



Verktøykasse for vellykket byutvikling

Vedlegg 1_Fortettingsstrategi Fredrikstad 2019-2031

Erling Dokk Holm Elin Børrud

niku

CIVITAS

alt.

Forsidebildet viser Fredrikstad under kulturnatt 2016. Foto Fredrikstad kommune.

Fredrikstad kommunes saksnummer: 2017/12810

Opprinnelig oppgavetittel: Fortettingsstrategi - 50, 40, 10

Vedlegg 1_Verkøypakke

Prosjektansvarlig: Einar H. Lunøe, alt.arkitektur as

Konsulenter og fagområder:

Byutvikling og fortetting: Magne Meland og Einar H. Lunøe, alt.arkitektur as

Planstrategier og metode: Elin Børrud, NMBU

Areal og transportplanlegging: Marit Øhrn Langslet, Civitas

Kulturhistorisk analyse: Sveinung Krokan Berg, NIKU

Bærekraftig by og 0-vekst: Eivind Selvik, Civitas

Lokalklima og støy: Erik Berge, Civitas

Næringsutvikling: Erling Dokk Holm, Høyskolen Kristiania

Revisjon	0	1	2	3
Dato	04.05.2018	31.05.2018		
Utarbeidet av	MM, EHL, EBn, MØL EBc, EDH	MM, EHL		
Kontrollert av	EHL	EHL		

Verktøykasse for vellykket byutvikling

I fortettingsstrategien som legges fram for revidert kommuneplan fram mot 2030 foreslås at fremtidig vekst i langs større grad skal skje i eksisterende byområde. Strategien tar utgangspunkt i tilgjengelighet til nettverket for gange, sykkel og kollektiv – og at den eksisterende bebyggelsen har ulike forutsetninger for å oppnå en høyere utnyttelse. Ut fra dette vises hvor byen bør få en vesentlig høyere utnyttelse i tiden framover. Den er dermed i seg selv et verktøy for kommunen – slik at de kan være restriktive der eksisterende bebyggelse heller skal vernes om, eller i områder der utbygging gir økt bilbruk.

Mens fortettingsstrategien angir en prioritering for vekst som utnytter kommunal infrastruktur og investeringer, skal denne veilederen fungere som verktøykasse for oppfølging av utbygging mot fortettingsstrategiens overordnede mål, og bidra til vellykket byutvikling!

Verktøykassen er innrettet mot en rekke problemstillinger knyttet til fortetting, og angir et knippe redskaper, som kommunen kan benytte seg av for oppfølging av fortettingsstrategien. Noen er egnet på et overordnet plannivå, mens andre passer bedre på prosjektnivå, ved behandling av detaljreguleringsplaner, eller er egnet for oppfølging av byggesaker.

Verktøykassen er fylt av redskaper, og løsningene kommer først som resultat av rett kombinasjon av kunnskap og ferdighet i å håndtere redskapene.

Innholdsfortegnelse

Verktøykasse for vellykket byutvikling	3
Hva er fortetting?	5
Fortettingsstrategien anbefaler	5
10 grep for fortetting for kvalitet	6
1. Ta vare på natur og friluftsområder - herligheter	6
2. Fortett eksisterende by - vekst innenfra og ut	7
3. Prioriter gange, sykkel og kollektivtransport - lag et finmasket nettverk	9
4. Skap nye sammenhenger – åpne byområder	13
5. Utnytt tettstedets særpreg – ta hensyn til vernet	14
6. Tilpass nye prosjekter til eksisterende struktur - private planer	16
7. Sikre bokvalitet – med gode byrom og rom for opphold	18
8. Styrk byen som ramme om byliv - attraktive offentlige rom	20
9. Bidra til funksjonsblanding - bolig, handel, kultur og næring	23
10. Sikre et variert boligtilbud - flere typologier	26
Litteraturliste	29

Hva er fortetting?

Fortetting som virkemiddel for en bærekraftig arealbruk er forankret i PBLs formålsparagraf, utdypet i Nasjonale forventninger til regional og kommunal planlegging og fulgt opp i kommuneplan for Fredrikstad. Basert på forskning og erfaring kan den allmenne forståelsen av fortetting som byutviklingsstrategi oppsummeres i ti punkter som danner grunnlaget for verktøykassas knipper av redskaper (Børrud 2018).

1. Fortetting skjer innenfor en definert avgrenset byggesone som hindrer utbygging på dyrkbar mark og i viktig friluftsområder.
2. Fortetting kan skje som konsentrert utbygging eller kompakt byutvikling for å endre bo- og transportvaner, korter ned avstander og reduserer transportbehov.
3. Gange, - sykkel og kollektivtransport prioriteres foran biltilgjengelighet.
4. Kompakt byutvikling skaper variasjon og et mangfoldig botilbud.
5. Høyere funksjonell, demografisk og fysisk tetthet gir urbane bokvaliteter.
6. Og bedre tilgjengelighet til handel, service og kulturtilbud.
7. Grønne lunger og andre utendørs oppholdssoner bidrar til trivsel og helseeffekter.
8. Fellesarealer som skal deles av mange opparbeides og gjøres lett tilgjengelig.
9. Tettstedets særpreg, kulturhistoriske elementer og landskapstrekk utnyttes i en god fortettingsstrategi.

