

Arbeidsgruppemøte bybåndet



Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

9. mai 2019



Plan- og
bygningsetaten

Dagsorden

1. Godkjenning av innkalling og dagsorden
2. Godkjenning av referat fra forrige møte, 28. mars
3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet»
 - bruk, forankring, oppfølgingstemaer
 - a. Noen refleksjoner fra Oslo (PBE)
 - b. Diskusjon og refleksjon i plenum
4. Eventuelt

3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

- Innholdet ble presentert på sluttseminar 11. april
- Veilederen ble ferdigstilt 6. mai



3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

SAMMENDRAG

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



2. **Definer det urbane hierarkiet**
Kommunen bør ha en overordnet strategisk plan som definerer det urbane hierarkiet og angir hva slags rolle de ulike områdene skal ha i sammenhengen. Kommunens hierarki må speile det regionale hierarkiet og være i samsvar med regionale planer. I tillegg kan kommunen definere et mer detaljert nivå med mindre lokaliteter og nærhet. Skal et område være kommunens hovedkjerne, eller skal det primært være boligfortetting med et begrenset serviceutbud?
3. **Tenk områdenivå**
Det enkelte bygg skaper ikke bykvalitet alene, men i sammenheng med andre bygg, gater og plasser. Kommunen må se det store bildet, ha en visjon for det enkelte område, og ta stilling til hvordan prosjektene skal inngå i helhet. Kommunen må ta en aktiv rolle og koordinere de ulike partene.
4. **Oppnå koordinert innad i kommunen og benytt et bredt spekter av virkemidler**
Kommunens planavdeling, infrastrukturavdeling og eiendomsavdeling må jobbe med samme mål, og bruke sine ulike verktøyer på en koordinert måte. Etater med ansvar for skole, helse, kultur, og andre offentlige etater bør inkluderes i samarbeidet. I tillegg til kommunens utvalgte fortetningsområder for å bygge opp under ønsket utvikling, vil samarbeid med bykvalitet og den interne koordineringen må derfor foreta seg på topp administrativt og politisk nivå.
5. **Bruk prosjektorganisering for å skape samarbeid**
I tillegg til bykvalitet kan transportplan og kommunen ha ulike interesser. Åtakene vil være best med å sette seg sammen og finne løsninger. I den måten kan man bytte med utvidelse, og med dette unngå at ulike etater står i veien for en helhetlig prosjektorganisering med forpliktende samarbeid kan være veien å gå for å finne gode og forpliktende løsninger.
6. **Sett av nok ressurser**
Ressurser er en nøkkelutfordring for å realisere planene om fortetting med bykvalitet. Kommunen, fylkeskommunen og transportetaten må sette av nok ressurser til å delta i planlegging og områdene. Partene må også sette av nok ressurser til å realisere den bymessige infrastrukturen som skal til for å skape områder med bykvalitet.



VEILEDER
FORTETTING OG TRANSFORMASJON MED
BYKVALITET I BYBÅNDET
OPPFØLGER AV REGIONAL PLAN FOR AREAL OG TRANSPORT I OSLO OG AKERSHUS



8. **Koordinert eierskap fremmer helhetlige løsninger**
I områder med en stor del av det gode bykvalitet, er det viktig å ha koordinert eierskap. Gjennom grunneier-samarbeid kan utbyggere oppnå som en allianse. Kommunen kan være med å ta initiativ til et slikt samarbeid, selv om den ikke selv er grunneier.
9. **Jobb med flere prosesser samtidig**
Områdeutvikling er mer enn å bygge planer eller plan- og byggingstiltak. For å skape bykvalitet er det viktig med mange bånd, og å jobbe med det som planarbeid, ulike aktiviteter som må håndteres parallelt på områdene og i vidt nettverk.

