



Oslo

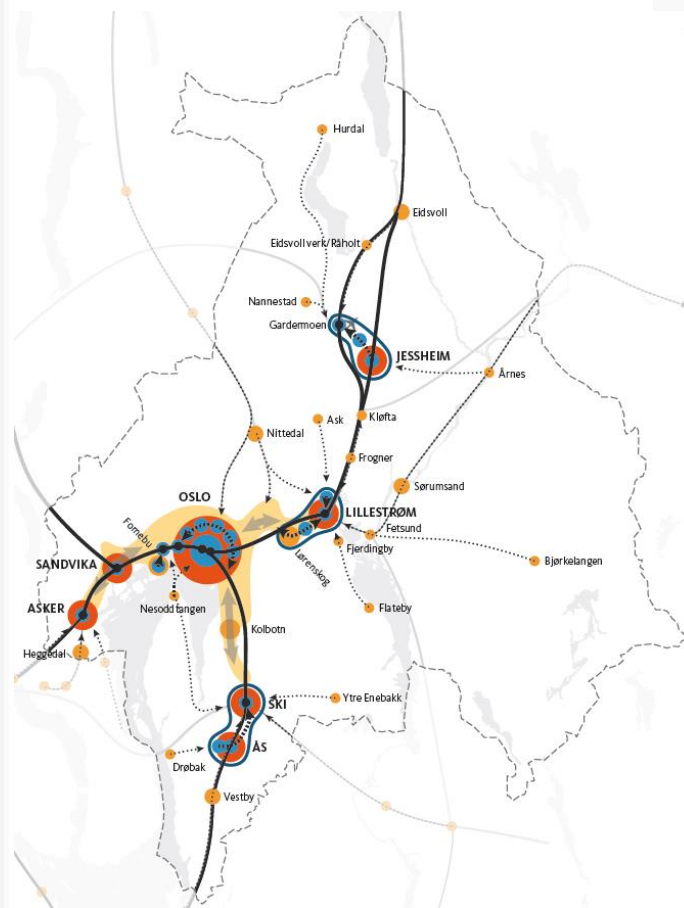
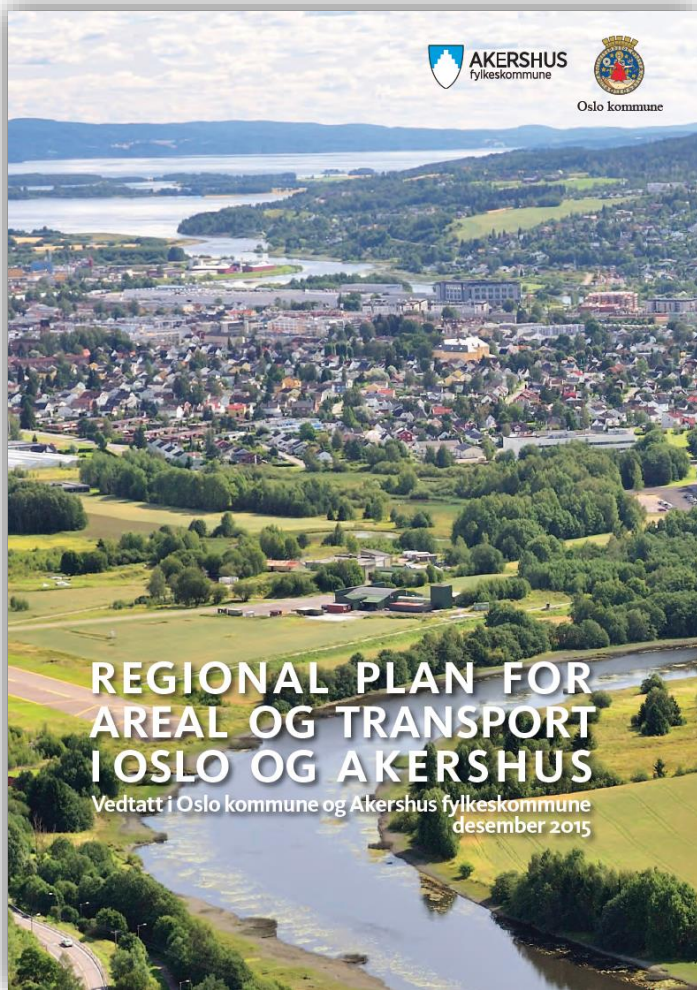
# Veileder for fortetting med bykvalitet i bybåndet

Samarbeidsalliansen 16.3.2021

Ronny Kristiansen  
Plan- og bygningsetaten



# Regional plan Oslo og Akershus



Bybåndet utenom byer og tettsteder

Bybåndet med kollektivnettverk som gir mange reisemuligheter (lokaltoget og t-bane markert)

## SAMARBEIDSOPPGAVER

Mellom arealmyndighetene

### H1

#### Felles areal- og transportstruktur i bybåndet

**Hva:** Samarbeid om strategisk areal- og transportplanlegging i bybåndet. Viktige tema er senterstruktur, langsiktig grønn grense for prioritert vekstområde, utviklingsområder, gode sammenhenger for fotgjengere og syklistere, blågrønne strukturer, viktige kollektivforbindelser og transportinfrastruktur.

