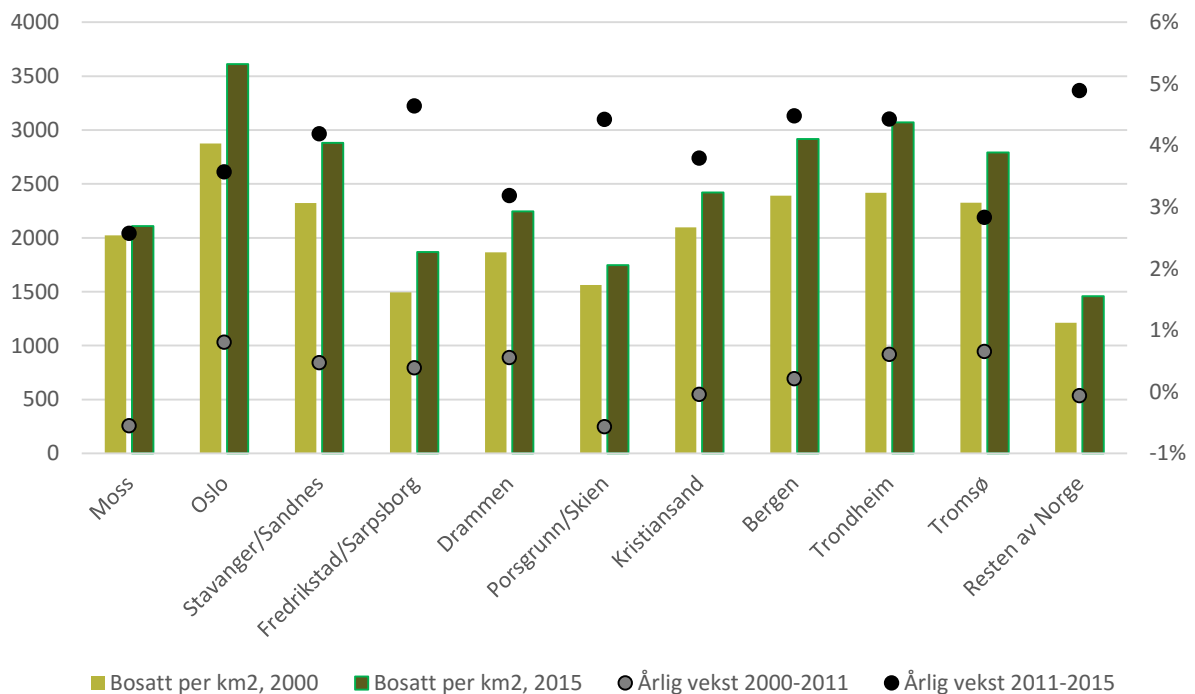
Utvalgte tettsteders andel av Norges befolkning, 2000 og 2015



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Figur 1.2

Utvalgte tettsteder. Innbyggere per kvm (venstre akse) og årlig vekst i innbyggere per kvm i prosent (høyre akse), 2000-2011 og 2011-2015.



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Forskning tyder på at tettere byområder gir grunnlag for næringsvekst og innovasjon, og kan bidra til å styrke byenes konkurransekraft (se Produktivitetskommissjonen, 2015 og Samfunnsøkonomisk analyse, 2015). Et bylivsregnskap for København viser imidlertid at tetthet i seg selv ikke nødvendigvis er en tilstrekkelig parameter for innovasjon og vekst, men må ses i sammenheng med andre urbane kvaliteter (Københavns kommune).

Byrom - det vil si de offentlige områdene mellom bygningene - som har kvaliteter som bidrar til at folk ønsker å bevege seg gjennom eller oppholde seg der, medfører at byen i seg selv blir en sosial møteplass.⁴ Typiske urbane kvaliteter i denne sammenhengen kan være blandet arealbruk, aktive førsteetasjer, samt klart definerte gate- og plassrom.⁵ Byrom som tilrettelegger for både hverdagslivets flyktige møter og arrangementer og organiserte aktiviteter, er mer dynamiske og interessante enn privatiserte fenomener som kjøpesentra, næringsparker og «gated communities».

Det er møtet mellom menneskene som stimulerer næringsutvikling, kulturtilbud og innovasjon, og som igjen virker attraktivt på befolkningen. For byens samlede tilbud av urbane kvaliteter, vil derfor koblinger mellom boligprosjektene, møteplassene og kommunikasjonslinjer spille en stor rolle. Det er et politisk ønske å ivareta disse urbane kvalitetene som er med på å gjøre byene attraktive (Fagrådet for bærekraftig bypolitikk, 2013).

Tydelige, definerte byrom har ikke alltid vært særlig vektlagt, noe som preger arkitekturen i alle byer. Etterkrigstidens planleggere var visjonære og ville omforme byene etter modernismens teser. Prinsipper som funksjonssegregering, trafikkhierarkier, og bebyggelse organisert for mest mulig lys og luft fikk stort gjennomslag i Norge. En konsekvens ble lite oppmerksomhet om hvordan legge til rette for det gode bylivet, med naboskap og lokale sentra med butikk og offentlige funksjoner og sosiale møteplasser. Rasjonell organisering med punkt- og lamellhus på grønne plener, bilveier og gangveier ga lys og luft, men ikke de romlig definerte fellesområder, slik gater og plasser i den historiske byen hadde gitt. Sammen med fraværet av lokale arbeidsplasser og næringsliv, ble det lite folk og liv på dagtid og områdene ble «sovebyer».

På 1980-tallet ble arkitektur og byområder - bygget etter modernismens idealer - kritisert av både arkitekter, andre faggrupper og legfolk for fraværet av tradisjonelle europeiske bykvaliteter. I denne postmoderne kritikken ble det etterlyst bedre offentlige rom og større grad av funksjonsblanding. Samtidig førte strukturelle endringer i økonomi og arealbruk til fristillelse av tidligere logistikk- og industriområder i randsoner av sentrum. I realisering av disse områdene ble arkitektur og byform lagt tettere på de historiske bysentraenes karakter og for større transformasjonsområder ble det stilt mål om arealblanding, gode byrom og liv mellom husene.

Fortsatt bygges byer i stor grad ut med boliger og kontorer etter kjente standarder og normer, kjent fra drabantbyer og næringsparker. Stor boliggetterspørsel og enkel avsetning gir

⁴ I kapittel 2 drøfter vi begrepet byrom og offentlig rom ytterligere

⁵ Vi kommer nærmere inn på sentrale urbane kvaliteter både i kapittel 2 og 3

boligutbyggere incentiv til å vektlegge maksimalt boligareal innenfor egen tomt og unngå areal for andre formål. Dette kan gå på bekostning av kvaliteten på boligen, så vel som boligprosjektets funksjon i sammenheng med tilgrensede byrom, og kan således virke motvirkende til utviklingen av gode byrom og sosiale møteplasser. På tross av at vi har sett en utvikling av boligområder i nyere tid i randsonen av sentrum, med stort potensial for å oppnå bymessige og levende boligmiljøer, har resultatet i stor grad vært boligenklaver som «snylter» på det eksisterende sentrums nabolag og byliv.

Interessen for å utvikle og bevare det gode byrommet har tiltatt. Planmyndighetene er i planprosessen oppmerksomme på å få til et godt samspill mellom boligprosjekter og bylivet. Det settes krav til etablering av «torg og møteplasser» (Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, Avdeling for byutvikling, 2007) ⁶, aktive fasader i første etasje, minimumsandel av næringsvirksomhet og andel innendørs fellesarealer per bolig i et kvartal. Oppmerksomhet og interesse for temaet er positivt, men erfaringer viser at temaet er vanskeligere å styre enn faktorer som enklere lar seg kvantifisere, eksempelvis parkeringsplasser, snusirkler, kubikkmeter lagringsplass osv. I tillegg til at det er komplekse mekanismer som påvirker møtesteders eller næringslivets suksess, vil de ikke minst være avhengige av en større kontekst enn prosjektet i seg selv. Det er ofte behov for en overordnet plan for å sikre sammenheng i uterom, bevegelseslinjer og publikumsfunksjoner.

Det er dessuten lite systematisert kunnskap om hvilken praktisk læring som kan trekkes fra enkeltprosjekter – i alle fall i en norsk kontekst. Boligforskerne har i stor grad vært opptatt av bokkvalitet knyttet til boligens standard og boligens egne, private utearealer. Det har vært mindre tradisjon for å evaluere og drøfte prosjektets relasjon og kvalitet i en større bymessig kontekst. Arkitekter og planleggere har heller ikke tradisjon for å gjennomføre «in-house»-analyser. Utbyggerne og entreprenører har i økende grad blitt en profesjonalisert bransje med stor evne til å samle kunnskap og erfaringer, men primært i selve bygging og salgsfasen. Heller ikke de er til stede i særlig grad, etter endt innflytting i området. Dette prosjektet vil kunne bidra med mer systematisert kunnskap, til nytte for både offentlig forvaltning, arkitekter og utbyggere.

1.2 Problemstilling

Prosjektets problemstilling er:

«Hvilke kvaliteter og utformingstrekk ved boligprosjekter står særlig sentralt for å generere byliv»

Byliv skal her forstås som tilfeldige og organiserte møter mellom mennesker i områdene mellom bygningene.

⁶ I dokumentet lanseres blant annet egne arealregler for anleggelse av plassrom

Urbanitet er et annet ord for byliv. Forutsetninger for byliv og urbanitet er tilgjengelighet, mobilitet, tetthet, tid og romlig avgrensing. Et urbant levesett kjennetegnes konkret av at man kan bo, jobbe og leve sosialt på deler av samme område, og i tillegg ta buss eller bane innen kort avstand. Et kjennetegn ved betingelsene for aktivt byliv er områder med gradvise overganger mellom privatsfæren og offentlighetssfæren.

På bakgrunn av prosjektet kommer vi også med anbefalinger om virkemidler og tiltak på ulike forvaltningsnivå, som kan bidra til å fremme utviklingen av boligprosjekter som har positive virkninger på byliv.

1.3 Metode

Prosjektet er basert på feltstudier av seks boligprosjekter og intervjuer som metoder. Dette er egnede metoder når man vil avdekke kontekstuelle eller komplekse forhold. Casestudiene vektlegger hvordan de fysiske strukturene i byen hemmer eller fremmer bylivet. Relevante spørsmål er om prosjektet har skapt nye forbindelseslinjer eller møteplasser, om det har bidratt til etablering av handel og service og om det eventuelt har bidratt til mer aktiv bruk av området.

Prosjektene er ulike av størrelse, geografisk lokalisering og representerer ulike stedskvaliteter. Vi har valgt fire caser i Oslo, ett i Moss og ett i Stavanger.

Feltstudiene ble gjennomført i slutten av november. Årstiden vil naturligvis påvirke graden av byliv. Hvilke dager feltstudiene ble gjennomført på har variert noe, men vi har vektlagt å være tilstede på ettermiddager eller lørdager for å ha best mulig utgangspunkt for å møte personer som tilhører nabolaget eller oppholder seg der av andre grunner.

I tillegg til egen datainnhenting, baserer prosjektet seg også på eksisterende forskning og litteratur, særlig i forbindelse med identifisering av relevante indikatorer for å vurdere boligprosjektenes innflytelse på byliv.

2 Forskning underbygger verdien av å legge til rette for aktivt byliv

Teori og forskning underbygger verdien av å legge til rette for et aktivt byliv. I dette kapitlet presenterer vi utdrag av teori og internasjonal forskning som ligger til grunn for vår forståelse av typer områder som kan tilrettelegge for byliv og kvaliteter ved disse offentlige rommene. Kapitlet ligger til grunn for vår drøfting av hvordan boligprosjekter kan påvirke livet i byene.

2.1 Byrommet eller det offentlige rom – der mennesker kan møtes

I prosjektet er vi særlig opptatt av byrommet eller det offentlige rommet mellom bygningene i byen. «Det offentlige rom», et begrep utviklet av Habermas, innebærer at det eksisterer en form for «nøytral mark»; «Et territorium der ingen har noen vesentlige fortrinn, gjør at tanken og talen får frie kår fordi «alle» blir likeverdige her». Det offentlige rommet gir denne muligheten gjennom å være institusjonalisert som nøytral mark, "ingen" (med unntak av staten eller det offentlige) – altså alle – eier et slikt rom» (Habermas, 2003).

Områder som eksempelvis lukkede næringsparker eller kontrollerte boligområder («gated communities»), svarer ikke til de kvalitetene ved det offentlige rommet som den amerikanske forfatteren og aktivisten Jane Jacobs har fremhevet (Jacobs, 1961). Et offentlig rom må, etter hennes syn, ivareta hensynet til forskjellighet i så vel uttrykk som økonomisk og kulturell bakgrunn. Offentlige rom som ikke åpner opp for forskjellighet er i realiteten ikke offentlige, men snarere en ny variant av det private rommet.

Klassiske offentlige rom finner vi i de historiske byene fra 1800-tallet, hvor byplanen ga en tydelig avgrensing av byggetomter – ofte i kvartaler – og de ubebygde, offentlige sonene i form av allmenninger, parker, gater, torg og plassdannelser. Nyere teoretikere åpner for at offentligheter også kan oppstå i andre romlige konstruksjoner, eksempelvis ved kollektivknutepunkter og shoppingsentra, der mennesker er i bevegelse. I slike rom vil utformingen og kvaliteten avgjøre om rommene blir møtesteder og arenaer for menneskelig interaksjon eller om de forblir «korridorer» (Hajer & Reijndorp, 2001).

Tilsvarende refleksjoner har en innflytelsesrik arkitekt og planlegger, Rem Koolhaas, gitt uttrykk for. Koolhaas beskriver en ny romlig typologi som rykker fram over hele verden, en typologi som forener områder som kjøpesenteret, flyplassen, konferansesenteret, hotellet, kunstgalleriet.⁷ Han hevder at denne typer områder, som han betegner som «junk space», er det virkelige resultatet av moderniteten og har blitt vår tids viktigste offentlige rom.

⁷ Bl.a. i sin artikkel «Junkspace» fra 2001 (Koolhaas, 2002).

Disse nye typologiene kobles i økende grad til boligformål i «hybride bygningskomplekser der handel, «transport hubs», kontorer og boliger organiseres lagvis i egne komplekser. I slike områder finner bylivet sted i klimatiserte og kontrollerte soner (Garreau, 1992).

Vår undersøkelse, som vi også kommer tilbake til i kapittel 3, tar for seg boligområder med boligfunksjonen som primært program, og med tradisjonelle forbindelser til eksisterende bystruktur med gater, plasser og parker.

2.2 Relevante urbane kvaliteter som bidrar til gode offentlige rom

En gates integrasjon med andre gater i byen er en relevant indikator for kvaliteten eller attraktiviteten til byrommet. Den grunnleggende teorien er at god integrasjon er synonymt med gatens attraktivitet, ut fra prinsippet om at gater med gode forbindelser og mange i bevegelse oppleves som tryggere enn blindgater. Gater som har høy grad av tilknytning til andre gater og som ligger mellom relevante målpunkter (steder folk ønsker å bevege seg fra eller til) vil få store fotgjengerstrømmer, som igjen er grunnlag for publikumsrettet aktivitet på gateplan osv. Professor Bill Hillier, University of London, har utviklet en metode for å analysere gaterommenes kvalitet og undersøke hvor godt integrert en gate er i byveven («konduktivitet») (Hillier & Hanson, 1984).⁸

Quentin Stevens, har tatt opp lek som element i byen (Stevens, 2007). Lek fungerer godt som en indikator på et byrom som er egnet for noe mer enn rasjonell/instrumentell aktivitet. Lek er overskudd og spontanitet og utfolder seg i «de myke kantene» - med skaterne og parkour-utøverne som de tydeligste «lekerne». Byrom som inviterer til fysisk utfoldelse og lek, kan bidra til å inkludere ulike alders- og sosio-kulturelle grupper, i motsetning til områder hvor det kun er kommersielle aktiviteter som prioriteres (for eksempel hadde Aker Brygge tidligere forbud mot skating og brett).

Den danske arkitekten og byteoretikeren Jan Gehl har vært en førende internasjonal kraft innenfor bylivsforskning og byplanlegging. Hans teorier om menneskets plass i arkitekturen og «livet mellom husene» bygger i stor grad på observasjoner og undersøkelser utført i byer over hele verden og over flere tiår.

Gehl deler byen inn i byskala, bebyggelseskala og menneskeskala. Arkitekter og planleggere har hatt en hang til å vektlegge de store skalaene – gjerne byen sett og utformet i fugleperspektiv (jfr. Brasilia; vakker fra luften, for stor til å ferdes i, brede bil-årer og monotone bygningsmasser).

Gehl framhever imidlertid romdannelser, gode proporsjoner og opplevelsesrikdom tilpasset vanlig gangfart. Byrommenes «kanter» - fortau og første etasjer – er de sonene som folk trekkes mot. Kvaliteten av disse avgjør om stedene kun blir egnet for forbipassering eller om de kan bli steder for opphold, aktiviteter og sosialt liv. Gehl er igjen inspirert av Christopher Alexander, som

⁸ Metoden er gitt navnet «Space Syntax» og benyttes globalt av både hans konsulentfirma og av planleggere på selvstendig grunnlag.

uttrykker at «If the edge fails, then the space never becomes lively» (Alexander, Ishikawa, & Silverstein, 1977). «Kantsonene» må ha variasjon, brudd og uregelmessigheter som innganger, vindusutstillinger, beplanting og utemøbler for å være attraktive. Monotone og storskala fasadeløp forhindrer «livet mellom husene».

I tråd med denne tesen, siterer Gehl også den svensk-engelske arkitekten Ralph Erskine: «Er bebyggelsen interessant og spennende i øyenhøyde, blir hele området interessant. Bruk derfor kreftene på å gjøre kantsonen inviterende og rik på gode detaljer, spar på innsatsen i de øvrige etasjer, som både visuelt og funksjonelt har langt mindre betydning».

Gehl fremholder videre betydningen av funksjonsblanding for å sikre aktive fasader på førsteetasjeplan. Hvis det er rene boligområder, blir det viktig å finne en balanse mellom å skjerme privatlivet og samtidig få en interaksjon mellom gata og boligene (høydeforskjell, vegetasjon o.a.). I begge tilfeller er målsettingen at fasader utformes for interaksjon og visuell kontakt slik at det oppleves som trygt å ferdes i byen.

Gehl har gjennomført flere bylivsundersøkelser i Oslo - den første i Oslo S-området som den gang bekreftet hans teser: Hvis kvaliteten og tilbudene i uterommene er tilstrekkelig dårlig, kan det være mange mennesker som beveger seg gjennom rommene, men det er ingen som velger å oppholde seg der. I en tid hvor tilstedeværelse i byen ikke lenger er noe en tvinges til på grunn av manglende mobilitet, arbeids- eller handelstilbud, er det byens kvaliteter som opplevelsarena som blir basis for å tiltrekke seg mennesker og byliv (Gehl, 1987).