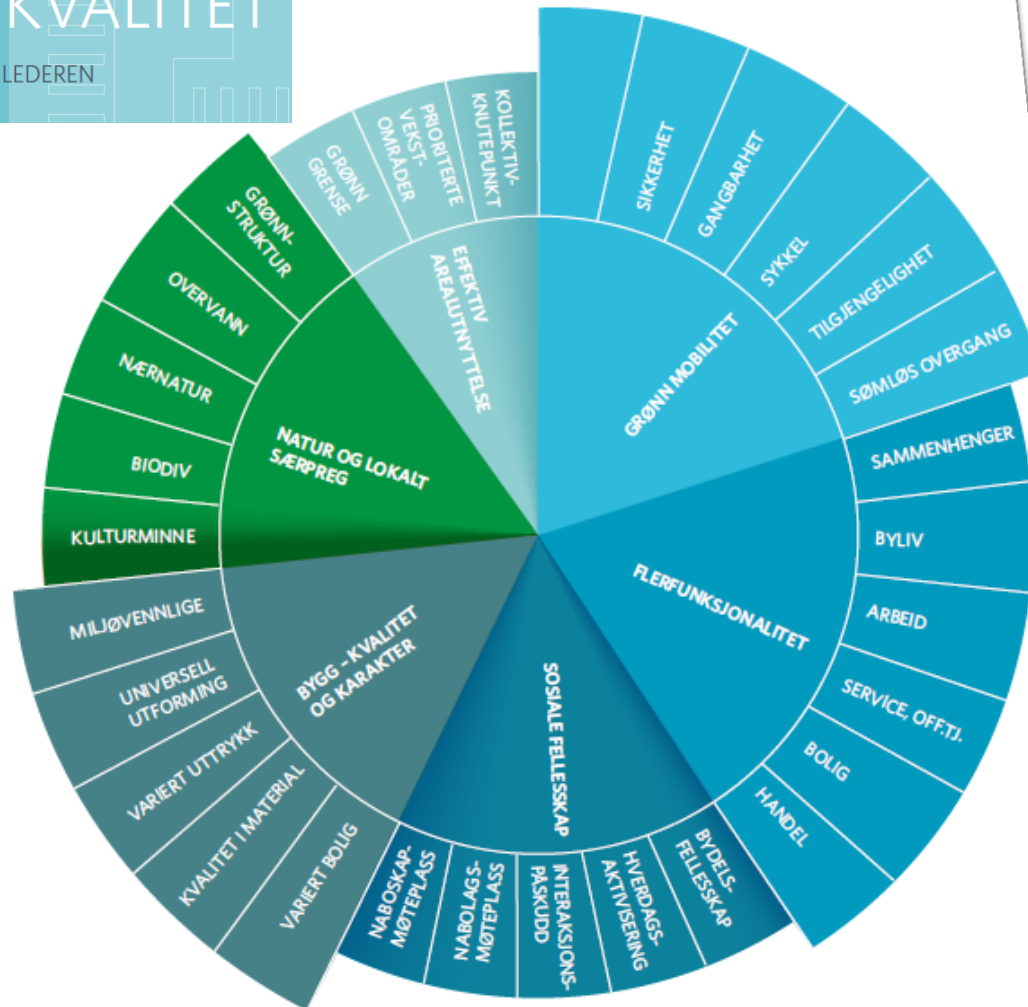
Forberedelse til planarbeid	Planprosess	Gjennomføring av områdesutvikling
Utsendelse opplysninger	Kommunens planarbeid	Utsendelse opplysninger
Overordnet planarbeid	Kommunens planarbeid	Overordnet planarbeid
Arbeidsplan	Utsendelse opplysninger	Utsendelse opplysninger
Strategier for gjennomføring	Gjennomføring	Utsendelse opplysninger
Forberedelse til planarbeid	Utsendelse opplysninger	Utsendelse opplysninger
Planarbeid	Utsendelse opplysninger	Utsendelse opplysninger
1-2 år	1-2 år	5-20 år

10. **Lag en strategi for midlertidighet**
I de tilfeller hvor det vil ta flere år å skape nødvendig infrastruktur, bør det legges inn strategier for midlertidighet, slik at ikke utviklingen stopper opp. Det må utvikles hvordan ansees kan brukes i planene av infrastruktur kommer på plass. Eksempelvis kan et offentlig eierskap brukes til midlertidig park eller torg. Tilsvarende gjelder ansees hvor det, dag ikke er markert for servicefunksjoner og byliv, men hvor det på sikt vil bli et grunnlag. Det kan det utvikles fra om nye tjenester og egnet for butikker eller kafe, samtidig som lokalt utleide brukt til andre formål i planene av at resten av området bygges ut og kundegrunnlaget tar seg opp.

3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

DEL 1 - BYKVALITET

SLIK FORSTÅR DENNE VEILEDEREN
BEGREPET BYKVALITET



Kvalitetssirkelen (utarbeidet av OsloMet)



3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

DEL 2 - EKSEMPLERNE

OMTALE AV EKSEMPLERNE SOM ER BRUKT I DENNE VEILEDEREN

DEL 2 - EKSEMPLERNE



Lillestrøm Syd, med prosjektet Portalen, sett fra stasjonen.

4.4 LILLESTRØM SYD

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

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

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

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

Størrelse: 210 dekar totalt, hvorav Portalen utgjør ca. 70 dekar.

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

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

Område/radius	Grunnkrets	500 m	1 km	2 km
Beboere	126	2300	9300	26000
Snittalder	48	44	42	40

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

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

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

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

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



Fra torget og inn diagonalt på stasjonen, må man passere nedkjøringen til en parkingskjeller. En av de vernetverdige arbeiderboligene ses til venstre.

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

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



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

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



Selve undergangen er ikke spesielt omgitt i reguleringsplanen som gjelder for sporområdene, men bredden er vist i plankart. Den ombygde lokalstallen ses til venstre i bildet.