**Ansvar:** Oslo kommune sammen med Bærum, Asker, Oppegård, Ski, Lørenskog, Rælingen og Skedsmo kommuner.

**Med:** Transportaktørene, Akershus fylkeskommune og Fylkesmannen i Oslo og Akershus

**Når:** Umiddelbart etter vedtak av regional plan



Oslo

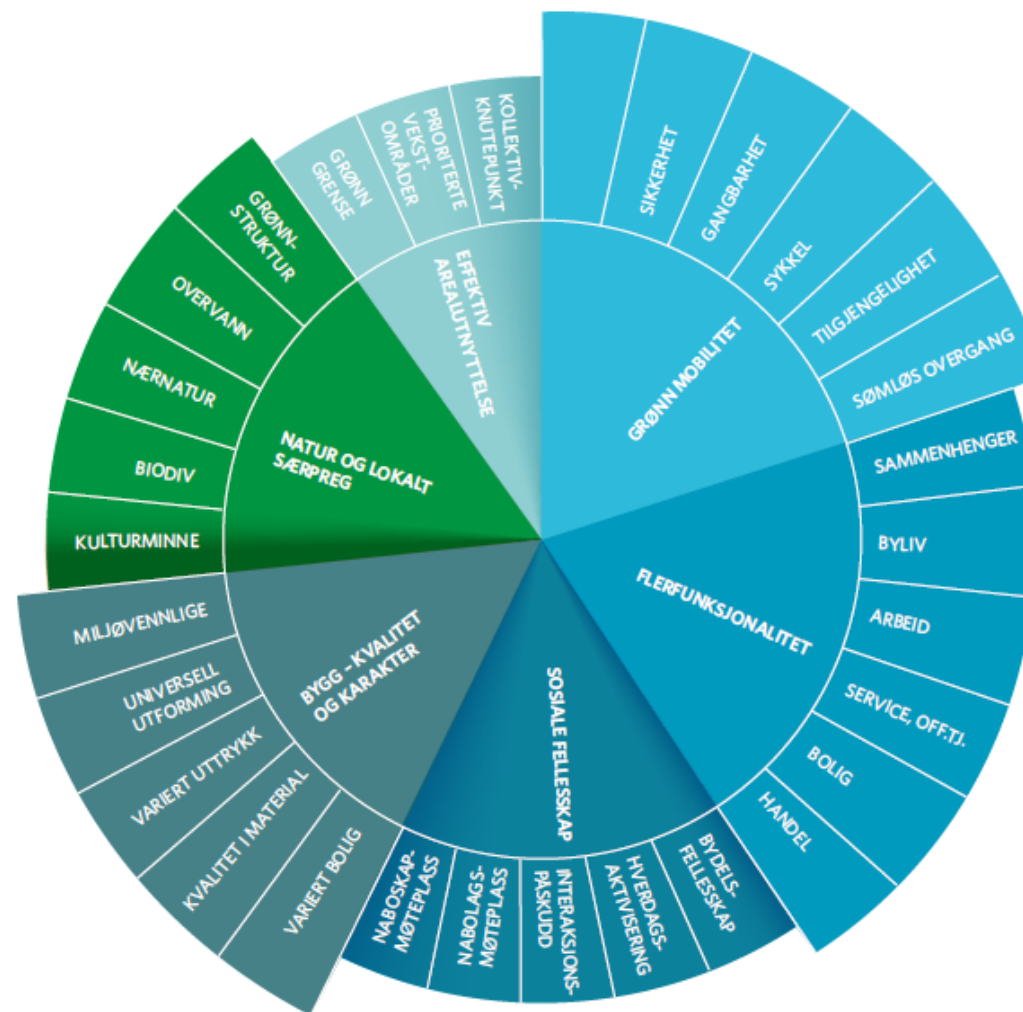
# «Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet»

- ▶ Konsulentoppdrag (WSP + OsloMet)
- ▶ Finansiert av midler fra Kommunal- og moderniseringsdepartementet
- ▶ Ledet av Oslo kommune (PBE)
- ▶ Anskaffelsen ble fulgt av egen prosjektgruppe: Asker, Lørenskog, Oppegård, Akershus fylkeskommune, Statens vegvesen, Oslo kommune