Fortettingsstrategien anbefaler

Fortettingsstrategien angir en metode for avgrensing av byggesonen som avdekker områder der bruk av gange, sykkel og kollektiv gir god tilgjengelighet til daglige gjøremål. Disse områdene er så studert med hensyn til egnethet for fortetting ut fra morfologi og hensyn til kulturmiljø. Metoden innskrenker byggesonen betydelig, samtidig som den avdekker store områder som er egnet for fortetting. På grunnlag av kartleggingen foreslås at byområdet fram mot 2030 skal romme 85 % av utbygging i kommunen, mens tettstedsområdet og lokalsentrene i prinsippet skal utvikles gjennom vedlikeholdsvekst fordelt på henholdsvis 10% og 5%.

Å konsentrere utbyggingen utnytter eksisterende infrastruktur, og gir både fortetting av mennesker, bebyggelse og funksjoner. Funksjonell fortetting kan også gjøre et område mer attraktivt, og uten vil ikke målene om redusert bilbruk kunne nås!

10 grep for fortetting for kvalitet

Et sentralt begrep i regjeringens satsing på fortetting er «kvalitet» og at viktige verdier som grønne områder, bokvalitet og lokal identitet ikke skal gå tapt. En bærekraftig fortetting må derfor finne balansen mellom utnyttelsesgrad og miljøkvaliteter.

Definisjonen av kvalitet er sammensatt, og basert på et sett med egenskaper som vil endre seg over tid, etter hvert som forventningene eller behovene endrer seg. Betydningen variere også mellom ulike grupper i befolkningen. Om en bolig eller uteområde har god eller dårlig kvalitet henger ofte sammen med familiesituasjonen, funksjonsgrad, økonomi m.m. Utbyggere, fremtidige beboere, fagfolk i kommunene og politikere kan ha ulike oppfatninger av hva som er god kvalitet avhengig av hvilke behov de har og hvilke kriterier de legger til grunn for vurderingen.

Nedenfor følger en vurdering av 10 problemstillinger med virkemidler knyttet hvordan sikre kvalitet ved fortetting.



Figur 1: Dagens rekreasjonsområder skal ikke bygges ned.

1. Ta vare på natur og friluftsområder - herligheter

For å sikre et sentrumsområde med gode by- og bokvaliteter bør man sikre at ikke dagens rekreasjonsområder blir bygget ned. Dette gjelder både regulerte grøntområder og byrom innenfor byområdet, og ulike kategorier av grøntområder utenfor byområdet. De er viktige i et folkehelseperspektiv, og er verdier som kan nyttes av byens befolkning, dagens og de nye.

Ved oppfølging av fortettingsstrategien vil avgrensingen av byområdet fungere som en byggegrense for det meste av utviklingsprosjekter i kommunen. Avgrensingen av byområdet bør vurderes, særlig med hensyn til etablering av ny stasjon og kollektivknutepunkt på Grønli, som skaper et nytt tyngdepunkt i sentrum, men også med hensyn til områder som har relativt dårlig tilgjengelighet til sentrum og dårlig kollektivtilbud (utenfor sone B), som rundt lokalsenteret på Gessvik. Revisjon av grense for byområdet kan også avklare forholdet mellom Marka og byområdet.

Virkemidler for å sikre natur- og friluftsområder:

- Kommuneplan/kommunedelplan holder fast ved regulerte grøntområder innenfor byområdet.
- Avgrensing av byområdet kan revurderes, samtidig som det vedtas at byområdet skal fortettes med 85 % av framtidig utbygging.
- For utbygging innenfor byområdet kan det etableres et grøntregnskap, der utbygging i et regulert grøntområde krever regulering og opparbeiding av tilsvarende areal i nærheten. Dette kan anvendes der det oppstår behov for å bygge i grøntområder, for eksempel for utvidelse av skoleanlegg eller andre rimelige hensyn.
- Ved rullering av kommuneplanens arealdel kan man gjøre en kritisk gjennomgang av byggeområder som ligger utenfor fortettingssonen. Der det ikke er gode forutsetninger for å etablere bærekraftige utbyggingsområder bør reguleringsformål oppheves.
- I forbindelse med regulering av større områder bør nåværende situasjon kartlegges. Dette gir grunnlag for å avdekke mangel på grøntarealer som igjen kan besvares med tydelige krav til opparbeiding av fortrinnsvis nye grønne arealer, eller til nød annen romlighet, byrom, eller korridorer/nettverk som gir tilgjengelighet til eksisterende natur- og friluftsområder.