Lærdøm

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

VEILEDER

FORTETTING OG TRANSFORMASJON MED BYKVALITET I BYBÅNDET

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



3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

DEL 3 - VEILEDER

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



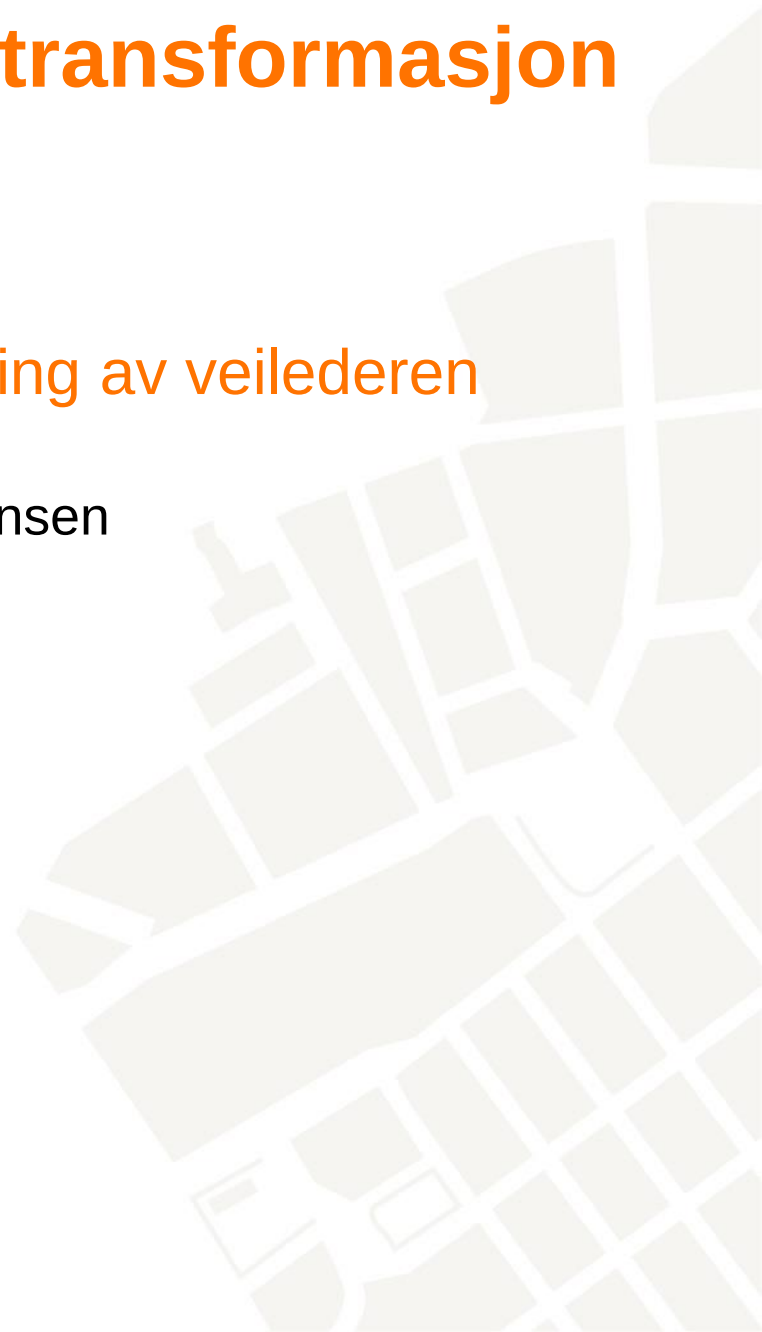
DEL 3 - VEILEDER	DEL 3 - VEILEDER
5. ANBEFALINGER FOR REGIONALT NIVÅ Bestemmelser som tas på regionalt nivå kan være avgjørende for om man lykkes med transformasjon og fortetting med bykvalitet. Det er viktig å ha ansvaret (og verktøy) for dialog og avklaringer på dette nivået. 5.1 FØLG OPP DET URBANE HIERARKIET I Regional plan er prinsippene om en sterkere konsentrasjon av bolig- og arbeidsplasser lagt til noen prioriterte vekstområder med kollektivknutepunkt, og en tilsvarende klar begrensning på spredt vekst utenfor disse områdene. Arbeidet områdestyrking for de prioriterte vekstområdene er satt med tanke på hva som skal til på sikt for å kunne dekke daglige behov innenfor gangavstand. Stedets status i det urbane hierarkiet avgjør hva slags funksjoner man søker å legge inn i området. For det andre vil stedets status også være avgjørende for hvordan områdene skal svare ut de ulike kvalitetsmålene. Regionalt plans urbane hierarki består av: • Oslo by • Regionale byer: (Lillestrøm, Sandvika, Asker, Ski og Jessheim) • Prioriterte lokale byer: (Kjeller, Lørenskog, Fjell, Heggdal med flere) • Prioriterte lokale tettsteder: (vidt mange) • Regionale områder for arbeidsplassintensive virksomheter • Særlige innsatsområder for økt by- og næringsutvikling Regionalt plans urbane hierarki bør legges til grunn for all planlegging. Kommunene kan i tillegg definere et mer finmasket urbant hierarki for sin kommune. Se eksempler i kapittel 6. 5.2 LOKALISER VIRKSOMHETER TIL DE PRIORITERTE VEKSTSENTRERNE Stattlige og regionale etater må støtte opp om de prioriterte vekstsentrene. Dette kan skje ved at fylkeskommunen lokaliserer videregående skoler, idrettsanlegg eller egne kontorer i tilknytning til de prioriterte vekstområdene. Tilsvarende gjelder når statlige etater skal lokalisere sine virksomheter. 5.3 BRUK REGIONALT PLANFORUM Regionalt planforum brukes i dag primært til å presentere planer med oppstart av planarbeid og til en siste utvalg når planene er ferdig utarbeidet. For å få til bedre koordinering og mer forutsigbarhet, bør planforum brukes mer aktivt til tematiske avklaringer underveis i planprosessen. Det fordrer at planforum arrangeres hyppigere enn i dag, at personer med beslutningsmyndighet deltar, og at de får anledning til å sette seg inn i sakene i forkant av møtene. En annen mulighet er at planforum tar initiativ til oppfølgingstiltak for og med involverte parter. Målet bør være at planen er så (godt) gjennomarbeidet før sluttbehandling, at statlige og regionale etater ikke trenger innsigelser.	