Erkjennelsen av betydningen vitalt byliv og gode offentlig rom har for livskvalitet, har ledet til tydelige mål for utvikling av bedre «torg og møteplasser», blant annet i Oslo:

«Byens uterom legger til rette for en rekke former for møter, både planlagte og ikke-planlagte. I de planlagte møtene ligger det grader av utvelgelse både sosialt og fysisk; hvem man ønsker å omgås og hvilke steder man foretrekker å oppsøke. De ikke-planlagte møtene skjer spontant og finner sted mer eller mindre tilfeldig. Disse møtene kan skje både mellom folk som kjenne hverandre og mellom ukjente. I møtet med folk man ikke kjenner, ligger det et potensial for nye erfaringer, refleksjon og læring, samtidig som konfrontasjoner og utrygghet kan komme til syne i møtet med et ukjente».

3 Begrunnelse for valg av casestudiene

Casestudier skal gi læring. Vi har derfor vektlagt at casene antas å ha ulike egenskaper og utgangspunkt. Casene inneholder elementer som kan gi inspirasjon til andre, men også læring knyttet til mer uheldige egenskaper som ikke virker stimulerende til byliv. I dette kapittelet gjennomgår vi begrunnelsen for valg av de konkrete casene vi har studert i prosjektet, og de konkrete egenskapene vi vektlegger å undersøke.

3.1 Casene er ulike, men inngår alle i en bymessig sammenheng

Alle boligprosjektene som er studert inngår i en bymessig sammenheng, det vil si enten i sentrumsområder eller ved kollektivknutepunkt i og rundt byene. Begrunnelsen er at det er i slike områder at samvirke mellom boligprosjektene og byen (det offentlige rommet) rommer flest sammenvevde forhold, og har størst betydning for byens videre utvikling.

Hvordan boligprosjekter samvirker med resten av byen kan variere og er ikke opplagt. Det er heller ikke opplagt hva som menes med resten av byen, men sammenkoblinger med byenes kjerneområder vil være viktig. Vårt nøkkelspørsmål har vært: Hvordan medvirker boligprosjektene til at byene *forsterkes som arenaer for sosiale liv*.

Casene er valgt med utgangspunkt i hypoteser knyttet til om prosjektene:

- Dekker boligbehov, men legger lite til rette for aktiviteter i boligområdet.
- Dekker boligbehov og legger til rette for nabolagsaktiviteter.
- Dekker boligbehov og legger til rette for besøk av ikke-beboere – publikumstilbud/attraksjoner.

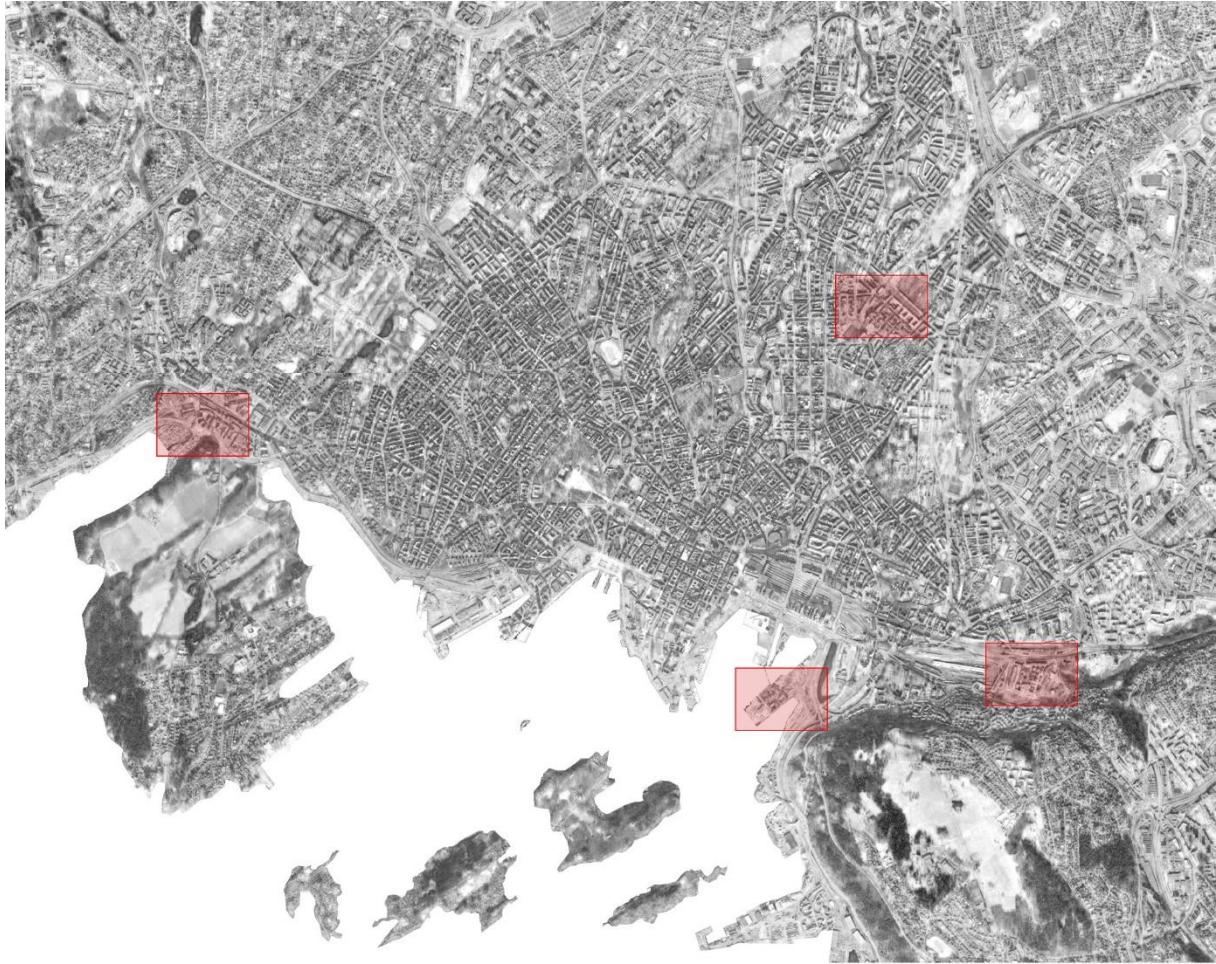
Prosjektene er ulike av størrelse, geografisk lokalisering og nabolag. Disse forholdene vil påvirke hvorvidt vi observerer byliv eller ikke, og må naturligvis hensyntas i vurderingen av casene. Vi har valgt fire caser i Oslo, ett i Moss og ett i Stavanger.

3.2 Geografisk plassering av casestudiene

Figurene 3.1, 3.2 og 3.3 viser hvor casene er plassert geografisk i de ulike byene.

Figur 3.1

Geografisk plassering av Sørenga, Dælenenggata, Kværnerbyen og Sjølyststranda i Oslo

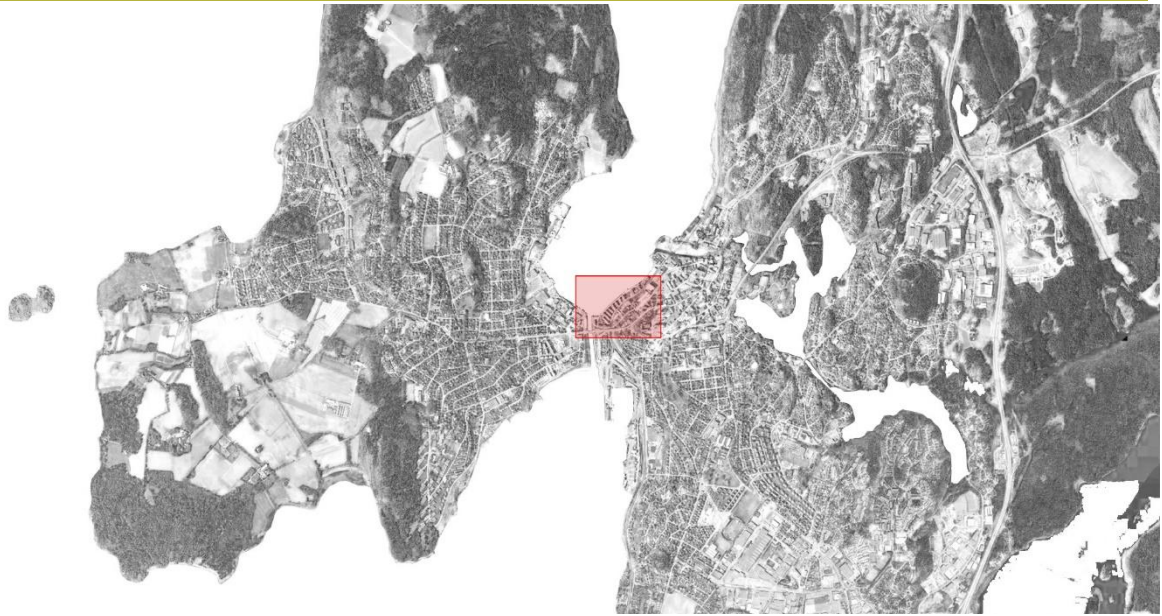


Figur 3.2
Geografisk plassering av Vannkanten i Stavanger Øst



Figur 3.3

Geografisk plassering av Fleischer brygge i Moss



3.3 Egenskaper som studeres i casestudiene

Casene varierer ut fra hvilke egenskaper ved prosjektene som vi tror vil påvirke beboernes interaksjon med hverandre og resten av byen. Vi har med hensikt valgt casestudier i ulike nabolag og med ulike fysiske organisasjonsprinsipper:

Egenskaper	Begrunnelser
Nabolaget	Hvilket nabolag boligprosjektet inngår i, vil naturligvis påvirke bylivet rundt boligprosjektet. Like fullt kan det være interessant å undersøke hvorvidt boligprosjektene påvirker nabolaget, og i så fall hvordan.
Fysiske organisasjonsprinsipper	En vanlig hypotese er at boligprosjekter med tradisjonelle bykvartaler/storgårdskvartaler har større forutsetninger for å skape byliv enn lamell- og høyhusbebyggelse. Dette henger sammen med at det i den type arkitektur skapes et eget rom for interaksjon mellom naboene.

Følgende egenskaper har ikke ligget til grunn for utvelgelse av casene, men er egenskaper vi har undersøkt i selve feltarbeidet. Tabellen viser hvilke egenskaper vi har vektlagt å undersøke og hvorfor:

Egenskaper	Begrunnelser
Rene boligprosjekter eller prosjekter med blandet bruk	Boligprosjekter med blandet bruk muliggjør at aktiviteter i området på flere tider av døgnet. Boliger muliggjør aktiviteter etter arbeidstid, og næring muliggjør aktiviteter i arbeidstiden. Hypotesen er at prosjekter med blandet bruk gir bedre forutsetninger for byliv enn prosjekter som er rene boligprosjekter.
Førsteetasjer	Hvordan førsteetasjene er utformet mener vi også vil ha betydning for bylivet. Etasjer som er utformet slik at forbipasserende har en interesse i å stoppe opp, skaper bedre forutsetninger for byliv enn førsteetasjer som oppleves avstengt. Å ha virksomheter i førsteetasje forenkler muligheten for å ha en interessant førsteetasje, men er ikke en løsning.
Fellesarealer og tetthet i bebyggelse	Tett bebyggelse vil isolert sett bidra til beboere oftere møtes enn ellers.
Gatenes utforming	Gater som er tilrettelagt for gående og syklende vil lettere fremme menneskelig møter, enn om det ikke er tilfelle. Tilsvarende med gater som gir mulighet for møteplasser i selve gatestrukturen
Attraksjoner	Det er interessant å undersøke om prosjektene inneholder attraksjoner, eks. kulturminner, landskap eller opplevelser, og hvorvidt boligprosjektet har ivaretatt disse. Hypotesen er at boligprosjekter som på en god måte tilrettelegger for besøk av attraksjoner, skaper mer byliv enn prosjekter som ikke gjør det.
Beboergrupper	Aktiviteten til enkelte beboere vil variere med livsfase. Barnefamilier har et større behov for utearealer og vil sannsynligvis benytte seg av disse i større grad enn eldre eller studenter. Hypotesen er at boligprosjekter som tilrettelegger for flere typer beboergrupper vil derfor gi større forutsetninger for et aktivt byliv enn boligprosjekter med homogen beboergruppe.

4 Seks ulike boligprosjekter

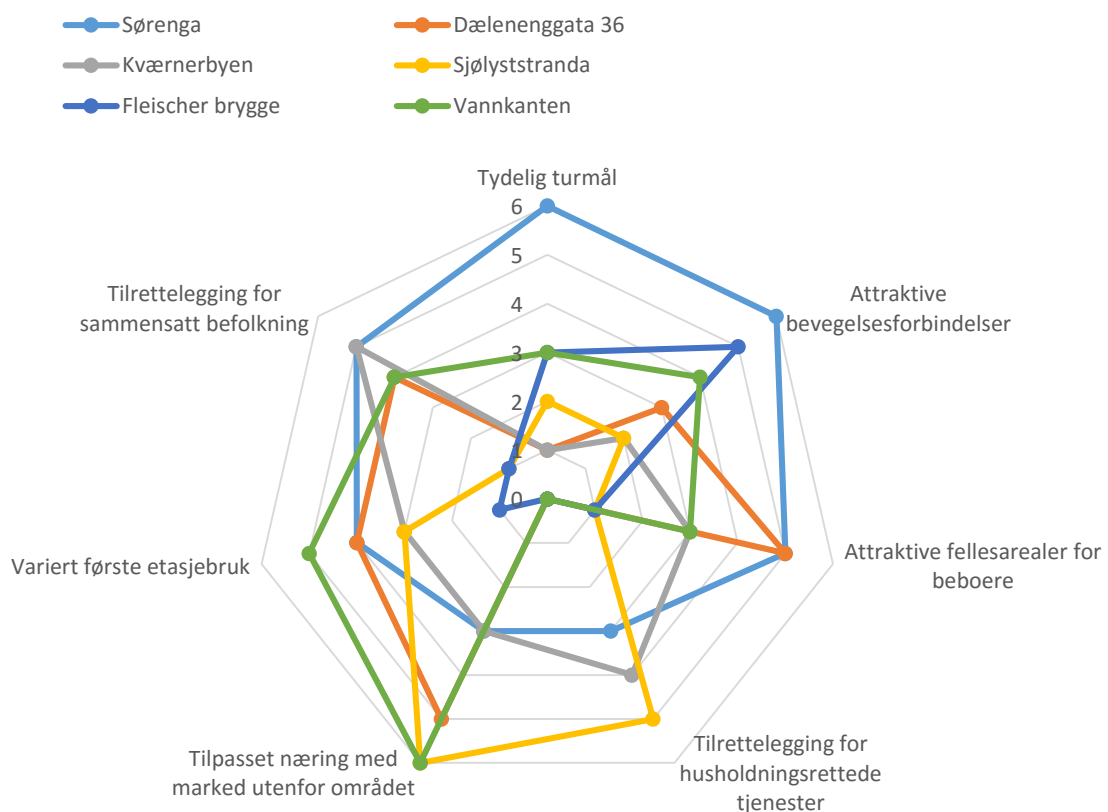
Dette kapittelet gjennomgår de konkrete casene. Casepresentasjonen er bygget opp på samme måte for alle prosjektene:

- Illustrasjon og fakta om boligprosjektet
- Konteksten – det vil si området boligprosjektet inngår i
- Beskrivelse av selve boligprosjektet
- Vurdering av byliv, basert på feltstudier
- Samlet vurdering

De ulike casene bidrar til byliv på ulike måter. Figur 4.1 oppsummerer prosjektteamets tolkning av hvordan de ulike casene scorer på ulike dimensjoner som påvirker boligprosjektene sammenkobling med resten av byen de inngår i.

Figur 4.1

Casestudiene score på utvalgte indikatorer



Kilde: Statistisk sentralbyrå

Tabellen under viser sammenhengen mellom indikatorene i edderkoppspinnnet og egenskapene vi vektlegger i casestudiene (omtalt i kapittel 3.)

Egenskaper	Indikator i edderkoppspinnnet
Rene boligprosjekter eller prosjekter med blandet bruk	Tilrettelegging for næring Tilrettelegging for husholdningsrettede tjenester (dagligvare, barnehage mv.)
Førsteetasjer	Varierte førsteetasjer
Hvor tett det er bygget	Attraktive fellesarealer for beboere
Gatenes utforming	Attraktive bevegelsesforbindelser
Attraksjoner	Tydlig turmål
Beboergrupper	Tilrettelegging for sammensatt befolkning

4.1 Sørenga



Foto: Katrine Lunke

Utbygger – Sørenga Utvikling KS

Arkitekt – LPO arkitekter AS (regulering og 2 kvartaler), Jarmund/Vignæs AS, MAD AS, Arkitektkontoret Kari Nissen Brodtkorb AS, Felix arkitekter as.

Antall boliger – 970 stk.

Ferdigstilt – 2012-2017

4.1.1 Sørenga, bydel Gamle Oslo

Sørenga ligger i bydel Gamle Oslo. Bydelen er svært stor, med 50 000 innbyggere (8 prosent av Oslo kommunes innbyggere), og har en sammensatt befolkning. Bydelen var, som navnet indikerer, stedet for den første bydannelsen og er også i dag kjent for historiske og identitetssterke nabolag som Gamlebyen, Vålerenga, Grønland, Tøyen, Ensjø, Kampen, Etterstad, Valle-Hovin og Ekeberg-skråningen.

Sørenga inngår som ett av boligområdene i Bjørvikaplanen, og er klart geografisk definert ettersom utbyggingen følger grunnen til den gamle Sørengutstikkeren (Fred Olsens Amerikalinje). Sørengas omgivelser og kontekst er preget av den nybygde bydelen Bjørvika, og har i mindre grad visuelle, arkitektoniske og romlige forbindelser til nabolagene Gamlebyen eller Tøyen.

I dag framstår byen som noe isolert i forhold til den etablerte bebyggelsen i Bjørvika – Barcode og Operaen. Bolig- og næringsbebyggelsen i Bispevika vil, når den er realisert, bidra til å skape en tettere sammenheng til Sørenga, og integrere Sørenga bedre i Bjørvika og i bydel Gamle Oslo forøvrig. Broforbindelsen mellom Sørengautstikkeren og Paulsenkaia gir kontakt inn til sentrum og utenom anleggsområdene i dag. I den opprinnelige Bjørvikaplanen ligger ikke en slik bro inne, men det er et ønske fra beboere at den beholdes som «snarvei» også når Bispevika-utbyggingen er realisert (den provisoriske broforbindelsen mellom Sørengautstikkeren og Paulsenkaia gir kontakt inn til sentrum og utenom anleggsområdene i dag. I den opprinnelige Bjørvikaplanen ligger ikke en slik bro inne, men det er et ønske fra beboere at den beholdes som «snarvei» også når Bispevika-utbyggingen er realisert).

Totalt bodde det 1057 personer 1. januar 2015 i Loenga grunnkrets, som omgir Sørenga, Bispevika, Barcode og opp til sørsida av Schweigaardsgate (hverken Operaen eller Oslo S inngår). Til sammenligning bodde kun 45 personer i grunnkretsen i 2001. Siden har folketallet økt i takt med utviklingen av området.