# Del 1: Bykvalitet

- ▶ Effektiv arealutnyttelse
- ▶ Sosiale fellesskap
- ▶ Flerfunksjonalitet
- ▶ Natur og lokalt særpreg
- ▶ Grønn mobilitet
- ▶ Bygg: Karakter og kvalitet



Kvalitetssirkelen (utarbeidet av OsloMet)



# Del 2: Eksempler - analyseområder



## DEL 2 - EKSEMPLENE

### 4.2 LØREN

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

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

**Situasjon før:** Militærleir og industriområde

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

**Størrelse:** Ca. 360 dekar totalt, Selvaags første utbyggingsprosjekt nordest for Lørenveien ca. 65 dekar.

**Tetthet:** 100-150 % TU

**Utbyggingsperiode:** 2004- pågående.

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Bolibeere	NA	7000	22000	96000
Snittalder	NA	34 år	34 år	35 år

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

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

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



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



Løren torg - Handel og møteplass. Den lave delen slipper morgensolen inn på torget og ettermiddagssol inn i de private gårdsrommet bakerfor

## DEL 2 - EKSEMPLENE



Gangveien forbinder lamellbyggene med grøntdraget.

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

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

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

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

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



Boligbygg nær Løren Torg - urbant med handel i første.

### Lærdom

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

# Del 3: anbefalinger

## *De ti viktigste grepene:*

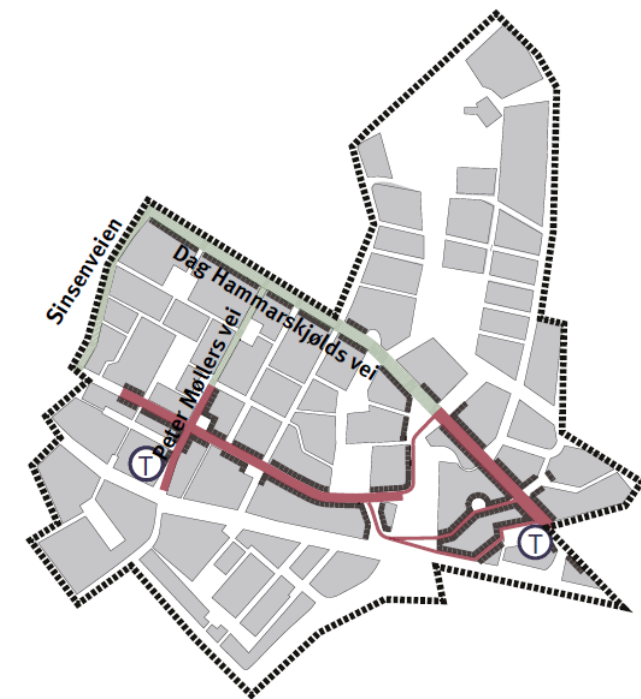
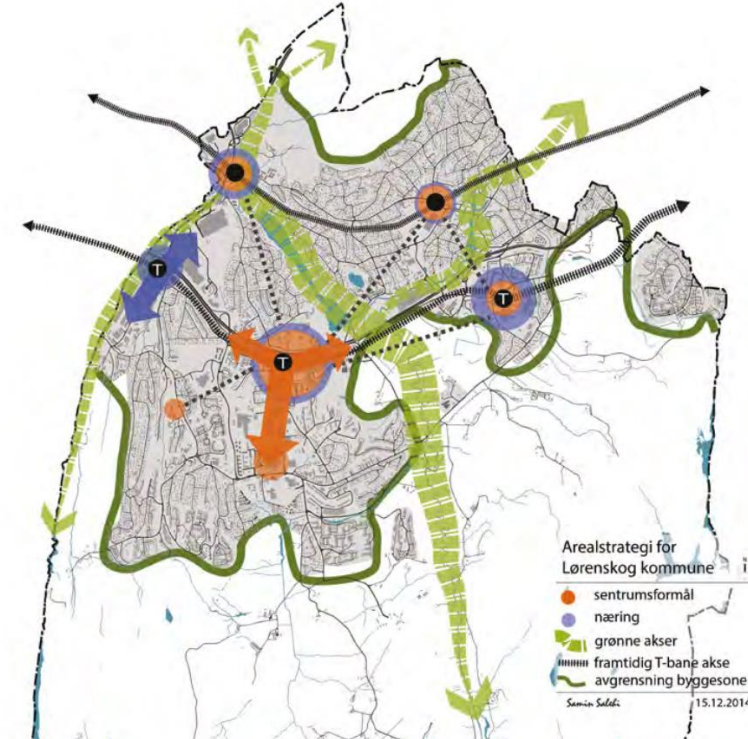
De viktigste grepene for å legge til rette for fortetting med bykvalitet kan oppsummeres i 10 punkter:

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



# God områdeplan teller..

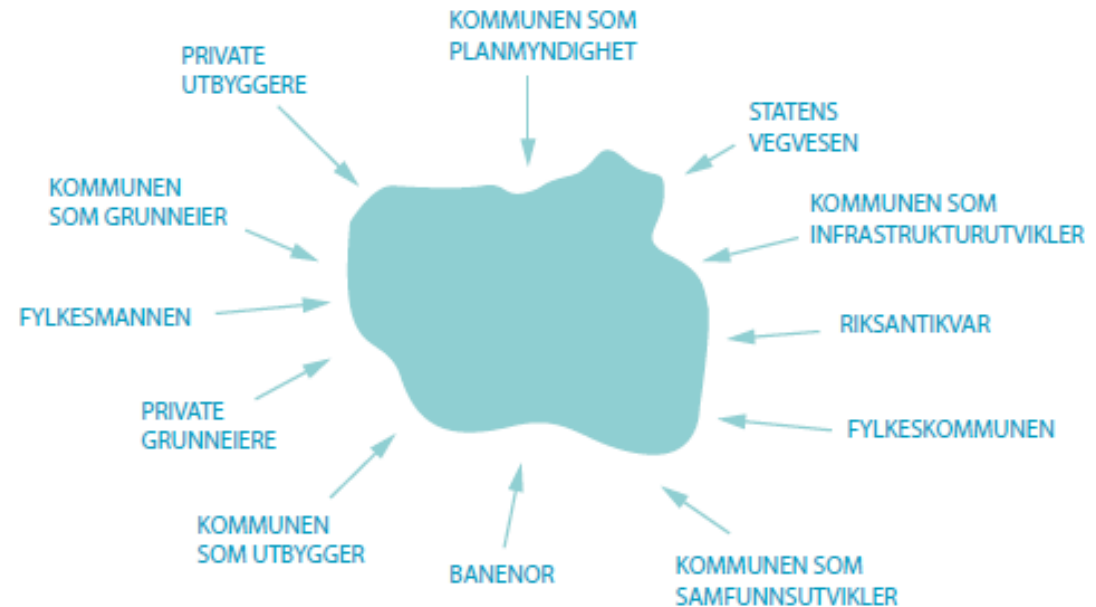
- ▶ Visjon for området er viktig
- ▶ Vektlegging av urbant hierarki og bykvaliteter både i arealdel og selvsagt ikke minst på områdenivå
  - Planlegge for flerfunksjonalitet, sosiale fellesskap, grønn mobilitet, natur og lokalt særpreg
  - Casene i veilederen synliggjør at flerfunksjonalitet synes å være en kritisk utfordring når det gjelder de «materielle forholdene». Stikkord: kritisk masse + skape bymessighet uten hjelp av butikker og bevertning
- ▶ Gode bestemmelser, konkrete og tydelige – og pass på oppfølging i detaljreguleringer



# ...men ressurser, samarbeid og gjennomføring avgjør?

► Det er slående i casene i veilederen at:

- Kommunal koordinering ofte er en kritisk utfordring
- Ressurser til plan og gjennomføring er en kritisk utfordring
- Gjensidig avhengighet mellom aktører må håndteres
- Og veilederen gir gode råd på dette! Start med den i planstrategien og bruk den frem til bebyggelsen er på plass!





# Takk for oppmerksomheten!

(NB! Bybåndssamarbeidet arbeider nå med en «**verktøykasse**» som skal hjelpe oss med å **forene effektiv fremkommelighet** for kollektivtransport **med høy bymessig kvalitet i kollektivknutepunktene** – resultatene kommer **til høsten!**)





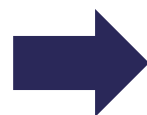
# En koordinert kommune som setter av nok ressurser til planlegging og gjennomføring

- ▶ Visjon om fortetting med bykvalitet og intern koordinering må forankres på topp, politisk og administrativt
- ▶ Prioriter og koordiner gjennom forankring i handlingsprogram og årsbudsjett – pba KPS og/eller KPA
- ▶ Samordnings- og arbeidsgrupper i planleggingen på tvers av etatene



# Prosjektorganisering og samarbeid

- ▶ Særlig i kollektivknutepunkt med ulike interesser mellom kommune og transportetat
- ▶ Prosjektorganisering med forpliktende samarbeid for å finne gode løsninger i fellesskap



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

# Avklare prinsipper for gjennomføring – søke koordinerte eierskap

- ▶ Avklar prinsipper for kostnadsfordeling *før* planutarbeiding – utbyggingsavtaler *parallelt* med planarbeid
- ▶ Kan grunneiere være én aktør?
  - Grunneiersamarbeid
  - Pbl § 11.8 bokstav e (felles planlegging)
  - Kommunen bør oppfordre