5.4 UTTORM INFRASTRUKTUREN SLIK AT DEN BIDRAR TIL BYKVALITET Stattlige og regionale designveiledere for infrastruktur er først og fremst rettet mot trafikksikkerhet, henholdsvis kvalitet og drift. Statens ansvar for å legge til rette for fortetting med bykvalitet er ikke løst frem i samme grad¹⁰. Det anbefales at infrastrukturtiltakene tar et større ansvar for attraktiv byutvikling, og i større grad vektlegger bymessig, attraktive løsninger. Infrastruktur som ikke først og fremst handler om fremkommelighet, men om stedets attraktivitet, omtales i denne veilederen som «bymessig infrastruktur». 5.5 LAG EN OVERSIKT OVER BEHOV FOR BYMESSIG INFRASTRUKTUR Det bør lages en oversikt over hvilke av de prioriterte vekstområdene som er avhengig av statlig eller fylkeskommunal medfinansiering for å oppnå ønskede bykvaliteter. En slik oversikt bør utarbeides i samarbeid mellom kommuner, fylkeskommune og transportetater. Dette kan eksempelvis skje som en del av arbeidet med Osloplan 3, eller som en del av bybandssamarbeidet. Oversikten vil være et nyttig verktøy for statens prioriteringer. 5.6 TILLAT MIDLERTIDIGE LØSNINGER Mangfoldige bevilgninger er en reell utfordring med hensyn til å realisere ambisjonene om fortetting med bykvalitet i bybandet. For å nå målene må det settes av nok ressurser til planlegging og realisering av bymessig infrastruktur i påvente av finansiering fra stat og fylke. Dette kan fortelling kan komme i gang og fungere midlertidig. 5.7 LAG SAMARBEIDSAVTALE MELLOM OFFENTLIGE MYNDIGHETER Det bør inngås samarbeidsavtaler mellom kommune, fylkeskommune og stat knyttet til regionale byer og prioriterte lokale byer og tettsteder, slik det foreslås i Regional plan (H10). 

¹⁰ Matt. St. 18 (2004–2017) Beslutningsbyr og sterke domer

3. Veileder «Fortetting og transformasjon med bykvalitet»

a) Bruk, forankring og videre oppfølging av veilederen

Noen tanker fra Oslo (PBE) v/ Ronny Kristiansen



3.B Diskusjon og refleksjon

1. Hvordan kan vi bruke veilederen?

- Hva er mest nyttig? Har vi lært noe nytt?
- Hva savner vi? Hvor kunne vi trengt mer hjelp?

2. Hvordan jobber vi med forankringen?

- Internt i egen virksomhet
- Eksternt
- Politikere

3. Hva kan vi jobbe videre med? Forslag til oppfølging?

- Boligtypologi
- Vertikalt snitt
- Midlertidighet
- Medvirkning

Anbefalinger for regionalt nivå:

5.4 Utform infrastruktur slik at den bidrar til bykvalitet

5.5 Lag en oversikt over behov for bymessig infrastruktur

5.6 Tillat midlertidige løsninger

5. Eventuelt