Næringsaktiviteten i Bjørvika har utviklet seg raskt de siste årene. I 2014 arbeidet rundt 30 000 personer innenfor Loenga grunnkrets, hvor omtrent 26 prosent var innen finansieringsvirksomhet (blant annet DNB). Andre store næringsgrupper tilstede i Loenga er juridisk og regnskapsmessig tjenesteyting og transportvirksomheter. Det var 700 ansatte innen varehandel av ulike slag og ca. 175 ansatte innen servering. Kulturvirksomhetene ligger utenfor grunnkretsen.

På selve Sørenga er det i dag flere restauranter, en kaffebar, samt en dagligvarebutikk. Innen serveringsnæringen var det 78 ansatte i 2014. Det er gjort avtaler med DNT om et friluftshus på Sørenga som skal fremme «urbant friluftsliv». DNT skal her tilrettelegge for turer, kurs og utleie av kajaker, buldrerom for barn og unge, bibliotek om turmuligheter samt kafé.

4.1.2 Om boligprosjektet

Sørenga er et boligprosjekt oppført på Sørengautstikkeren, opprinnelig brukt som containerhavn. Prosjektet består av 8 kvartaler hvorav 6 var ferdigstilt på befaringstidspunktet.

Bebyggelsen på Sørenga består av varianter av klassisk kvartalsstruktur, fra klart definerte til mer oppbrutte organiseringer. Kvartalene har en offentlig henvendelse mot den omsluttende havnepromenaden og en mer halvoffentlig henvendelse mot en gate og en park i midten, den såkalte sentralparken, som er hevet en etasje over havnepromenaden.

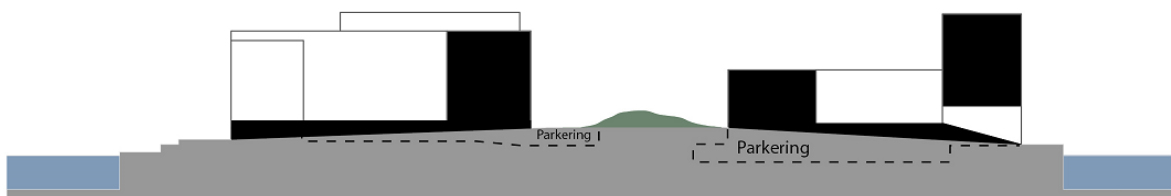
Gårdsrommene til boligprosjektene er offentlig tilgjengelige, men også hevet en etasje over havnepromenaden. Det er dermed direkte adkomst fra sentralparken og trappeforbindelser ned til havnepromenaden. Gårdsrommene framstår som halv-private/halv-offentlige uterom, enkelte med boligens oppholdsrom direkte ut til små forhager på gårdsromplanet. De fleste byggene har felles takterrasser.

Det er tydelig skille mellom offentlig havnepromenade og sjøbad, og indre, mer skjermede byrom. Denne tydeliggjøringen medfører at besøkende konsentreres i noen områder.

Førsteetasjene ut mot havnepromenaden er regulert for næringsvirksomhet. På vestsiden er de fleste tatt i bruk som restauranter og kafeer, men ytterst på utstikkeren og på østsiden er det fortsatt en del tomme lokaler.

Sentralparken er hovedadkomsten til Sørenga, via en interngate som er lagt mot vest i byrommet. Alle kvartaler har innkjøring til parkeringskjeller med adkomst fra gaten. Gaten vil ved ferdigstillelse av Sørenga ende i en snuplass tiltenkt holdeplass for bussbetjening. De østre fasadene langs sentralparken inneholder to barnehager med lekeareal lagt på tilliggende areal i parken. Lekearealene er inngjerdet, men tilgjengelige for publikum utenom åpningstiden.

Figur 4.2. Snitt av Sørenga



Kilde: DARK Arkitekter AS

4.1.3 Utvikling av boligprosjektene på Sørenga

Boligprosjektet Sørenga er basert på parallelloppdrag gjennomført av HAV Eiendom. Oppgaven hadde ingen føringer hva gjaldt bygningstypologier og forslagene fra arkitektmiljøene var svært ulike. Forslagene til LPO og Snøhetta ble valgt ut for en avsluttende bearbeiding. LPO foreslo et kvartalsgrep mens Snøhetta foreslo lameller i en vifteformasjon organisert langs en sentralgate. Kvartalskonseptet til LPO brakte i større grad byen ut i fjorden, mens Snøhetta i større grad traff fjorden inn i byen. Dette resulterte i en lang faglig diskusjon om rollen til Sørenga. Var den en isolert bolighalvøy, eller skulle den forstås som en del av den indre bykjernen. Denne rollediskusjonen var viktig også rent programmatisk. Skulle Sørenga være primært et boligområde, eller kunne det åpnes for større grad av kombinert formål.

Grepet fra LPO arkitekter ble til slutt valgt som utgangspunkt for videre regulering. Da kvartalskonseptet endelig ble valgt, var Plan- og bygningsetaten (PBE) åpen for å diskutere en 50 prosent høyere næringsandel, altså 15 prosent. Men før den politiske behandlingen gikk man bort fra dette, og forholdt seg tro mot de opprinnelige rammene. I ettertid ser PBE at man kanskje kunne fulgt denne ideen lenger.

Konklusjonen i Bjørvikaplanen ble et «sentrumsområde» som i prinsippet stopper ved Akerselvollmenningen. Havnepromenaden ble definert som den offentlige attraksjonen og forbindelsen som skulle sammenkoble tilgrensende publikumsrettede virksomheter. Sørenga utstikkeren ble i hovedsak en boligenklave.

Kvartalsstrukturen og sentralparken var de to viktigste grepene som ble foreslått. Kvartalsbebyggelse ble ansett for å best ivareta hensynet til gode offentlige-, semi-offentlige- og private oppholdsarealer. Kvartalsinndeling reduserte dessuten kjøreareal og muliggjorde en struktur som kunne skape variasjon i uttrykkene og gjorde det mulig med etappevis utbygging.⁹ Ikke minst muliggjorde kvartalsstrukturen kanalene og sentralparken som åpner seg mot Hovedøya.

Prosjektet ble solgt til Sørenga Utvikling som har stått for gjennomføringen av utbyggingsprosjektet. Bebyggelsesplanen la opprinnelig opp til mer stramme kvartaler med høyeste gesims mot sentralparken og med noe nedtrapping mot vannet. Dette fikk utbygger aksept for å omarbeide slik at kvartalene bedre kunne hensynta lysinnspill i hvert enkelt kvartal, samt at hvert kvartal kunne formes noe mer, fra lukkede til mer oppbrutte kvartaler. Dette ga rom for mer variasjon i uttrykket. Samtidig utviklet utbygger og arkitekter en helhetlig materialpalett hvor tegl danner basis for helheten, mens andre materialer har biroller i hvert enkelt kvartal.

Sørenga utvikling var tidlig bevisst på hvilke aktører/type aktører de ville ha inn etterhvert som utbyggingsetappene ble ferdigstilt. De inngikk tidlig en avtale med Evita kaffebar for å sikre dette

⁹ I tillegg til LPO ble også Jarmund & Vignæs, MAD og Kari Nissen Brodtkorb valgt som arkitekter for kvartalene.

tilbudet. Ellers er det primært servering og noe dagligvarehandel det er grunnlag for å etablere på Sørenga.

Sommeren 2015 åpnet sjøbadet, et offentlig friluftsbad. Sjøbadet er en flytende park på rundt fem dekar og er en forlengelse av parken på land ytterst på Sjørengutstikkeren. Det 190 meter lange sjøbadet tilbyr besøkende et 50 meter langt åpent basseng, et 200 kvadratmeter stort sjøbad, rekreasjonsområde med sitteplasser og trapper ned mot sjøen. Eget barnebasseng er bygget inn i anlegget og anlegget vil som resten av Sørenga ha universell tilgjengelighet. Sjøbadet etablerte seg tidlig som en attraksjon for store deler av Oslos befolkning og er noe utbygger er særlig fornøyd med. Men utbygger mener også de øvrige grepene i det opprinnelige konseptet har stått seg godt gjennom prosessen, og fungerer slik de er realisert i dag.

Grunnforholdene har skapt store utfordringer, til tross for at det meste er plassert over havnivå. Hvis utbygger skal peke på en ting som gjerne skulle vært gjort annerledes, så er det havnepromenaden. De første etappene ble realisert på Sørenga, og det ble tydelig at Bjørvikas infrastruktur hadde et for lavt ambisjonsnivå for standarden. Utbygger mener det ble for mye betong og for hard møblering. Det burde vært mer grønne innslag. Dette er nå justert i de resterende delene av havnepromenaden langs Sørenga. Utbygger fikk til en dialog om dette, men ideelt sett mener utbygger at kvalitetene burde vært sikret mer i bestemmelser, rekkekrav og utbyggingsavtaler.

Plan- og bygningsetaten (PBE) er godt fornøyd med Sørenga slik det er blitt så langt, men understreker også at det vil ta tid før et slikt område setter seg. Det har vært noen utfordringer. Den indre delen av sentralparken skulle være fellesareal for området, men med to barnehager og krav til inngjerdet uteareal, har den fått en noe annen karakter, selv om den er tilgjengelig utenom åpningstiden til barnehagene. De ser også, i likhet med utbygger, at den første delen av havnepromenaden ble noe hard i utformingen, litt for høy bruk av asfalt og betong. Dette skyldtes delvis innspill fra riksantikvaren som ønsket at Sørenga skulle opprettholde noe av karakteren av et historisk kaianlegg. Trær og annen beplantning ble ansett for å være i strid med et slikt ønske. PBE fulgte langt på vei tankerekken, men har i ettertid jobbet for å få inn mer grønt i de nye parsellene av havnepromenaden, som f.eks. på østsiden av Sørenga.

PBE var også opptatt av at Sørenga skulle fremstå med en helhetlig bebyggelse med et dempet visuelt uttrykk. Dels for ikke å konkurrere med den hvite operaen, men også for at Ekebergåsen med restauranten skulle komme til sin rett i bybildet. Det var noe usikkerhet om hvordan dette grepet ville fremstå. Frykten var en grå monotoni. Men med godt over halvparten av kvartalene ferdigstilt, viser det seg at dette var riktig tenkt. Rent klimamessig ser også PBE at kvartalsgrepet har noen fordeler kontra en mer åpen lamellstruktur. Typologiene skjærmer i større grad for vinden og gjør utearealene mer brukbare gjennom årstidene. Kanskje er kvartalene blitt litt trange. Kanskje ville 6 kvartaler i stedet for 8 ha muliggjort kvartaler med en større egnet for mer variert bruk.



4.1.4 Inntrykk av byliv

Sørenga ble besøkt en lørdag mellom lunsj og middag, i slutten av november. Vi observerte ikke mange mennesker, men ett og annet turfølge og enkelte beboere som var på vei til og fra leilighetene sine. Restaurantene langs bryggekanalen hadde besøk, men de var under halvfulle. Kaffebaren hadde litt mer besøk, også fra folk som bare stakk innom og kjøpte seg kaffe til å ta med.

Foran kaffebaren, fortøyd til brygga, lå en flytende badstue, som hadde besøk av en guttegjeng. De badet til og med. Ytterst, på sjøbadet, møtte vi noen turister som moret seg med å ta bilder på toppen av stupetårnet og utsikten mot Hovedøya, og en ensom fisker.

Flere av personene vi snakket med på gata bekreftet at de var der i forbindelse med en spasertur. Området tiltrekker fordi det er sjø, og fordi det er rolig. Personene som gikk tur, gikk langs havnepromenaden. Inntrykket er også at dette er den naturlige veien å gå, dersom man skal spasere. De indre veiene er mindre tilgjengelige for folk utenfra, og bærer preg av å være mer egnet for biltrafikk til og fra garasjene. Flere av veiene synes å være midlertidige, det pågår fortsatt anleggsarbeider.

Flere av medlemmene i prosjektteamet har besøkt Sørenga også på sommerstid, og kan fastslå at det er et svært godt besøkt område på solskinnsdager. Både bryggekanalen, der restaurantene ligger, og selve Sjøbadet er fullt av folk på varme dager. Bylivet er således åpenbart mer tydelig sommerstid enn vinterstid.

Beboerne vi intervjuet på Sørenga fortalte at de hadde valgt å flytte dit primært på grunn av beliggenheten. Det ene intervjuobjektet var svært interessert i byutvikling generelt, og ble også tiltrukket av at det var et av de største transformasjonsområdene i Oslos historie og ønsket å være en del av fjordbyprosjektet.

På Sørenga bor en kombinasjon av eldre par, unge single og småbarnsfamilier. Naboskapet oppfattes som godt, med årlige sommerfester. At det er mange småbarnsfamilier har også bidratt til at naboene har blitt godt sammensveiset. Selv om prosjektene har takterrasser har ikke disse foreløpig blitt benyttet så mye, så de fungerer per i dag i liten grad som en møteplass for naboene.

Sjøbadet er mye benyttet av beboerne, så vel som av besøkende, sommerstid. Beboerne vi snakket med opplevde at Sjøbadet snudde området på hodet. Fra å føle seg litt isolert, har plutselig nabolaget blitt en destinasjon, hvilket de vi snakket med opplevde som utelukkende positivt. De håper det skal danne grunnlag for et enda større tilbud. Flere av sameiene har egne kajaker som beboere kan disponere.

Området føles trygt, men det har vært noe problemer med sykkeltyverier. Sørenga ligger fortsatt litt øde, så det er mulig å stjele sykler litt uforstyrret på nattetid. Parkeringshusene har fått økt sikkerhet.

Per i dag er det kun én liten dagligvarebutikk på selve Sørenga. Beboerne opplever det imidlertid ikke som veldig langt å skulle dra til Bjørvika for å handle matvarer, men flere har gått til anskaffelse av sparkesykkel for at det skal gå litt raskere. Når boligprosjektene i Bispevika nærmer seg ferdigstilling, vil det etter planen komme en Rema 1000.

Området har flere restauranter langs promenaden. Disse er flittig besøkt om sommeren, men vinterstid er det langt færre besøkende. Beboerne uttrykker at de gjerne bruker restaurantene i området hvis de får besøk. Noen restauranter opererer med spesialtilbud til beboere og tilbyr også spesialpakker til sameiefester og andre arrangementer. En restaurant har imidlertid gått konkurs.

Evita Espresso bar ble spurt direkte av utbygger om hvorvidt de kunne tenke seg å etablere seg på Sørenga, relativt tidlig i byggefasen, og på et tidspunkt da det fortsatt var et relativt lite besøkt område og få beboere. Kafeen tok således en risiko, men det har gått godt, og de angrer ikke på at de etablerte seg. Det er et godt forhold mellom beboerne og kafeen, og flere stamgjester besøker kafeen ofte. En av beboerne vi intervjuet uttrykket at Evita har blitt en slags lokal institusjon.

Badstua er etablert av noen ildsjeler. Badstua har vært flyttet noe rundt i Oslo, men er for det meste lokalisert på Sørenga. Evita Espresso bar og de som driver badstua samarbeider. Evita oppbevarer ved, og tilbyr muligheter for å skifte på toalettet.

4.1.5 Vurdering

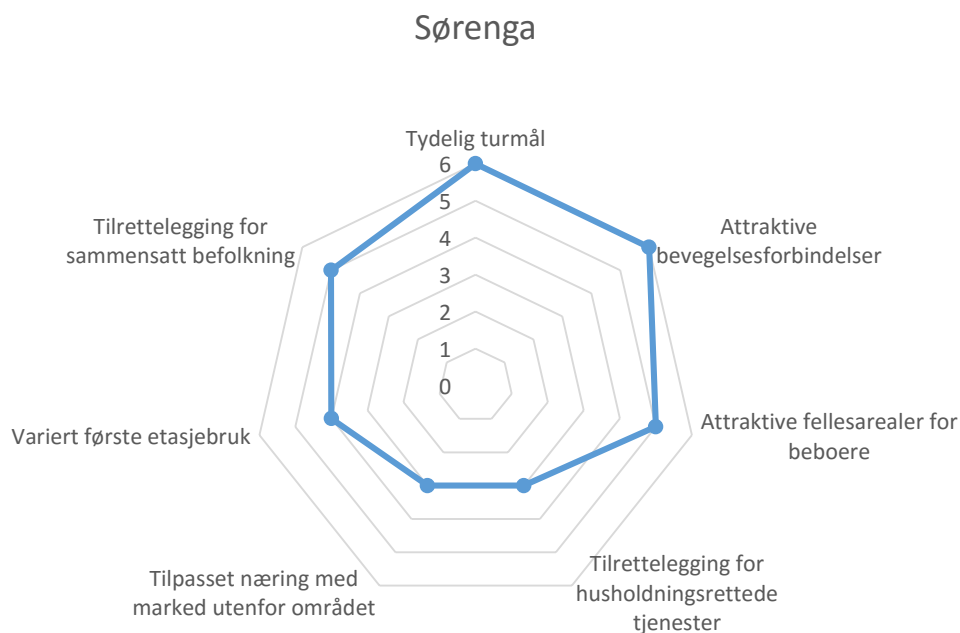
Sørenga inngår i den nybygde Bjørvika som tegner til å bli blant Oslos mest attraktive byområder. Hvordan utvikler og planmyndigheter her skal balansere boligbehov, økonomiske forutsetninger og allmenhetens behov for tilgang til området er av særlig stor betydning.

Læringspunkter:

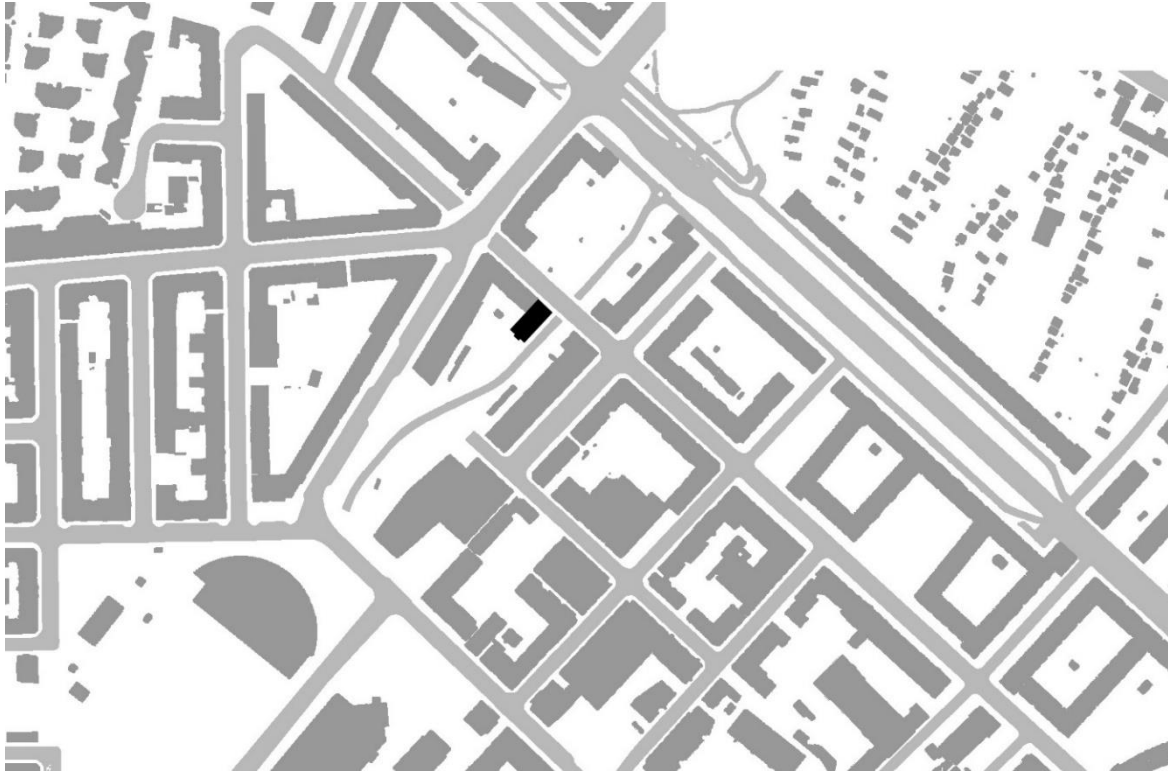
- Prosjektet har utviklet seg som et eget **turmål** for byens innbyggere, hvor sjøbadet er en tydelig forsterkende attraksjon.
- **Havnepromenaden** gjør området tilgjengelig for besøkende og er lagt opp til å ende i attraksjonen Sjøbadet. Reguleringsplanen stilte krav til både kvalitet og dimensjonering av Havnepromenade, samt anleggelse av den offentlige attraksjonen «Sjøbad».
- **Gradering.** Kvartalsstrukturen tydeliggjør de offentlige sonene hvor folk skal oppholde seg. Gårdsrommene framstår som semi-private, men utformingen er ikke avvisende overfor tilfeldig besøkende. Både vinkler og tilbaketrukne balkonger bygger opp under en reell kvartalsstruktur.
- Utbygger har jobbet bevisst med å tilrettelegge for **næringsutvikling** på området, til glede både for befolkning og besøkende. Omfang av både beboere og besøkende er en forutsetning for at personrettede tjenestevirksomheter skal bli lønnsomme. Innbygger- og besøksantallet vurderes som tilstrekkelig til at dette vil realiseres.
- Utbygger har jobbet bevisst for å tilrettelegge for en **aldersmessig sammensatt befolkning**. Dette har blitt sett på som viktig for å utvikle relasjoner mellom innbyggere og gjennom lokale nettverk og sosialt liv bidra til at det over tid etableres en tilhørighet til stedet.

Figur 4.3

Sørengas score på utvalgte indikatorer



4.2 D36 – Dælenenggata 36



Utbygger – Infill AS

Arkitekt – Element arkitekter AS

Antall boliger – 21 stk.

Ferdigstilt – 2013

Foto: Finn Ståle Felberg

4.2.1 Dælenenggata 36 – Grünerløkka bydel, Oslo

Dælenenggata er en gate nordvest i området Dælenenga/Rodeløkka i bydel Grünerløkka i Oslo. Gata er omtrent 800 meter lang og strekker seg fra Trondheimsveien i øst til Christies gate i vest. Ved Fagerheimgata er Dælenenggata delt i to, og det er stengt for biltrafikk i begge retninger. Dælenenggata 36 ligger rett sørøst for krysset med Fagerheimgata. Langs bygget går en gang- og sykkelvei med forbindelse til Torshovdalen og Dælenenga idrettsplass.

Bebyggelsen i området omfatter storgårdskvartaler, tette kvartaler med bygårder, frittstående boligblokker fra mellomkrigstiden og industribygg. Området har i de siste 10 årene vært gjenstand for en omfattende transformasjon fra industri/kontor til boligformål, og fremstår i stor grad som et rent boligområde i dag.

Bydelen Grünerløkka har 55 000 innbyggere. På Rodeløkka samlet bor det 9700, mens det i grunnkretsen som omfatter Dælenenggata 36 (Rodeløkka rode 3) bodde 818 personer ved starten på 2015. Befolkningen i denne delen av Rodeløkka har økt mye de siste årene og økte med hele 43 prosent fra 1. januar 2014 til 2015.

Av folke- og boligtelling i 2011 framkommer det at av de da 425 innbyggerne var 330 sysselsatte, mens resten var relativt jevnt fordelt utover arbeidsledige, pensjonister og studenter og uforklarte. Næringsaktiviteten i området rundt Dælenenggata 36 består for det meste av varehandel, men også servering og transport og lagring.

4.2.2 Om boligprosjektet

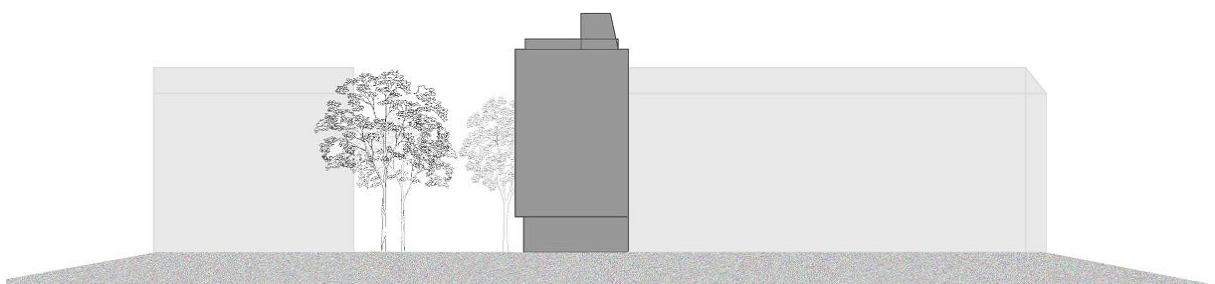
Dælenenggata 36 er et lite «infill»-prosjekt¹⁰, oppført inntil en branngravl som addisjon til en eksisterende kvartalsbebyggelse. Bygget ligger i en tradisjonell gatestruktur og innordner seg fasadelivet til omgivende bebyggelse fra 2. etasje, med en liten inntrekning i første etasje som gir overdekning av inngangspartiet.

Bygget har 21 leiligheter fra 29 til 82 kvm. Bygget har takterrasse over hele taket, med svært høy kvalitet på utforming og materialer. Takterrassen inneholder både fellesarealer og 10 individuelle hageparseller, som f.eks. kan benyttes som kjøkkenhage. Bygget inneholder et mindre næringsareal 20 kvm i første etasje, ut mot Dælenenggata. Øvrig areal i 1. etasje er boligareal.

Bygget er på seks etasjer, det vil si en til to etasjer mer enn deler av den historiske bebyggelsen i området. Opprinnelig bebyggelse har saltak og framstår derfor ikke så mye lavere enn D36. Den opprinnelige bebyggelsen i kvartalet danner en stor, åpen karréform med et offentlig grønt turveidrag ført sentralt gjennom det indre gårdsrommet. Dælenenggata 36 lukker delvis kvartalet i nord, ved å be bygge det åpne grøntarealet på den ene siden av turveien. Turveien gir tydelig signal om at gårdsrommet er offentlig. Gårdsrommet har også såpass store åpninger, også etter at D36 ble bygget, at det ikke framstår som privatisert eller lukket.

Fasaden er meget forseggjort og skiller seg ut fra omgivelsene. Bygningen har vært nominert og vunnet mange priser, blant annet Arkitekturprisen 2015 (NAL), som gis til det prosjektet som har høyest arkitektonisk kvalitet blant dem som er ferdigstilt de tre siste årene. Huset er fremholdt som et eksempel på nye boliger med kvalitet i den tette byen.

Figur 4.4. Snitt av D36



Kilde: DARK Arkitekter AS

¹⁰ Infill er benevnelsen som brukes om mindre boligprosjekter som bygges på tomter som man tidligere har vurdert som for små eller for utilgjengelig for kommersiell utnyttelse. Det er også etablert et selskap i Oslo som heter Infill AS som har spesialisert seg på denne typen boligprosjekter, men i utgangspunktet omhandler benevnelsen et type boligprosjekt, ikke selskapet.

4.2.3 Utvikling av Dælenenggata

Dælenenggata 36 er et ukonvensjonelt utbyggingsprosjekt. I reguleringsarbeidet var det stor diskusjon med Plan- og bygningsetaten (PBE) om utearealene. Tomten var liten og kravet til uteareal måtte realiseres på taket. Utbygger og arkitekt var derfor avhengig av å overbevise PBE om takterrassens kvaliteter.

Alle leiligheter har private balkonger, men disse er små og typisk kun egnet for en morgenkaffe. Dette var bevisst for å styrke forutsetningene for sosiale aktiviteter på felles takterrasse eller i byen for øvrig. Den felles takterrassen har blitt framhevet av beboere som en særlig kvalitet ved boligprosjektet, jf. kapittel 2.2.4.

Utbygger, Infill AS, var fra starten av opptatt av å få inn et næringslokale i bygget. PBE var positive til dette, men ville sikre at lokalet ikke ble lagt inn mot fellesarealet i sør av hensyn til naboene. Derfor ble det satt et krav om maks 50 prosentprosent næring i 1. etasje og med krav om henvendelse mot Dælenenggata.

Dagens lokale er mindre enn dette, kun 20 m². I ettertid hadde utbygger gjerne sett at det var større, for å muliggjøre flere bruksalternativer, f.eks. kafe. Utbygger hadde gjerne også sett at lokalet hadde større fasade mot gang- og sykkelveien. Det var imidlertid utfordrende å finne en potensiell leietaker, så ambisjonsnivået knyttet til størrelse ble redusert.

Leietager i næringslokale er skoutvikleren og butikken Dundas AS. Det er litt tilfeldig at det er Dundas som i dag fyller næringsarealet. Det var i utgangspunktet ikke nødvendig for dem å være lokalisert der, siden de selger et nisjeprodukt, og har nettbutikk i tillegg. Dundas AS kom i kontakt med Infill. De ble enige om en gunstig leieavtale og vurderte det slik at de like gjerne kunne lokalisere seg der. Dessuten hadde de en tilknytning til området fra før.



4.2.4 Inntrykk av byliv

Vi besøkte Dælenenggata en fredag ettermiddag. Vi observerte mange forbipasserende, både i aksene langs Dælenenggata og gangveien som går nord-sør. Gangveien, og plenen på sørsiden av boligprosjektet ble også benyttet av hundeeiere. Aldersgruppen på de vi møtte var mellom 20-40 år.

De fleste vi snakket med på gata var på vei hjem fra jobb eller skole, og fortalte at de valgte denne veien fordi det var den raskeste vei mellom de stedene de skulle.

Noen av de forbipasserende påpekte at veien var triveligere enn andre alternativer. Gangveien på sørsiden av Dælenenggata ble framhevet som mye hyggeligere enn på nordsiden av ringveien. Enkelte påpekte at det hadde blitt mer interessant å ferdes i området, etter at boligprosjektet hadde blitt oppført. En annen var mindre interessert i arkitekturen og synes at bygget ikke passet inn i området.

Beboerne i boligprosjektet fortalte at de hadde flyttet hit delvis på grunn av beliggenheten, og nærheten til Grünerløkka og tjenestetilbudet der, men også fordi selve boligprosjektet var spennende. Beboerne framhevet den felles takterrassen som en særlig positiv kvalitet. Naboskapet ble beskrevet som meget godt og sammensveiset, til dels på grunn av takterrassen som ga et samlingssted.

Årstiden gjør det mindre interessant å oppholde seg på grøntarealet på sørsiden av blokka, men de vi intervjuet påpekte at området ble mer benyttet på sommerstid. Også benkene som er bygget rett ved siden av er mye brukt sommerstid. Det har også hendt at hjemløse har overnattet på benkene.

Det er en del bråk i nabolaget. En av de nærmeste nabobyggene til boligblokka er kommunale boliger, hvor det ofte er politi utenfor. Beboerne i området har også observert en del narkotikahandel. Beboerne føler seg like fullt trygge, og tenker mer at slike forhold inngår i det å skulle bo i en by.

Beboerne i boligprosjektet mener at boligblokka har gitt et positivt løft til gata, men håper at tjenestetilbudet skal bli mer utviklet. Flere framhever at gata har et potensial for ytterligere utvikling. Mye av næringsvirksomheten som er i gata oppfattes som dårlig.

At boligprosjektet har bidratt til et løft mener også eierne av et fotografkollektiv som er en av naboene til boligprosjektet. De har holdt til der i mange år. Eier selv en av fotografene og kunne bruksendret lokalet til bolig, men har avstått fra dette da han mener det vil bidra til å ødelegge området. Alt for mange næringslokaler i Dælenenggata er blitt bruksendret til bolig og dette har gjort at deler av gata har lite liv og blir utrivelig. Eierne var negative da planene for D36 ble lansert og var særlig bekymret for at prosjektet skulle ta for mye grøntareal. I dag er de av en helt annen mening. De er av den oppfatning at prosjektet har «løftet» gata og vist at det finnes potensiale her.

Skobutikken i førsteetasjen til boligblokken har særlig bidratt positivt til området, selv om den har begrensede åpningstider. Butikken kunne, som påpekt i kap. 2.2.3 i utgangspunktet vært lokalisert flere steder, siden det er en nisjebutikk med et begrenset kundegrunnlag. Eierne av butikken har imidlertid merket interesse fra forbipasserende, og kundegrunnlaget øker gradvis. Det er svært godt forhold mellom eierne av skobutikken og de som bor i boligprosjektet. Eierne av skobutikken får lov til å disponere takterrassen hvis de ønsker, og de fungerer noen ganger som portvoktere. Flere beboere kommer innom for en kopp kaffe med jevne mellomrom.

4.2.5 Vurdering

Boligprosjektets beliggenhet har nok del betydning for bylivet som observeres, gitt nærheten til Grünerløkka. Boligprosjektet har imidlertid bidratt til et positivt løft til en gate som - før prosjektet - utviklet seg i retning av redusert liv og redusert boligkvaliteter.

Boligblokken har tiltrukket seg en type folk som ellers muligens ikke ville bosatt seg i området.

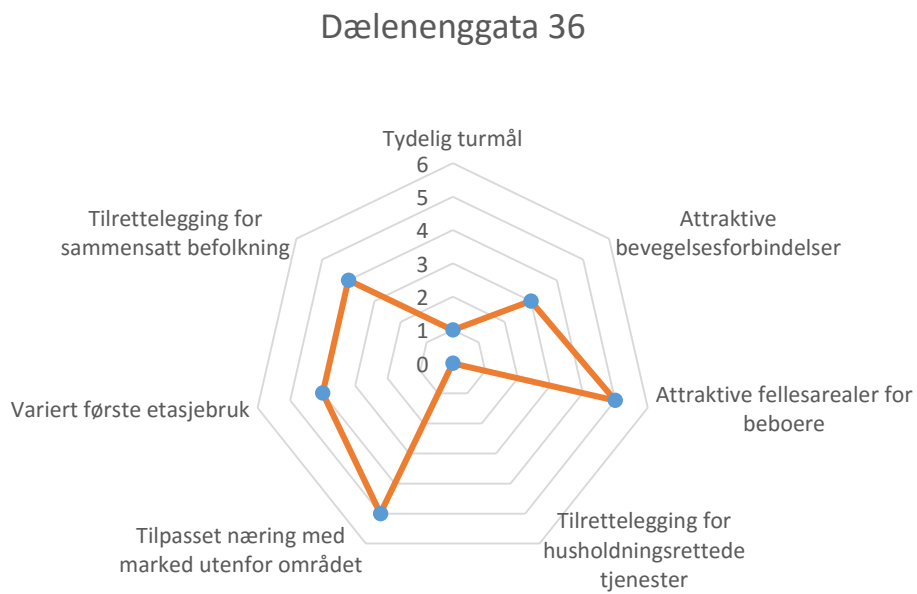
Sammenliknet med boligprosjektene for øvrig på Rodeløkka, har boligprosjektet bidratt med noe positivt tilbake, i form av en særegen skobutikk.

Prosjektet viser at det er mulig å realisere nyskapende arkitektur på lite tomteareal. Et tilsvarende prosjekt i nabolaget i dag kan trolig med mindre risiko integrere større næringslokaler fra dag én.

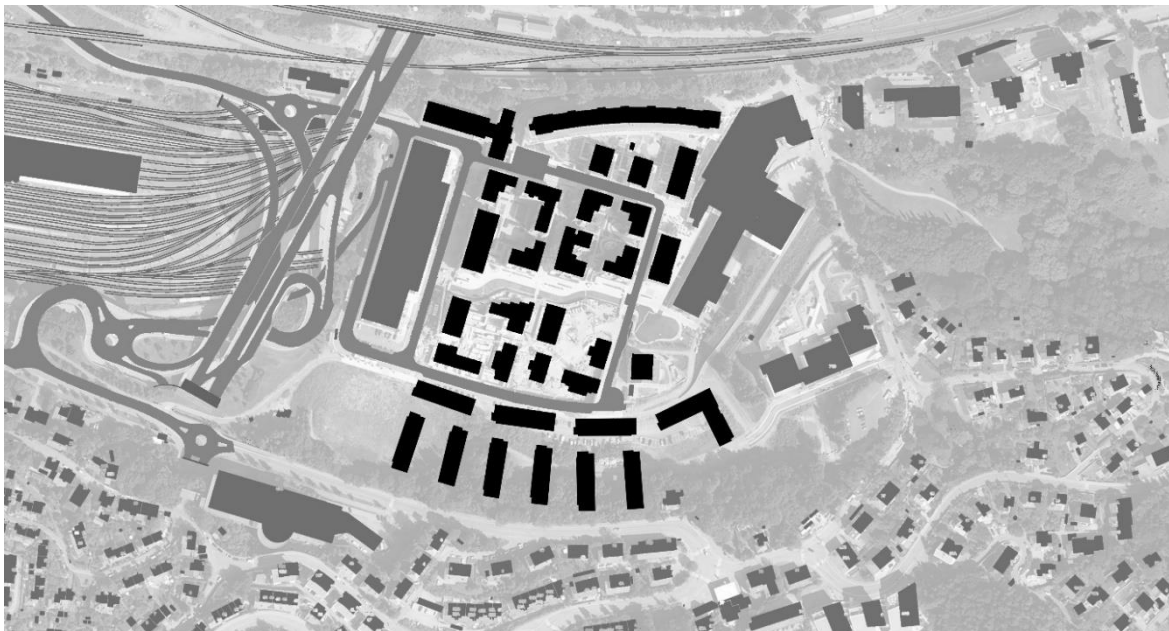
Læringspunkter:

- Utbygger har jobbet aktivt med å tilrettelegge for **næringsaktivitet** i førsteetasje. Næringsvirksomhetene bygger opp under kvalitetene ved bygget gjennom å tilby særegne produkter.
- Utformingen av **førsteetasje skaper hygge**. Kombinasjonen av fasade med visuelle og estetiske kvaliteter og en interessant næringsvirksomhet gjør det mer opplevelsesrikt å bevege seg gjennom gata.
- Butikken i første etasje er i seg selv et **stoppunkt for besøkende**. Benkene utenfor nr. 36 fungerer som oppholdssted for beboere og forbipasserende.
- **Arkitekturen skaper engasjement**, gjennom særegne løsninger. Samlet skaper det særegne noe å snakke om og vil trolig derigjennom bidra til en stolthet for beboere i området og en omdømmebedring av nabolaget generelt.
- **Knappe private utearealer** bidrar til å øke bruken, og derigjennom verdien, av fellesarealer eller byen for øvrig.

Figur 3.5
D36 score på utvalgte indikatorer



4.3 Kværnerbyen



Utbygger – Obos Kværnerbyen AS

**Arkitekt – Arcasa arkitekter
(regulering og bebyggelse), 4B
arkitekter AS, Tegn_3 arkitekter**

Antall boliger – 1650 stk.

Ferdigstilt – 2007-2018

Foto: Obos AS

4.3.1 Kværnerbyen – bydel Gamle Oslo

Kværnerdalen er et område i Lodalen som tidligere var et avsondret industriområde med tungindustri, populært kalt «Kværnerdumpa». Etablering av jernbane gjennom Kværnerdalen var forutsetning for både industrietablering og boligbygging. Kværner Brug holdt til i området fra 1853 og fram til nedleggelse i 1999. Området ble innlemmet i Oslo i 1878.

Kværnerdalen er avgrenset av infrastruktur – Gjøvikbanen i nord mot Vålerenga og E6/Riksvei 190 på Lodalsbruene mot vest og topografi med sterk stigning opp mot Konows gate i sør og øst. Jernbaneverkets store oppstillings- og verkstedsområde i vest begrenser den romlige og funksjonelle forbindelsen med Oslo sentrum og Bjørvika. Lodalsparken har forbindelse inn mot tur- og grøntområdet i Svartdalen, mens forbindelsene til omgivende boligområder er begrenset.

I 2004 ble Kværnerbyen i kommuneplanen utpekt som ett av ni hovedområder for boligutbygging i Oslo. Som følge av den langvarige industrivirksomheten, hadde byen for øvrig liten tilgang til eller bevissthet om Kværnerområdet. Få bodde i området før omdanning fra industri- til nytt boligområde. De første beboerne i det nye boligprosjektet flyttet inn høsten 2007.

Kværnerbyen inngår i Gamle Oslo bydel og er i seg selv en egen grunnkrets. Grunnkretsen hadde 2048 innbyggere 1. januar 2015. Befolkningen har økt raskt etter 2008 og økte med 23 prosent fra 1. januar 2014 til 2015.

Av folke- og boligtellingen i 2011 framkommer det at av de da 960 innbyggerne var 67 prosent sysselsatte, flesteparten av de sysselsatte var innen tjenesteyting eller offentlig sektor. Næringsvirksomhet i selve Kværnerbyen i 2015 er begrenset til et serveringssted, dagligvarehandel og noe annen handel og husholdningsrettet service.

4.3.2 Om boligprosjektet

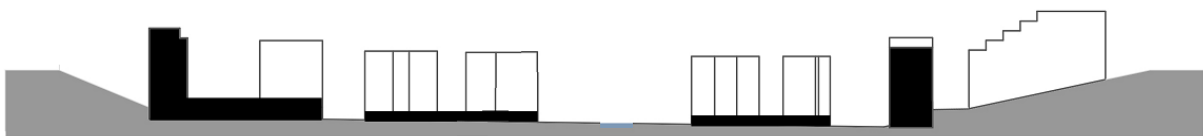
Kværnerbyen er et stort utbyggingsområde regulert med 161.000 m² bolig, 48.000 kvm. kontor/forretning og 10.000 kvm. skole/barnehage. Hele området er bygget ut og driftet av OBOS.

Prosjektet omfatter totalt 1650 leiligheter, som til slutt vil gi omtrent 3300 beboere. Antallet var opprinnelig noe høyere (1800 leiligheter), men har blitt redusert bl.a. grunnet nye krav til universell utforming.

Den sentrale boligbebyggelsen er organisert som delvis oppløst karréstruktur. Boligfeltet i området randsone har dels lange lameller for støyskjerming mot jernbanen og dels åpne kvartaler som vender ut mot dalsiden i sør. En sentralpark ligger midt i området mellom de indre kvartalene og ender i en stor plassdannelse mot den historiske Kværnerhallen. Opprinnelig var tanken å føre Alnaelven gjennom denne parken, men grunnet tekniske vanskeligheter er dette nå løst med et vannspeil.

De indre gårdene har ikke lukkede porter, men gårdsrommene i de sentrale kvartalene ligger hevet en etasje over gateplan og parkeringssokkel, og i områder mot jernbanen er uteområdet hevet to etasjer over gateplanet. Gårdsrommene framstår derfor som relativt private, med leilighetenes oppholdsrom og private utearealer direkte tilknyttet fellesarealene (jf. Figur 4.6). Bebyggelsen i de sentrale kvartalene kjennetegnes også ved svært generøse balkonger. Gårdsrommene i tilknytning til bebyggelsen mot jernbanen oppleves noe mindre privat da flere innganger er lagt til gårdsrommet, gangveiene er mer opparbeidet, balkongene er mindre og gårdsrommet åpner seg mer opp mot sør. I områdene som ligger mot sør er kvartalsstrukturen tenkt mer oppløst, delvis gjennom en indre gangvei, og danner dermed i liten grad tydelige gårdsrom. Mot stigningen i sør, blir lamellstrukturen tydelig og arealene mellom byggene har en mer offentlig karakter. Gangveier forbi kvartalene knytter også Kværnerbyen med Konowsgate.

Figur 4.6. Snitt av Kværnerbyen



Kilde: DARK Arkitekter AS

4.3.3 Utvikling av Kværnerbyen – en ny bydel?

Obos kjøpte eiendommen i 2001 og arkitektkontoret Arcasa ble direkte engasjert for sammen med Obos å utvikle masterplanen for området. Visjonen for Kværnerbyen var å omskape og transformere det gamle industriområdet til et byområde, en komplett bydel med gode forbindelser til omkringliggende boligområder og turveier. Prosjektnavnet «Kværnerbyen» ble valgt nettopp for å understreke at dette skulle bli en hel bydel, og dette var viktig å flagge helt fra starten. I tillegg var det et mål at historien til området skulle tas med videre i prosjektet, og de ulike områdene har derfor fått navn med referanse til Kværners industrihistorie. Viktige grep var å sikre et åpent område det skulle være naturlig å ferdes i og gjennom, gode byrom for beboere og besøkende. Det viktigste byrommet er torget, hjertet i prosjektet med kollektivbetjening.

Utbygger opplever at reguleringsprosessen og samarbeidet med Oslo kommune har vært godt. Kvaliteter er sikret gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler. Den endelige reguleringsplanen har vist seg å være svært robust. Til tross for en rekke dispensasjonssøknader, har likevel grepet i planen stått seg godt. Utbygger mener det er lite, om ingenting, som kunne vært gjort annerledes. Det var viktig for Obos å etablere kvartalene og de viktigste byrommene så tidlig som mulig for at området skulle fungere best mulig fra starten, tross en lang utbyggingsperiode. Dette er et kostbart grep, men har vist seg riktig for utbygger. Oslo kommune og Plan- og bygningsetaten (PBE) var også opptatt av at uteområdene fikk en høy standard. Med områdets dårlige utgangspunkt, historisk og solmessig, var det særlig viktig i dette prosjektet. PBE opplever å ha fått gehør for dette hos utbygger. Det har imidlertid også vært en lang faglig diskusjon knyttet til tettheten, og selv om begge parter har beveget seg, mener PBE resultatet er noe tettere enn de ville anbefalt faglig. Samtidig opplever også de å få gode tilbakemeldinger fra beboerne.

Obos har gått aktivt inn for å støtte kulturtilbud med månedlige arrangementer. Det har vært utfordrende å oppfylle kravet om næring i 1. etasje. Dette har vært et krav fra planmyndighetene i reguleringsplanen. Dagens leietakere er stort sett aktører som regnes som midlertidige inntil bydelen er ferdig utbygget, og grunnlaget er tilstede for en mer bymessig næringsmik. Det er først nylig det var markedsgrunnlag for en dagligvarebutikk. Leieprisene er i dag relativt lave og Obos har også sponset etableringen av et spisested, Tonys Backyard. Det er utfordrende å etablere næring fra dag én, men Obos jobber aktivt med leietakere. En mer realistisk mulighet kunne være å tilrettelegge for midlertidig boligutleie i en 10-årsperiode inntil lokalene konverteres til permanent næring.

Befolkningssammensetningen kan sies å være 3-delt. 1/3 godt voksne, 1/3 småbarnsfamilier og 1/3 nyetablerte. Det er mange førstegangskjøpere i Kværnerbyen, hvilket skiller seg ut fra mange andre lignende utbyggingsprosjekter i Oslo. Mange har allerede rukket å kjøpe seg opp internt i prosjektet, noe som indikerer at de trives og ønsker å bli boende. Kværnerbyen har også en høy andel tilflyttere til Oslo.



4.3.4 Inntrykk av byliv

Kværnerbyen ble besøkt en lørdag formiddag i november. I utgangspunktet var det svært få mennesker utendørs, bortsett fra på bussholdeplassen som fylte seg opp hvert kvarter – fem minutter før bussen gikk til byen. De menneskene vi observerte var i hovedsak enten på vei mellom leiligheten og matbutikken, på vei til bussen, eller på tur med hunden. Folk som gikk til og fra butikken, benyttet gangveiene mellom blokkene – antakelig fordi det var raskeste vei. Hundeeierne gikk langs gangveiene i parkarealet mellom blokkene.

De vi snakket med på gata, som bor i Kværnerbyen, fortalte at de i hovedsak hadde valgt å bosette seg i området på grunn av beliggenheten, og fordi de enten trengte en større eller mer praktisk leilighet. De vi snakket med trivdes veldig godt. Avstanden til sentrum ble trukket fram som svært positivt. Ellers var det flere som vektla nærheten til naturområder. Svartdalsparken og Alnaelva begynner rett nord for Kværnerbyen.

Selv om det var lite aktivitet å observere dagen vi var på besøk, fortalte de vi intervjuet at noen av parkarealene mellom blokkene var hyppig brukt om sommeren. Her er det gressplener og benker som man kan sitte på. Det er også et vannspeil som barn bader i om sommeren, og går på skøyter på om vinteren. Med utgangspunkt i intervjuene virker det som at de fleste eldre som bor i området foretrekker å oppholde seg på balkongen, mens barnefamiliene benytter utearealene ganske mye. Det er godt naboskap mellom barnefamiliene, og flere fellesarrangementer.

I Kværnerbyen er det et lite kulturhus, og en restaurant. Begge deler trakk beboerne fram som veldig positive innslag til bylivet. Restauranten var imidlertid for øyeblikket stengt på grunn av flom. Flere av de vi intervjuet savnet flere serveringssteder og hyggelige møteplasser.

Beboerne trakk for øvrig fram manglende tjenestetilbud som det mest negative med området. Flere av virksomhetene i hovedgata har ikke et tilbud rettet mot lokalbefolkningen, og man kan stille seg spørsmålet om hvorfor de i det hele tatt er lokalisert der. Et eksempel på næringsvirksomhet som ikke er rettet mot befolkningen er showroom for bunader, og et annet eksempel er et showroom for profileringsartikler til bedriftskunder.

Kværnerbyen har dagligvare, apotek, renseri, blomsterbutikk og en barnehage, slik at beboerne får dekket de viktigste behovene. Mange tror og håper at tjenestetilbudet vil utvikle seg som en følge av at resten av byggetrinnene bli ferdigstilt.

4.3.5 Vurdering

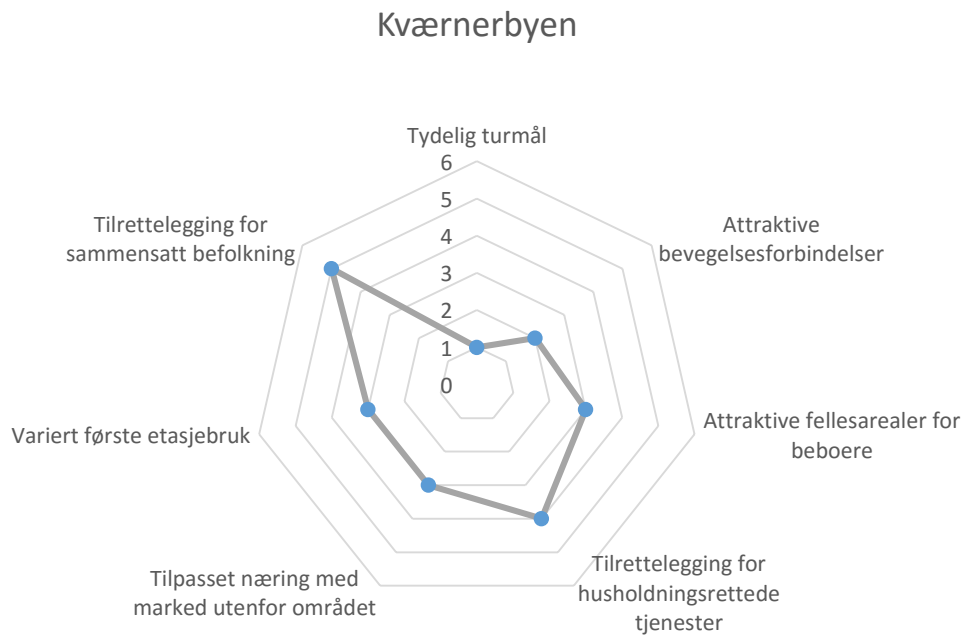
Byutviklingsprosjektet er lokalisert i en sentral del av Oslo, men like fullt med krevende geografisk beliggenhet mellom to åser og avstengt fra fjorden ved omfattende veisystemer. Viktigste sammenheng til resten av Oslo går via Svartdalsparken til Vålerenga. Det er også gangforbindelser til Ekebergåsen.

Området synes likevel å mangle tydelige bevegelsesforbindelser fra Vålerenga som ender i et naturlig målpunkt. Årsaken er at sammenhengen mellom handels- og serveringsvirksomheter og torg ikke er klart samlet. Flere av gaterommene oppleves lukkede grunnet etableringen av parkeringssokkelene med tilhørende innkjøringer og avkast fra ventilasjonen. Det synes ikke som området tiltrekker seg besøkende fra andre deler av byen i vesentlig grad.

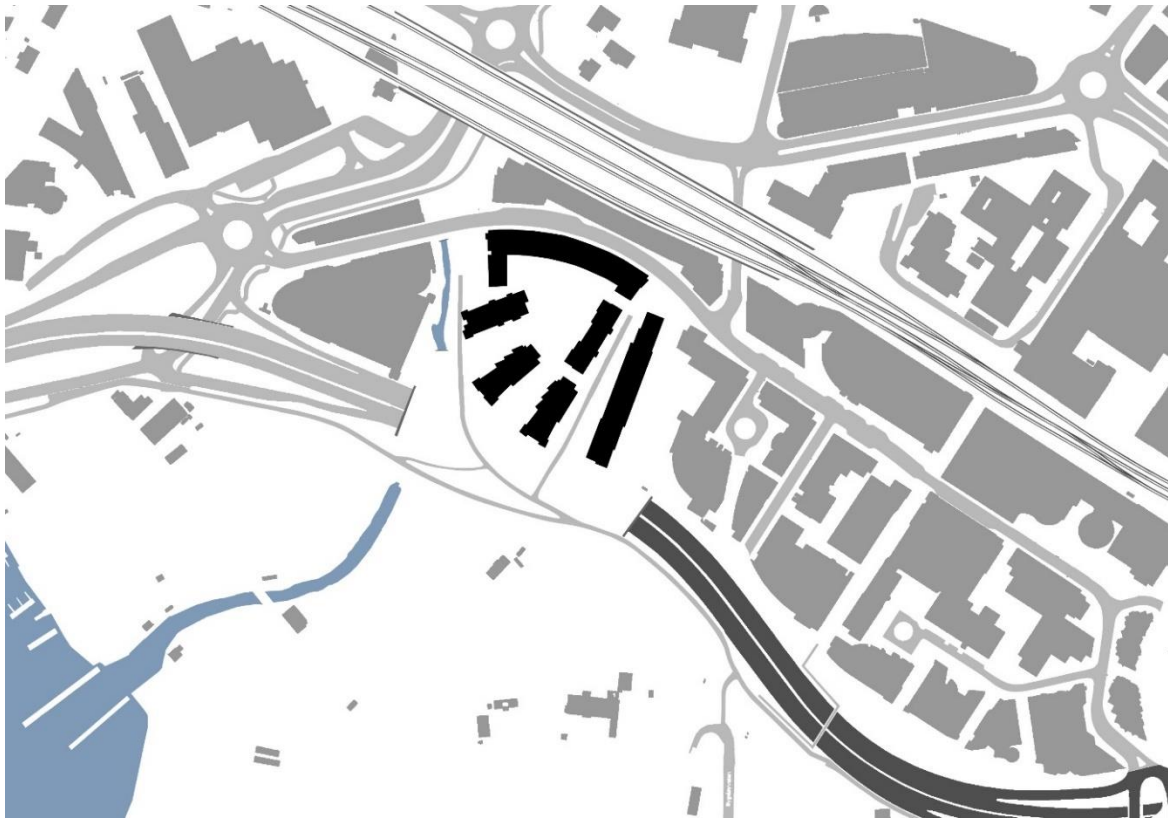
Læringspunkter:

- Det er **krevende å utvikle næringsaktiviteter og innbyggere i takt**, noe som svekker mulighetene til å utvikle lokale stoppunkter og møteplasser. Utbygger synes å bruke relativt lite ressurser på å forsere etablering av næringsvirksomhet. Folk har bodd der i åtte år og venter fortsatt på ulike typer lokale tjenester.
- Det er **lite samsvar mellom bevegelsesforbindelser og målpunkt**, noe som gjør området mindre interessant for besøkende enn det kunne ha vært. Områder preget av bevegelse til og fra andre områder gir flere møtepunkter og koblinger til resten av byen, enn om bevegelsen bare drives av innbyggernes egne bevegelser.
- Området gir plass til en betydelig boligmasse og beboerantallet vil overstige flere norske kommuner (3300). Mengden mennesker i boligområdet tilsier at husholdningens etterspørsel etter tjenester i nærområdet vil øke innslaget av husholdningsrettede tjenestevirksomheter etter hvert. **Tilrettelegging for mange beboere** er trolig en forutsetning for at området etter hvert kan få et lokalt generert byliv, mens potensialet for å bli mer trukket inn i byens liv trolig er begrenset.

Figur 4.7
Kværnerbyen score på utvalgte indikatorer



4.4 Sjølyststranda



Utbygger – Sjølyststranda Eiendom AS (Obos og Veidekke)

Arkitekt – LPO arkitekter AS (regulering og bebyggelse), Niels Torp AS arkitekter, Arcasa arkitekter AS

Antall boliger – 570 stk.

Ferdigstilt – 2005-2008

Foto: Tove Låuluten

4.4.1 Sjølyststranda – Ullern bydel, Oslo

Sjølyststranda ligger sentralt på Skøyen i Ullern bydel i Oslo.

Skøyen er med tog, buss og trikk et av de største kollektivknutepunktene i Oslo. Skøyen stasjon ble åpnet med Drammensbanen i 1872. Med Jernbanen kom også en rekke industrietableringer og Skøyen har frem til slutten av 1900-tallet vært preget av verkstedbygg, lager og logistikk.

Nærheten til togstasjonen gjorde også at området har tiltrukket seg mange kontorarbeidsplasser etter at mye av industrivirksomheten forsvant på 80-tallet. Flere større selskaper har lagt sine hovedkontor til området. Til sammen arbeidet om lag 40 000 i virksomhetene i området i 2014. Utover hovedkontorer for en rekke virksomheter, arbeider mange innen handel, servering, sports- og fritidsaktiviteter og IKT.

Ullern bydel hadde om lag 32 000 innbyggere ved inngangen til 2015. Sjølyst grunnkrets hadde 1560 innbyggere ved starten av 2015. Befolkningen økte raskt etter 2008, men befolkningsveksten stagnerte rundt 2011, nådde sitt høyeste nivå ved inngangen til 2014 (1584) og sank med 1,5 prosent det påfølgende året.

4.4.2 Om boligprosjektet

Boligprosjektet Sjølyststranda ble bygget i årene 2005-2008 på arealer frigjort etter at Norges Varemesse flyttet til Lillestrøm i 2002.

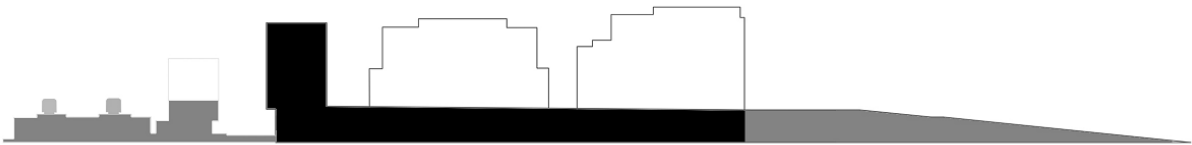
Boligprosjektet omfatter 570 leiligheter organisert som en vifte med 5 lameller. Den nordligste ligger i øst/vest-retning og viderefører gatelivet i Karenslyst allé. De øvrige 4 ligger mer i nord/sør-retning og henvender seg mot Bygdøy og Bestumkilen.

Et miljølokk over E18 knytter Sjølyststranda og Skøyenområdet sammen med Bygdøy, Bestumkilden og Frognerkilen på hver side av Bygdøy. Med noen mindre unntak er alle utearealer etablert på parkeringskjeller og miljølokket over E18.

Hoffselva er utnyttet som et positivt element i området med langsgående gangveier og en liten plassdannelse i møtet med bebyggelsen. Beplantning knytter elva sammen med de grønne friområdene på miljølokket. En lignende byromsdannelse er dannet mot nabobebyggelsen i øst. Langs fasadene i Karenslyst allé og de to plassdannelsene er 1. etasje forretninger og servering.

Prosjektet er mest bymessig i nord mot stasjonen, mens det fremstår som et rent boligprosjekt fra miljølokket på sørsiden.

Figur 4.8. Snitt av Sjølyststranda



Kilde: DARK Arkitekter AS

4.4.3 Utvikling av Sjølyststranda

I 1999 besluttet Norges varemesse å flytte sin virksomhet til Lillestrøm. Tomten ble solgt til OBOS og Veidekke.

Oslo kommune var tidlig ute med å vedta et planprogram for området. Gjeldende kommunedelplan for Skøyen fra 1994 ble ansett for å være mangelfull, da den primært tilrettela for næringsvirksomhet. Viktige momenter i planprogrammet var å se på en kobling over E18 til fjorden, samt å få inn flere boliger i området.

Utbyggerne avholdt et parallelloppdrag med 3 kontorer, Narud-Stokke-Wiig, Arcasa og LPO. NSW og Arcasa var mer usikre på realismen i lokket og hadde organisert sin boligbebyggelse mer som kvartaler. LPOs konsept vektla i større grad mulighetene et miljølokk kunne gi for organiseringen av boligene. Bebyggelsen åpnet seg mot lokket og sikret at alle leiligheter, til tross for høy utnyttelse, fikk sol, luft og utsikt. LPOs konsept ble valgt som grunnlag for reguleringsplan, en plan som omfattet flere utbyggingstomter innenfor området til gamle Norges varemesse. Reguleringsplanen ble vedtatt i 2002.

Etter vedtatt plan ble næringsfeltene solgt. Obos og Veidekke ønsket å konsentrere seg om utviklingen av boligprosjektet Sjølyststranda.

Utbygger var opptatt av å skape en ny bydel. Skøyen var i stor grad et kontor og industriområde og prosjektet ønsket derfor høyere innslag av bolig og næring i kombinasjon med gateliv og byliv. Karenslyst allé var allerede etablert øst for området, men endte i en stor asfaltflate. Ambisjonen var å videreføre gateløpet mot Skøyen stasjon.

Området har en høy utnyttelse hvilket var nødvendig for å kunne finansiere etableringen av miljølokket. Utnyttelsen ble økt noe i reguleringsprosessen. Et så sentralt stasjonsområde muliggjorde dette. For øvrig er den realiserste utbyggingen lite endret siden konkurransen.

Koblingen til Bygdøy var et viktig grep i prosjektet. Den vifteformede boligbebyggelsen skulle sikre lys og utsikt i prosjektet. Bruken av lyse materialer var også et viktig grep, men dette ble ikke i like stor grad fulgt opp i næringsdelen i vest.

Det private og de offentlige arealene er veldig tett på hverandre. I ettertid er både utbygger, arkitekt og planmyndighet enige om at dette kunne vært foredlet noe mer, særlig på sørsiden mot Bygdøy. Boligprosjektet var på mange måter første generasjons moderne boligprosjekt i et fortettingsområde. Til tross for at bevisstheten om bymessighet var tilstede tidlig i prosjektet, har alle parter lært noe av Sjølyststranda. Forhold rundt byrom og dimensjonering, gangakser og målpunkt, førsteetasjer og programmering har vært læringsarenaer med stor overføringslærdom til nyere prosjekter.



4.4.4 Inntrykk av byliv

Sjølyststranda ble besøkt en torsdag ettermiddag i november. Det var mange mennesker å observere i Karenslyst Allé, som er handlegata i førsteetasje av deler av boligprosjektet. Oppe på platået, der resten av boligblokkene er lokalisert, var det langt færre folk. Dette henger nok sammen både med tiden på døgnet og årstiden. Vi observerte enkelte beboere til og fra leilighetene sine, og enkelte hundeeiere som gikk tur.

Med utgangspunkt i de vi fikk snakket med på gata, er det en god del utleieleiligheter i boligprosjektet, og en god del eldre som har flyttet hit for å få en praktisk leilighet, med fin utsikt og enkel kommunikasjon inn til byen. Det er lite «naboskap» eller sosiale relasjoner mellom naboer – for øvrig et forhold som oppfattes som en positiv kvalitet av de vi snakket med. Folk holder seg for seg selv, og trives med det. Den enkle kommunikasjonen inn til Oslo sentrum ble trukket fram av så godt som alle vi snakket med. Flere var også glad for den korte distansen til Bygdøy.

Som følge av den korte distansen til Oslo, ble ikke det lokale tjenestetilbudet trukket fram som noe viktig for beboerne. De fleste dro inn til byen hvis de skulle på restaurant eller underholdes. Området er relativt dødt etter klokken 19.00. Like fullt er det fordelaktig med dagligvarehandel, og kafetilbud.

Fellesarealene synes ikke å tilrettelegge mye for bruk. Lekeplassene er begrenset og spredt. Det er tydelige skilt om at det ikke er lov å gå på plenen. Inntrykket av litt begrenset kvalitet på fellesarealene ble også bekreftet av beboerne.

Bakeriet anslår at omtrent 70 prosent av omsetningen er relatert til stamkunder, og mange bedrifter i nabolaget har avtaler med dem. Dette er viktig for driften og sikrer et høyt volum. Samtidig påpeker de at omsetningen er høyest i helgene, hvor også beboere besøker bakeriet. Hvorvidt det er beboere på Sjølyststranda, eller folk i området som evt. er på vei ut til Bygdøy eller på tur, var de ikke sikre på. Kundegruppen er stort sett godt voksne mennesker og barnefamilier i helgene, men økt andel unge arbeidstakere i ukedagene. Bakeriet befolker også torget med uteservering og dette er veldig populært. Det er ikke mange gode byrom i Skøyenområdet, men torget har noen tydelige kvaliteter. I tillegg til uteservering hender det at det er stands osv. på plassen som ønsker å fange opp folk som bruker gangveien ut til Bygdøy.

De personene vi snakket med som ikke bodde i området, hadde ikke noe forhold til boligprosjektet. Flesteparten av disse jobbet i området, og reflekterte i liten grad over at det var et boligområde der. Disse personene benyttet seg av tjenestetilbudet i Karenslyst Allé.

4.4.5 Vurdering

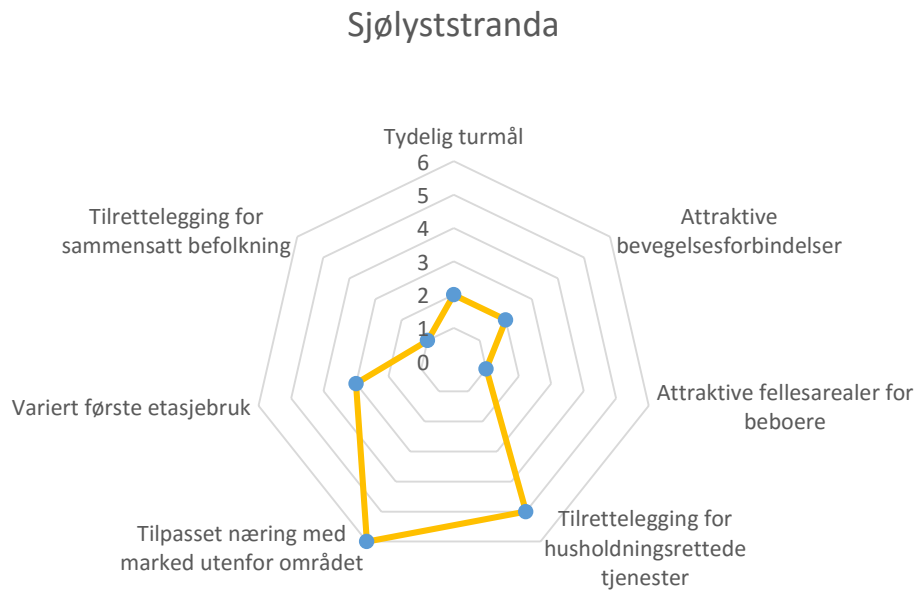
Boligprosjektet er lokalisert i et attraktivt næringsområde. Lokaliseringen gir mulighet for beboerne å benytte et stort utvalg av personrettede tjenester. Bruken er likevel begrenset, primært fordi beboerne er eldre, trolig oppholder seg mye innendørs samt like gjerne benytter tilbud lokalisert andre steder.

Tilgangen til turområdet Bygdøy har blitt vesentlig forenklet, men passasjen gjennom fellesområdene framstår som delvis privatiserte og arealene benyttes trolig helst av beboerne selv. Området synes slik å mangle en tydelig offentlighet i bevegelsesforbindelsen fra Skøyen til Bygdøy, som kan være attraktiv også for ikke-beboere.

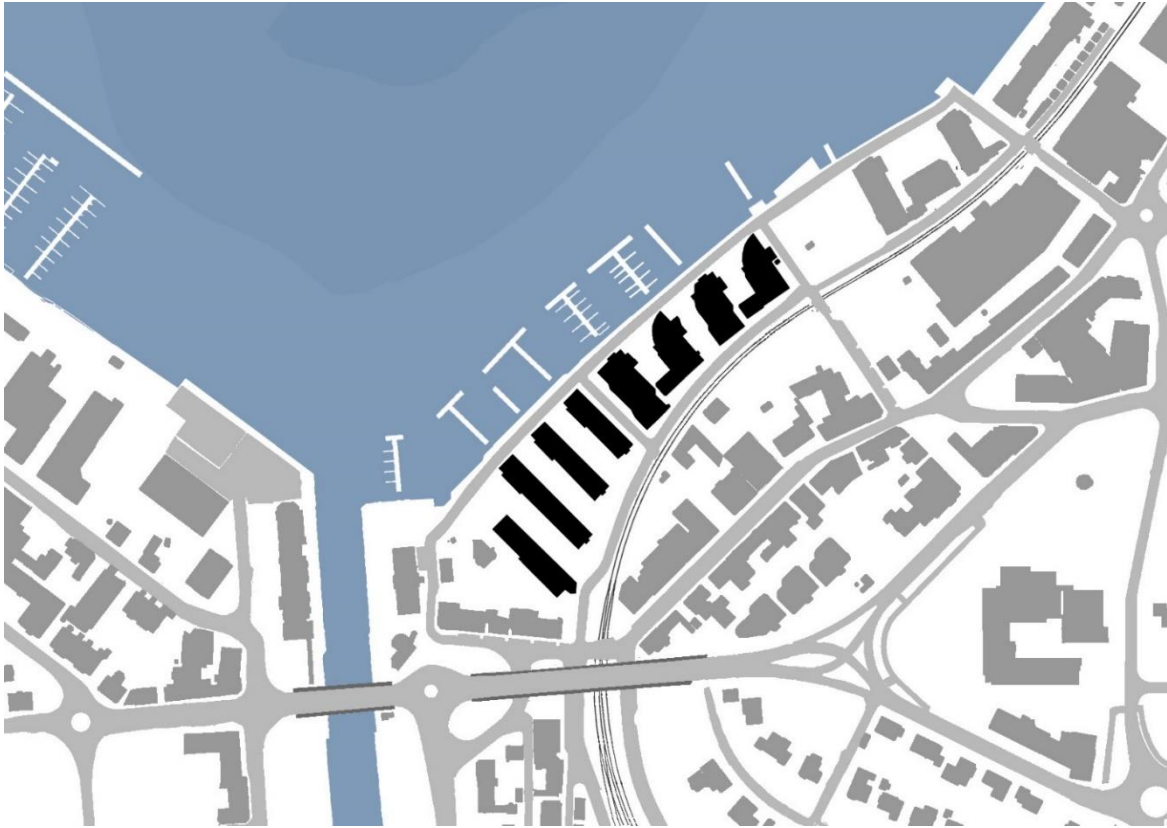
Læringspunkter:

- Hovedgata, Karenslyst allé, **fungerer som en livlig bygate, men primært i arbeidstiden** og for de som arbeider i området.
- Beboerne har like fullt både **nytte og glede av det kommersielle tilbudet** og omsetningen til flere virksomheter i helgene tyder på utstrakt bruk av enkelte husholdningsrettede tjenester.
- Befolkningen synes **ikke å ønske bruk fra andre av friområdene nær boligene**. En forklaring kan være at beboerne i seg selv ikke har mye kontakt med hverandre og primært har området som en stille sone mellom seg og turområdet Bygdøy.
- Det har vært **få tiltak for å skape en mer variert beboersammensetning**. Befolkningssammensetningen preges av høy andel «godt voksne», noe som svekker bruken av fellesarealene.
- Tross betydelig næringsvirksomhet i området, **synes ikke boligprosjektene å levere mye tilbake til byen**. Sammenhengen synes heller å være motsatt.
- Utover etablering av «miljølokk» over E18, **tilfører Sjølyststranda få kvaliteter til området** og lokkets potensial for å skape en tydelig og interessant forbindelse fra Karenslyst alle og ut til Bygdøy og Bestumkilen er ikke realisert.

Figur 4.9
Sjølyststrandas score på utvalgte indikatorer



4.5 Fleischer brygge og Bryggekannten



Utbygger – Widar Salbuvik

**Arkitekt – Jansen arkitekter AS (Bryggekannten),
Stenseth Grimsrud arkitekter AS (Fleischer
brygge)**

Antall boliger totalt – 236

Foto: Jansen arkitekter AS

4.5.1 Fleischer brygge og Bryggekanthen – Moss kommune

Befolkningsveksten i Moss kommunen har vokst raskere enn i landet som helhet siden 1998. Siste år synes imidlertid befolkningsveksten i sentrum å ha stagnert (litt tilbakegang).

Fleischer brygge inngår i grunnkretsen Mossesundet øst som hadde 650 innbyggere per 1. januar 2015 og har vokst med om lag 2 prosent årlig siden 2011, men vokste fra 112 innbyggere til 625 fra 1999 til 2010. Av folke- og bolig tellingen i 2011 framkommer det at av de da 614 innbyggerne var 44 prosent sysselsatte, 46 prosent pensjonister, 2 prosent arbeidsledige, 1 prosent studenter og resten uforklarte.

Moss sentrum er i boligprosjektets nærområde og det er derfor mye næringsvirksomhet. Til sammen arbeider rundt 3000 i dette området. De næringene med flest ansatte er detaljhandel, servering, bygg og anlegg, helse- og omsorg, forretningsmessig tjenesteyting og transporttjenester.

4.5.2 Om boligprosjektet

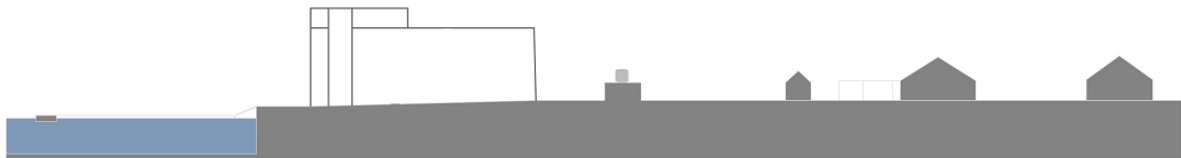
Fleischer brygge ligger på et tidligere industriområde ved sjøkanten rett nord for sundet mellom Moss sentrum og Jeløya.

Mellom boligene og sjøkanten er det etablert en promenade langs bryggeanleggene. Området består egentlig av fire boligprosjekter, hvorav kun ett heter Fleischer brygge. Området omtales likevel som Fleischer brygge på folkemunne, trolig fordi veien som betjener alle prosjektene også heter Fleischer brygge. «Brygga» er også et hyppig brukt navn for boligområdet.

Boligprosjektet er organisert som en rekke med lameller med langsidenes henvendt som fasader mot vest. Adkomst skjer fra veien, Fleischer brygge, som ligger langs jernbanelinjen i øst. Fra vest har man adkomst via trapper fra bryggepromenaden opp til de hevede uterommene som ligger mellom lamellbebyggelsen. Nordøstfasaden har trappehus og svalganger, mens vestfasadene er rene balkongfasader med utsikt til gårdsrommene og Mossesundet. Sentralt i boligområdet finnes en liten park med plen, sittebenker, lekeplass og et trappeamfi mot vannet.

Avstanden til Moss sentrum er meget kort og nås via jernbaneunderganger på flere punkter langs prosjektet. Dette gjør området attraktivt som gangforbindelse for turgåere generelt, og særlig som forbindelse mellom Jeløya og sentrum.

Figur 4.10. Snitt av Fleischer Brygge og Bryggekanten



Kilde: DARK Arkitekter AS

4.5.3 Utvikling av Fleischer brygge

Tomtearealet huset tidligere en betongvarefabrikk og arealer for Moss havn. Etter at betongvarefabrikken gikk konkurs på 80-tallet, lå arealet lenge brakk. Jernbaneverket ønsket å sikre sporutvidelse langs eksisterende jernbanetrase og motsatte seg utvikling av havnefronten som kunne vanskeliggjøre denne utvidelsen. Det oppstod et stort engasjement i Moss og i 1999 ble det vedtatt en reguleringsplan som la ny jernbanetrase i tunnel under sentrum med ny stasjon på sørsiden. Dette åpnet muligheten for å begynne planleggingen av havnefronten. Tomten til betongfabrikken ble solgt til utvikler Widar Salbuvik, mens Moss havns tomt ble solgt til USBL/Skanska.

I planarbeidet var kommunen opptatt av å sikre kvaliteter i form av en offentlig tilgjengelig bryggepromenade med god kobling til byen for øvrig og en park/kvartalslekeplass sentralt i planområdet. Planadministrasjonen ønsket også innslag av næring langs promenaden og på strategiske punkter mot byrommene. Utbygger motsatte seg dette og fikk gehør for sin skeptisk i det politiske miljøet. Dette gjorde at planen ble vedtatt utelukkende med boligformål. Promenaden og parken ble sikret gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtaler. Underveis i prosessen lanserte også utbygger ideen om et trappeamfi ut i vannet, hvilket ikke var med fra starten.

Om det er en ting kommunen gjerne skulle sett hadde vært gjort annerledes er det å få inn næring i prosjektet. Holdningen til næringsandel i byutviklingen har endret seg siden den gang, dels også som følge av dette prosjektet. Hadde planen vært fremmet til behandling i dag ville nok politikerne presset på for innslag av næring. Kommunen framhever dette som en viktig lærdom for fremtidige prosjekter i Moss. Nye politikere har kommet til og det er nå en større bevissthet rundt viktigheten av arealblanding i byutviklingsprosjektene, også i befolkningen.

Kommunen sliter også med å trekke til seg yngre mennesker, og en mer blandet arealbruk vil kunne generere mer av det bylivet som er nødvendig for at Moss ikke skal bli en soveby. Det er fremdeles slik at det er den eldre delen av befolkningen som utgjør leilighetskjøperne i kommunen.



4.5.4 Inntrykk av byliv

Fleischer brygge ble besøkt en lørdag ved lunsjtider i november. Vi observerte relativt få mennesker. De vi observerte på framsiden av boligprosjektet, langs bryggekanalen, så ut til å være på tur, eller på vei til sentrum. De vi observerte på baksiden av boligprosjektet (gata som heter Fleischer brygge) var på vei til og fra leilighetene sine. I tillegg til turgåerne så vi en enslig fisker, og i parken var en gjeng med russiske ungdommer som fortalte at de var der helt tilfeldig. De skulle til Gran Canaria, og hadde et mellomstopp på Moss lufthavn Rygge. De fant bare et tilfeldig grøntareal ved sjøen for å ha en liten fest.

De fleste vi snakket med bekreftet at de var på vei til eller fra sentrum, og at de hadde valgt denne veien fordi det var en fin dag og de ville gå langs sjøen. Det hadde også vært nyhetssak i avisen om svevestøv i sentrumsgatene. Fleischer brygge er et godt alternativ hvis man kommer fra Jeløya og skal til sentrum, også for å slippe bommen som regulerer kryssing av toglinjen. Flere av de vi snakket med var på vei til eller fra Jeløya.

Vi fikk bare snakket med én beboer på Fleischer brygge. Han hadde flyttet hit sammen med kona mot slutten av yrkeskarrieren for å få enklere vei til togpendling og gangavstand til sentrum. Uten barn hjemme var det ikke behov for like stor plass, og en leilighet med fjernvarme sparte på strømregningen. Leilighetene er imidlertid relativt store; de minste er på 90 m².

Naboskapet beskrives som godt, men ikke for tett. Selv bruker de for det meste balkongen. Han påpekte at det kanskje var litt mange eldre her, kun 3 barnefamilier. De har fjernet mesteparten av lekeplassene fordi de ikke ble brukt. Nå er det satt ut sittebenker og plantefelt, men de er ikke mye i bruk.

Parken er noe brukt av hundeiere, men heller ikke den brukes mye. Kommunen har planer for opprusting, noe som han mener vil være positivt for området.

Selv om det er lite samspill mellom beboere og turfolk, har området blitt langt bedre enn før det var noe bebyggelse. Før utbyggingen var området helt tomt, og mest brukt av byens løse fugler.

Det er ikke noe tjenestetilbud eller næringsareal i tilknytning til Fleischer brygge. Det tar ca. fem minutter å gå til sentrum.

4.5.5 Vurdering

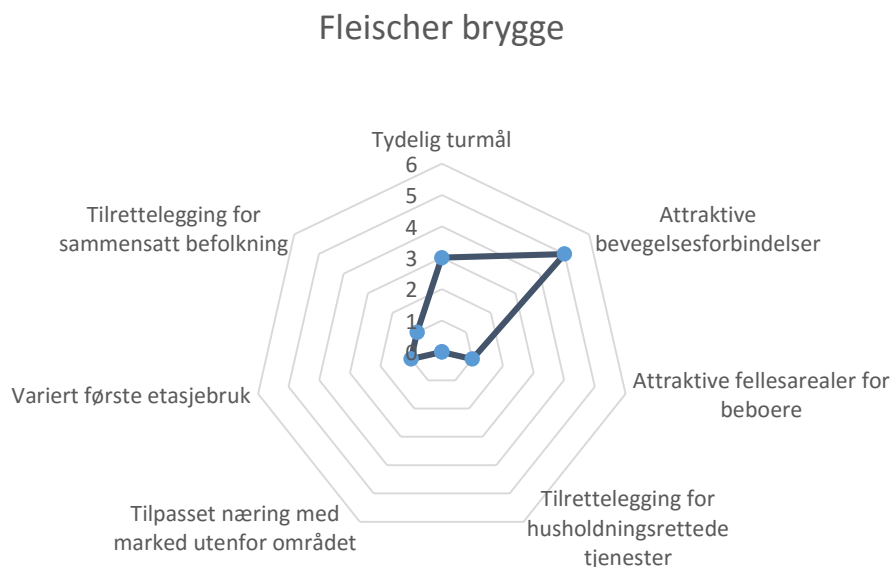
Fleischer brygge var en unik anledning til å utvikle attraktive boliger med svært attraktiv sjønær beliggenhet i Moss sentrum. Boligene fungerer godt som boliger, men koblingen til resten av byen kunne klart vært bedre.

De viktigste læringspunktene er:

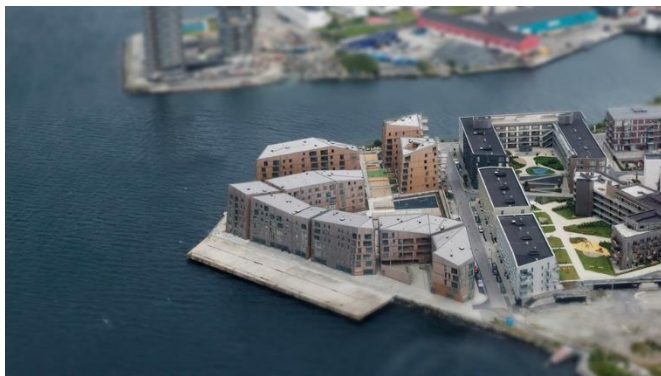
- Bebyggelsesmønsteret er organisert for å **maksimere sol til leilighetene og private balkonger**. Det har gitt boliger med god individuell tilgang til sol og utsikt fra private utearealer, men lamellstrukturen bidrar hverken til å definere gaterommet på bysiden eller definere halvoffentlige indre arealer for beboerne.
- **Fellesarealene framstår ikke som oppholdssteder**, hverken for beboere eller besøkende. Årsakene er fravær av både romlig avgrensing/skjerming, opparbeidelse og tilrettelegging for aktivitet eller målpunkter/attraksjoner for turgåere.
- **Beboersammensetningen er lite variert**, og består i stor grad av «godt voksne»/«empty nesters». Den noe ensidige beboersammensetningen gjør det trolig krevende å utvikle fellestiltak i området.
- Tomteområdets naturgitte kvaliteter og orientering gir potensial for serveringstilbud av ulike slag, men det er ikke lagt til rette for utvikling av slike. Serveringstilbud finnes nær ved, men er bare koblet til boligområdet visuelt. I sum forsterker **fraværet av næring i prosjektet** at boligene primært er et gode for beboerne og i mindre grad for byen for øvrig.

Figur 4.11

Fleischer brygges score på utvalgte indikatorer



4.6 Vannkanten



Utbygger – Kruse Smith AS

Arkitekt – Kraftwærk AS / AART

Antall boliger – 130

Ferdigstilt – 2014

Foto: Kruse Smith AS

4.6.1 Vannkanten – Stavanger øst

Prosjektet Vannkanten er etablert på et tidligere havne- og industriområde. Boligprosjektet ligger som en 6 etasjers lamellrekke som knekker og danner et stort og skjermet indre gårdsrom og mindre byrom mot fjordlandskapet. Mot gaten bak er det også plassert to punkthus på 8 etasjer. Gårdsrommet er hevet over en parkerings- og næringssockel og forbindes med havnepromenaden og den bakenforliggende gaten via brede trapper og ramper. Deler av lamellene er hevet én etasje over basen og for å muliggjøre utsikt fra gårdsrommet. Dette gjør at gårdsrommet opprettholder en viss grad av åpenhet mot fjorden.

4.6.2 Vannkanten – arkitekturpris og Innovation dock

I Vannkanten har ingen av leilighetene balkong eller tilgang til takterrasse. Mye av arealet i den indre gården er disponert av lekeapparater, men det finnes også grøntareal og benker.

Den indre gården til Vannkanten kan betegnes som halvoffentlig. I utgangspunktet var gårdsrommet ment å være på bakkeplan, men som følge av utfordringer i grunnen, måtte parkeringskjelleren legges på bakkeplan, og gårdsrommet er dermed løftet opp én etasje. Dette gjør at det er lite synlig for forbipasserende. I Siriskjeret synes bare en stor vegg. Fra kaisiden er det flere åpninger, men man må gå opp flere trapper for å komme til gårdsrommet.

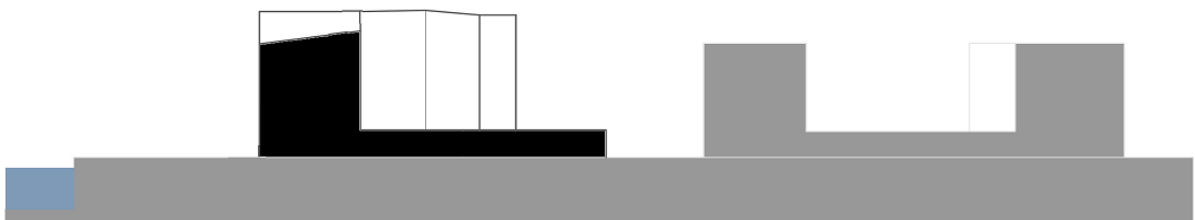
I søndre del av prosjektet er det en bred åpning ned til kaia, med grøntareal og lekeplass. Denne er lett tilgjengelig fra kaien. Det er planlagt grøntarealer og oppholdsrom på utsiden bygget lengst sør.

Det er tilrettelagt for næringsvirksomhet i de førsteetasjene som ligger ut mot sjøen. Alt næringsareal er kjøpt opp av Innovation Dock – et kontorfellesskap for innovative gründerbedrifter. Næringslokalene som er ferdig utviklet er helt fulle av ulike innovative bedrifter. Det gjenstår å ferdigstille ett lokale. Førsteetasjen ut mot Siriskjeret består bare av en vegg, med parkeringshus på innsiden.

Vannkanten er omkranset av kai på den ene siden, og Siriskjeret på innsiden. Siriskjeret er ikke tilrettelagt for byliv, dels på grunn av veggen inn mot parkeringskjelleren, og dels fordi boligprosjektene på andre siden kun har boliger i førsteetasje.

Kaien utenfor Vannkanten er dypvannskai, og det pågår diskusjoner om hvordan denne skal disponeres. Av den grunn er ikke kaien spesielt opparbeidet. Det er noen få benker plassert der, men for øvrig lite tilrettelagt for lengre opphold.

Figur 4.12. Snitt av Vannkanten



Kilde: DARK Arkitekter AS

4.6.3 Utviklingen av Stavanger øst og Vannkanten¹¹

Allerede på 1980-tallet startet arbeidet med å utvikle Stavanger øst etter at Stavangerregionen hadde beveget seg vekk fra tradisjonell industri og over til olje. Næringsforeningen Stavanger Øst (NSØ) ble etablert i 1982, med oppgave om å fremme næringslivets interesser, koordinere næringsaktørene og være et kontaktorgan mellom kommune og næring.

På grunn av det negative omdømmet til området, uenighet om transformasjonen av området, kompliserte eierforhold og tapt konkurranse om næringsutvikling pga. etableringen på Forus uteble omformingen av Stavanger øst. Av Reguleringsplanen 1990 fremgår det at området ble regulert til forretnings-, kontor- og industriformål. Stavanger øst ble ikke ansett som et sted man skulle bo. Det kom lite ut av reguleringsplanene, men fra 1995 var det igjen dialog mellom kommunen og NSØ. Høsten 1996 ble man enige om å danne et samarbeidsorgan der NSØ, grunneiere og kommunen alle var representert.

I 1997 la Miljødepartementet ned restriksjoner på frigjøring av landbruksareal på Forus, før kommunen gjennomførte en bedre utnyttelse av eksisterende områder, herunder Stavanger øst. Dette ga økt fokus og engasjement om transformasjonsprosjekter hos kommunen.

«I Kommuneplanens arealdel 1998 – 2009 settes transformasjonsområder på dagsorden som et av tre viktige satsningsområder. De andre to er Vern og utvikling av trehusbyen og Senterstruktur, som begge også har bidratt med retningslinjer som har innvirket på utviklingen i Stavanger»

Beskrivelse av prosess, organisering og samarbeid, Urban Sjøfront

Samarbeidsorganet utviklet en strategiplan og utlyste en arkitektkonkurranse for å markedsføre og visualisere potensialet til området. Asplan Viak Stavanger og Helen & Hard ble valgt som konsulenter for arbeidet som resulterte i «Urban Sjøfront Storhaug - visjon for sentrumsnær byomforming». Dette gjorde at flere grunneiere ble med på prosjektet.

Stavanger formannskap vedtok å bruke den utarbeidede visjonen som grunnlag for videre utvikling av området. Partenes samarbeidsorgan tok navn etter visjonen - Urban Sjøfront – og ble et nonprofit-selskap og interesseorganisasjon bestående av fagpersoner som jobber for utvikling av området, finansiert av grunneiere og kommunen.

Som et ledd i utviklingen av området har man tatt kontakt med næringsaktører man har vært interessert i at skulle lokalisere seg i tilgjengelige lokaler eller som hadde behov for lokaler. Blant disse er BI, gründeren som startet Innovation Dock og Mathallen, samt kulturlivsaktørene som benytter Tou scene. Aktiviteten disse aktørene genererer gjør området mer attraktivt og bidrar til å tiltrekke seg beboere til boligprosjektene og ytterligere næring, men også folk fra andre deler av

¹¹ Delkapittelet er i stor grad basert på rapporten «Beskrivelse av prosess, organisering og samarbeid» fra Urban Sjøfront (Urban Sjøfront, 2005) og intervju med Aslaug Tveit og Kristin Gustavsen, hhv. nåværende og tidligere daglig leder av Urban Sjøfront.

byen, og skaper byliv. Et poeng som ble fremhevet i intervju med Kristin Gustavsen, daglig leder i Urban Sjøfront 2000-2011, er at det ikke kun er juridiske planer som gir byliv, man må kontakte og tilrettelegge for aktørene man er interessert i og «leie dem i hånden». Aslaug Tveit, som overtok etter Kristin Gustavsen i Urban Sjøfront i 2012, var også inne på dette poenget. Hun trakk fram noen utbyggers praksis med å ha fast ansatte som jobbet med boligprosjekter etter ferdigstillelse, der det å tiltrekke seg næring og ha arrangementer som får besøkende utover beboere, som svært positivt og viktig. Det er i en viss grad den rollen Urban Sjøfront har i Stavanger øst. Likevel er reguleringer overfor utbyggere som er interessert i å maksimere boligandelen også viktig. Utbyggere som velger for høy boligandel gir fare for «soveby». Men dette kan også være kommunens skyld dersom reguleringsplaner innebærer begrensede mulighet for handel og service eller ikke regulerer næringsandel. Ny sentrumsplan i Stavanger regulerer minimumskrav til næringsandel¹². Regulering og oppfølging i etterkant må fungere i samspill.

Målsetningen til Urban Sjøfront har vært å stimulere til utviklingen av bydelen og skape et kombinert bolig- og næringsområde. Man har vært interessert i å legge til rette for

1. Variert næringsvirksomhet
2. Variert botilbud
3. Handels-, tjeneste og servicetilbud
4. God tilgjengelighet for kollektivtrafikk og gang- og sykkeltrafikk
5. Nye, varierte og gode uterom inkludert økning av andel grøntareal
6. Bedret tilgjengelighet til sjø bl.a. via gjennomgående sjøpromenade
7. Bærekraftig energi- og ressursanvendelse
8. Nyskapende arkitektur og design

Vannkanten må sies å bidra til punkt 1, 2 og 8. Punkt 1 med Innovation Dock, punkt 2 med boliger inntil vannkanten og med store vindusflater for å utnytte utsikten og punkt 8 med arkitekturpris.

¹² Intervju med Kristin Gustavsen, tidl. daglig leder av Urban Sjøfront



4.6.4 Inntrykk av byliv

Vannkanten ble besøkt en fredag i slutten av november. Det var ordentlig ruskevær, og det må nok ta noe av skylden til at vi møtte svært få mennesker ute. De få vi møtte, bodde enten i selve boligprosjektet eller i naboprojektene.

Selv om det var lite folk ute ved Vannkanten boligprosjekt, var det svært mange inne. Innovation Dock ligger i førsteetasje i boligprosjektet, i den delen som vender ut mot sjøen. Vinduene er store, slik at forbipasserende har stor mulighet til å observere aktiviteten som foregår innendørs. Det er også godt skiltet hvilke bedrifter som er lokalisert hvor. Intervjuer peker på at Innovation Dock har relativt utadrettet virksomhet, med ulike arrangementer, slik at det stadig kommer besøkende til området – selv om ikke vi fikk observert det den dagen vi var der.

Det er lite samspill mellom Innovation Dock og beboerne i Vannkanten. Dette henger sammen med den typen virksomhet Innovation Dock er. Gitt at Innovation Dock er et kontorfellesskap, og ikke et tjenestetilbud, er det liten grunn til at beboerne skal ha noe forhold til virksomheten. Han som leder Innovation Dock uttrykket at de på sikt kunne tenkt seg å ha en kafé eller noe liknende nede ved kaia. Lokalene er ikke egnet for noe større restaurantvirksomhet, men en enkel kafé, kombinert med en resepsjon kunne vært mulig.

Gårdsrommet til Vannkanten har store lekearealer, men disse blir lite brukt, ifølge de vi snakket med på gata. Dette henger sammen med at det er få barn som bor i boligprosjektet. Det henger nok også litt sammen med at det er lite synlig fra gateplan. Det er imidlertid også et opparbeidet lekeareal.

En promenade er under utvikling på utsiden av Vannkanten, og det pågår som nevnt diskusjoner om hvordan kaia skal disponeres. Her er det mulig å tilrettelegge for mer byliv.

Vannkanten har ingen balkonger. Ifølge beboere er dette positivt, fordi det betyr at alle trekker ut i gårdsrommet på fine dager. Naboene har hatt flere grillfester.

Selv om det var så godt som folketomt i gatene i rundt selve Vannkanten, var det flere folk oppe ved Ryfylkegata, som må kunne sies å være hovedgata i Stavanger Øst. Dette henger naturlig sammen med at Ryfylkegata har et tjenestetilbud, bestående av kafé, matbutikker, bussholdeplass, Mathallen og BI. Ryfylkegata ligger ca. to kvartaler fra Vannkanten. Midt i mellom ligger Tou Scene.

4.6.5 Vurdering

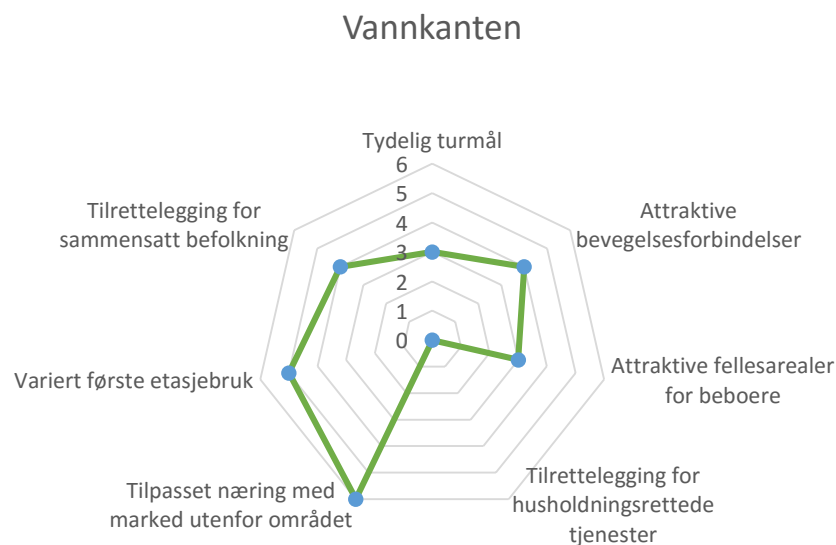
Vannkanten innebærer utvikling av både nye boliger og ny næringsvirksomhet øst for Stavanger sentrum. Utviklingen av området bidrar til bevegelse ut og inn av området både av beboere og arbeidstakere fra andre steder.

Utformingen av stedet gir følgende læringspunkter:

- Boligprosjektet **har begrensede private utearealer**. Beboere responderer med å bruke utearealene og gårdsplassen, noe som trolig er samholdsskapende.
- **Arealene er imidlertid lite synlige for ikke-beboere**, som neppe vil benytte arealene, bortsett fra en mindre park på rampen.
- Det er **ingen naturlige turmessige stoppunkter** langs havnepromenaden, men den er under utvikling. Flere målpunkter for tur vil koble Vannkanten tettere på resten av byens befolkning
- Det i førsteetasjene som ligger ut mot sjøen utviklet et kontorfellesskap av innovative gründerbedrifter (Innovation Dock). Arbeidstakerne bor i prinsippet flere steder i byen. Gjennom **lokaliseringen av næringer med marked langt utenfor lokalmiljøet**, bidrar prosjektet til å koble flere bydeler sammen og bidrar til andre former for menneskeligmøter enn det vi normalt finner i et bomiljø.

Figur 4.13

Vannkantens score på utvalgte indikatorer



5 Boligprosjektene betydning for byliv og implikasjoner

Casegjennomgangen foran har gitt grunnlag for refleksjoner om hva i byggeprosjekter som faktisk påvirker byens samlede dynamikk, her kalt byliv.

Vi trekker følgende konklusjoner basert på casene:

- *Fysisk utforming betyr mye for byliv*
- *Bevegelsesforbindelsenes kvalitet påvirker besøk*
- *Beboersammensetning påvirker bruken av områdene*
- *Variert tilbud av kommersielle tjenester fremmer møteplasser*
- *De viktigste valgene og avgjørelsene tas i planfasen*

5.1 Fysisk utforming betyr mye for byliv

Hvordan den endelige utformingen av boligområdene blir, påvirker hvordan mennesker i boligområdet møtes og interagerer, og hvordan mennesker interagerer med mennesker i andre av byens områder.

Casene viser at bygningsutformingen påvirker hvilke møteplasser som etableres og hvordan de fungerer. Generelt har boligprosjekter som er artikulert og formet for å skape tydelig avgrensede gate- og plassrom mer velfungerende møteplasser enn de uten.

Bruken av fellesarealene ser ut til å være tydelig påvirket av tilgangen til private utearealer. Jo større balkong og hage, jo mer bruk av private i forhold til offentlige arealer.

Når fellesarealene framstår som tilgjengelige også for besøkende, åpnes det for mer interaksjon med byen for øvrig, enten ved at arealene virker innbydende eller hyggelig for forbipasserende eller fordi de rett og slett inviterer til besøk. Fellesarealer som gir muligheter for delvis innsyn virker mer imøtekommende enn avskjermede arealer. Eksempler på tiltak som gir et privatisert inntrykk er store balkonger tett på fellesarealet eller skilt og andre markeringer av at området er privat.

5.2 Bevegelsesforbindelsenes kvalitet påvirker besøk

Mange benytter egen by som både opplevelsesarena og turområde. Begge deler gir muligheter for menneskelige møter, dynamikk og rekreasjon. I flere tilfeller gir variert boligutforming interessante visuelle opplevelser i seg selv.

Viktigst er imidlertid boligprosjektene oppkobling til og forsterkning av enten turmål eller bevegelsesforbindelser.

Blant våre caser så vi flere vellykkede eksempler på at prosjektene i seg selv hadde skapt nye turmål. Størst effekt ble det imidlertid når prosjektet integrerte en større attraksjon i prosjektet. Friluftsbadet som ble etablert på Sørenga er et tydelig slikt eksempel.

Enkelte caser tydeliggjorde også at selve tilretteleggingen av turmål og bevegelsesforbindelser til potensielle turmål kunne vært bedre. Bevisstheten om og planleggingen av både gode målpunkter for tur og bevegelsesforbindelser til og fra, er viktig for prosjektenes evne til å bidra til mer dynamikk i byen.

5.3 Beboersammensetning påvirker bruken av områdene

Mennesker i ulike livsfaser har ulike behov. Typisk vil husholdninger med barn ha flere behov for å benytte fellesarealer enn eldre uten barn. På den annen side vil eldre ofte ha mer fritid og dermed også mer tid til å benytte ulike tilbud i nærheten av boligen.

Våre caser viser at der hvor beboersammensetningen er blandet, øker den samlede bruken av fellesarealer og tilbud rundt boligprosjektene.

De fleste nye boligprosjekter på attraktive tomter prises relativt høyt. Beboersammenhengen avhenger normalt av pris ved at den eldre delen av befolkningen har størst betalingsevne for sentrumsnære leiligheter.

I motsetning til mange andre land, for eksempel England og Tyskland, har vi ikke planverktøy eller politiske vedtak som krever tilrettelegging for sosial diversitet og ulike former for eierskap / betalingsevne. Våre caser viser imidlertid at det både er mulig og ønskelig å målbevisst legge til rette for variert beboersammensetning.

De viktigste virkemidlene i denne sammenhengen er varierte leilighetsstørrelser, samt begrensning på antall leiligheter der det tilrettelegges for privatisert og tilbaketrukket liv. Ensidig vektlegging av store balkonger med gode solforhold kan dermed motvirke muligheten for variasjon i beboersammensetning.

5.4 Variert tilbud av kommersielle tjenester fremmer møteplasser

Inntektene ved boligarealer er ofte større og mer forutsigbare enn næringsarealer utenfor storbyenes sentrale næringslivsområder («Central Business District»). Utbyggere vil derfor ofte ønske å begrense næringsarealer i eget boligprosjekt.

Samtidig er det opplagt at beboere ønsker god tilgang til alle typer husholdningsrettede tjenester i nærheten av egen bolig (dagligvarer, servering, kultur o.a.). Både effektivitetshensyn og opplevelsespreferanser taler for dette.

For næringsutøvere vil lønnsomheten avhenge av hvor mange som bor og ferdes i et område. Det vil derfor normalt være en markedsmessig sammenheng mellom størrelse på et boligområde og omfang av tilbud av husholdningsrettede tjenester. Sammenhengen forsterkes når området også

er et besøksområde, og svekkes dersom beboere i liten grad benytter fellesareal og fysiske møtepunkter. Boligområder som er integrert med større arbeidsplasser har vesentlig større muligheter til å sikre et markedsgrunnlag for detaljhandel og service.

Boligprosjekter som bevisst legger til rette for næringsarealer til husholdningsrettede tjenester vil derfor både glede egne og andre beboere. Fordi noe av gevinstene tilfaller andre, naboer og besøkende, krever tilrettelegging for næringsvirksomhet typisk pålegg og aktiv tilrettelegging. Aktiv tilrettelegging er viktig for å sikre at næringene som kommer både er etterspurt av egne beboere og kan kompletterer tilbud som ellers eksisterer eller kan eksistere i nærheten.

Subsidiering av arealer på gateplan kan være nødvendig for å oppnå aktive fasader – enten ut fra en utbyggers egne valg eller som resultat av plankrav som begrenser omfanget av boligformål på gateplan. Alternativt kan arealer på gateplan benyttes til ulike former for fellesarealer for beboerne, som gir mer aktive fasader uten at det knyttes opp mot et kommersielt markedsgrunnlag. Generelt vil fleksibilitet for ulike kommersielle eller fellesarealer være avhengig av at første etasjer etableres med tilstrekkelig takhøyder for slike formål.

Jo mer kompletterende et tilbud er, jo viktigere blir det også for besøkende. Et kompletterende tilbud vil derfor fremme mer besøk og dermed bidra til flere møtepunkter for befolkning fra ulike deler av byen.

Våre caser viser flere eksempler på at bevisst arbeid med næringsutvikling har gitt resultater, som kaféetableringen i en tidlig fase på Sørenga, skovirksomheten i Dælenenggata og handlegaten Karenslyst allé på Sjølyst.

Vannkanten er et eksempel på et boligprosjekt som er nær koblet til utvikling av et nytt innovativt næringsmiljø, som i seg selv generer arbeidsreiser inn i boligområdet. Økt utveksling av beboere og arbeidstagere på tvers av boligområder fremmer både menneskelige møter og gir et ekstra grunnlag for ytterligere vekst i husholdningsrettede tjenester.

5.5 Det viktigste valgene og avgjørelsene tas i planfasen

De viktigste planfaglige grepene bestemmes tidlig i et prosjekt. Beslutningen vil normalt fattes i samarbeid mellom kommunenes planmyndigheter og utviklere.

En utfordring vi har sett i noen av prosjektene er knyttet til at politiske organer kan overprøve planmyndigheter og tilsidesette krav som kan være viktige for prosjektets bymessige kvaliteter, når utbyggere argumenterer for prosjektets realiserbarhet og lønnsomhet. Spesielt i kommuner hvor det er svak vekst og enhver investering er kjærkommen, kan planmyndighetenes rolle være utsatt og ambisjoner utover rasjonelt byggeri oppleves som urealistisk. Utbyggere av boligområder blir sjeldent sittende som eier av prosjektet – i motsetning til enkelte næringsområder. Det vil si at det er maksimering av salgsgevinst i form av størst mulig antall boliger som vil være premiss. De langsiktige gevinstene prosjektet og omgivelsene kan få av tilrettelegging for byliv og gode bysammenhenger, vil ikke være relevant for bunnlinjen i

enkeltprosjekter. Dvs. at det er en risiko for suboptimalisering hvor den samlede attraktivitet for et nabolag eller en bydel nedprioriteres i forhold til det enkelte prosjekts lønnsomhet.

Bolig- og annen eiendomsutvikling har sjeldent byutviklingens lange linjer som premiss og fokus. Uoversiktlig tidshorisont, sammensatte og komplekse relasjoner til omgivelsene gjør det fristende å isolere utbyggingsprosjektet i tid og rom. I økende grad har større boligutviklere innført mål og beskrivelser som forsøker å vise til en erkjennelse av at urbane kvaliteter og gode vilkår for byliv er viktig i deres boligproduksjon. Utfordringene for planmyndighetene er å gjennomskue når dette er retorikk vilje og evne til å realisere boligprosjekter med kvaliteter utover den private boligsfære.

Planmyndighetene har et særlig ansvar for å sikre fellesgoder som den enkelte utvikler ikke uten videre har incentiv til å fremme alene. Det gjelder særlig krav til:

- **Tilrettelegging for gode fellesarealer.** Offentlige planmyndigheter har et ansvar for tidlig å legge overordnede føringer i byutviklingen. Dette kan gjøres ved bruk av det gjeldende planverktøyet (som kommunedelplaner og områdereguleringer) eller f.eks. ved bruk av veiledende planer. Oslo kommune har utviklet et eget verktøy; veiledende plan for offentlige rom (VPOR). VPOR fungerer som et tidlig styringsverktøy for organisering av viktige offentlige rom i et planområde. Den fastsetter ikke arealbruk og er ikke juridisk bindende, men den fungerer som et grunnlag for utbyggingsavtaler og reguleringsplaner og sikrer dermed større forutsigbarhet tidlig i planfasen. Utformingen av fellesarealene bør i større grad danne premiss for utformingen av bebyggelsen enn motsatt. Det innebærer at man må renonsere på tradisjonelle planleggingsparametre som orientering etter sol eller maksimering av utsikt og privat uteareal for den enkelte leilighet (meglerprioritet) og i større grad legge til grunn gode byrom, gaterom og fellesarealer som premiss for bebyggelsesmønster og –form. Incitamentet i form av fleksibilitet i utnyttelsen av arealet kan være et virkemiddel. Det bør også settes krav til fellesarealer i bygningsmassen. Eksempelvis som en prosentandel av utbyggingsarealet, som både kan sikre sosiale arenaer for beboere, rom for aktiviteter som boligen vanskelig kan romme og være et program som er egnet for mer aktive fasader på gateplan.
- **Tilrettelegging for bevegelsesforbindelser.** Den grunnleggende hensikten med planlegging har historisk vært å fastlegge grensene mellom private byggetomter og offentlige traseer. Det er fortsatt basis for byens funksjonalitet at gater, veier og andre bevegelseslinjer gir kontinuitet og tilgjengelighet. Graden av attraktivitet som gjør at en trase velges eller at den brukes til mer enn en kommunikasjonsåre, vil være styrt av en rekke parametre knyttet til forbindelsens «vegger»/fasader, hvordan de er utformet, stor grad av variasjon og mangfold er viktig for positive opplevelser i gangfart, hvordan programmene gir aktivitet og interagerer med fortau og plasser gir opplevelse av trygghet, tilfeldig møter og varierte målpunkter. Boligprosjekters relasjon til byens nettverk av bevegelseslinjer må tidlig inn i planlegging. Det er behov for å fastlegge «ønskelinjer»,

målpunkter (kollektivtrafikk) og etablere attraksjoner. I tillegg må naturligvis de arkitektoniske og bygningsmessige kvalitetene, spesielt i øyehøyde, vektlegges.

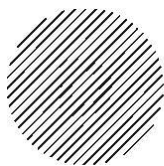
- **Sikre arealer for relevant næringsvirksomhet.** I bymessige strøk vil generalitet og robusthet for ulike programmer på bakkeplan være en kvalitet som kan sikres med bestemmelser for minimums etasjehøyde. Krav til organisering av innganger (antall, avstand o.a.), åpne og opplyste fasader kan bidra til å innpasse næringsvirksomhet slik at den bidrar til trygghet, variasjon og positive fotgjengeropplevelser. Arealer for næringsvirksomhet setter krav til at prosjektene utvikler en helhetlig strategi for næring – en profil for handel og service, et konsept for arbeidsplasser og et samspill med omgivelsene.

Utbygger bør selv ha interesse av og incentiv til å utvikle prosjekter med gode boliger. Utfordringen er at det er enklere å selge de med henvisning til etablerte bykvaliteter i nabolaget, egen utsikt og solrik balkong, enn å ta risiko og utviklingskostnader ved nye attraksjoner og fellesgoder. Jo større boligprosjektet er og jo tydeligere planmyndighetene er i sine forutsetninger, jo større mulighet har utbygger til også å ta hensyn til å legge til rette for bykvaliteter.

Utbygger bør også selv ha interesse av å utvikle gode fellesarealer, ut ifra betalingsvillighet hos kjøpergrupper som vil ha gode utearealer, smørebod, sykkelverksted og kaffebar. Når slik betalingsvilje blir kombinert med kommunale krav om gode byrom og offentlige soner, vil krav og etterspørsel etter fellesgoder forsterke utbyggers incentiv til å utvikle gode fellesareal.

6 Referanser

- Alexander, C., Ishikawa, S., & Silverstein, M. (1977). *A Pattern Language*. Oxford University Press.
- Fagrådet for bærekraftig bypolitikk. (2013). *Faglige råd for bærekraftig byutvikling*. Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Garreau, J. (1992). *Edge city : Life on the New Frontier*. New York: Anchor Books.
- Gehl, J. (1987). *Bylivet i Oslo Centrum - Brugs mønstre maj-sept 1987*. Oslo: In'By.
- Habermas, J. (2003). *Borgerlig offentlighet*. Arkiv forlag.
- Hajer, M., & Reijndorp, A. (2001). *In Search of the New Public Domain*. NAI Publishers.
- Hillier, B., & Hanson, J. (1984). *The Social Logic of Space*. Cambridge University Press.
- Jacobs, J. (1961). *The Death and Life of Great American Cities*. New York: Random House.
- Kolhaas, R. (2002, vår). Junkspace. *October*, ss. 175-190.
- Københavns kommune. (u.d.). *Københavns kommune*. Hentet fra Københavns kommune: <http://www.kk.dk/artikel/bylivsregnskab>
- Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten, Avdeling for byutvikling. (2007). *Kommunedelplan for torg og møteplasser*.
- Produktivitetskommissjonen. (2015). *NOU 2015: 1. Produktivitet – grunnlag for vekst og velferd – Produktivitetskommissjonens første rapport*.
- Samfunnsøkonomisk analyse. (2015). *Analyse av rasjonale for og innsats knyttet til lokal samfunnsutvikling innenfor regional- og distriktspolitikken*.
- Stevens, Q. (2007). *The Ludic City: Exploring the Potential of Public Spaces*. Taylor & Francis Ltd.
- Urban Sjøfront. (2005). *Beskrivelse av prosess, organisering og samarbeid*.



D A R K

Samfunnsøkonomisk analyse

Rapport nr. 27-2016

Samfunnsøkonomisk analyse har særskilt fokus på samfunnsøkonomiske problemstillinger i skjæringspunktet mellom næringers og samfunnets interesser, mellom makroøkonomiske utviklingstrekk og markeders respons, mellom individ og samfunn og i tilknytning til samfunnets institusjoner.

**Samfunnsøkonomisk
analyse AS**

Telefon: 97 41 10 01

E-post:
post@samfunnsokonomisk-
analyse.no

ISBN-nummer:
978-82-93320-33-3 (nett)