2. Fortett eksisterende by - vekst innenfra og ut

Kommunen må bruke sine tilgjengelige virkemidler for å legge til rette for fortetting og utvikling innenfor byområdet. Dette innebærer blant annet at man legger klare føringer for utvikling i sentrum, slik at grunneiere og utbyggere opplever forutsigbarhet med hensyn til behandling av reguleringsplaner og byggesaker.

Virkemidler for å hindre utbygging utenfor fortettingssonen:

- Oppfølging av fortettingsstrategien vedtas i kommuneplanen.
- Det stilles rekkefølgekrav i kommuneplan til områder utenfor byområdet, for eksempel krav til at det skal etableres tilstrekkelig kollektivtilbud, at utbygging ikke kan skje før det er etablert annen infrastruktur får gående og syklende, eller et gatenett utvikles lokalt slik at det gir bedre tilgjengelighet innenfor et område.
- Retningslinjer for byggehøyder og utnyttelse, utforming, innhold osv. bør etableres for områder der man kan forvente stor interesse for utvikling. I Fredrikstad peker disse områdene seg ut: FMV-vest, Gressvik, Grønli og området i østre bydeler som frigjøres når jernbanen forsvinner. I tillegg kan det på sikt vurderes hva som skjer med Glombo, og enda senere Gudebergjordet og området omtalt som Borgar i fortettingsstrategien.

- Kommunen bidrar aktivt til å finne gode grep og forutsigbare retningslinjer for aktuelle utbyggingsområder gjennom områdeplaner, VPOR, eller formingsveileder som kobles til utbyggingsavtale. Formingsveiledere er mer konkret et hjelpemiddel for opparbeiding og vurdering av økonomiske følger, og valg av virkemiddel må ses i sammenheng med områdets kompleksitet, og hva som ønskes sikret.
- Utbyggere med prosjekter som forholder seg til retningslinjer som er gitt, bør oppleve at man ender med forutsigbare resultat, og om mulig en saksbehandling som går raskt.
- Ikke alle områder er attraktive for byutvikling, selv om de ligger sentralt. Kommunen kan i slike tilfeller vurdere å investere i oppgradering av strategiske områder der investeringslysten blant grunneiere er liten. Dette kan dreie seg om å oppgradere eksisterende byrom, eller bygge om veianlegg og annen infrastruktur som i dag har negativ verdi for omgivelsene.
- I noen områder kan det også være aktuelt å bidra med midlertidige attraksjoner, arrangement og lignende for å bringe inn nye mennesker som kan «oppdage» området. Slike arrangement bør gjennomføres i samarbeid med lokalsamfunn, grunneiere og forretningsdrivende.
- Fortetting innenfor byområdet gir en effektiv utnyttelse av eksisterende infrastruktur. Det må likevel undersøkes om eksisterende infrastruktur (vannforsyning, avløpssystem mm.) holder god nok standard, er tilpasset nye klimautsikter og dimensjonert for kommende utbygging. Kommunen må være framoverlent og sørge for å ha planer for nødvendige oppgraderinger ferdig før utbyggingsprosjektene lanseres.
- Kommunen bør også vurdere hvordan kommunale og andre offentlige virksomheter kan lokaliseres for å bidra positivt til utvikling innenfor byområdet. Virksomheter med mange arbeidsplasser eller stort publikumsbesøk bør plasseres nær gode kollektivtilbud (i henhold til ABC-strategien). Andre virksomheter med stort transportbehov og negativ miljøpåvirkning kan vurderes å flytte ut for å gi rom for

Virkemidler som kan bidra til mer utbygging utenfor fortettingssonen:

Det er viktig å være oppmerksom på at kommuneplanen også kan gi motsatt av positiv effekt av det som foreslås i fortettingsstrategien. Noen viktige punkter følger under:

- Kommunen utarbeider for strenge retningslinjer for utvikling innenfor byområdet, eller innenfor områder med f.eks. bevaringsinteresser, som gjør ønsket utvikling komplisert eller økonomisk uinteressant.
- Kommunen planlegger tiltak for styrking av infrastruktur, vei, som styrker tilbudet for bilen uten tanke på bedre kollektivtilbud eller bedre tilbud for sykkel og gange.
- Kommunen utvider veianlegg o.l. som gir mer trafikk og har negative miljøeffekter.
- Kommunen lokaliserer egne virksomheter og andre offentlige investeringer utenfor byområdet.
- Kommune og lokale aktører vurderer «områdeløft» uten å vurdere utfordringen knyttet til at den fysiske utviklingen av et område henger sammen med at premissene og mulighetene for utvikling er forskjellig i ulike deler områdeløftet. I prinsippet kan man utilsiktet ende med å senke tettheten eller kvalitet i ett område, slik at dette blir mindre attraktivt, mens andre gis fortrinn.



Figur 2: Byområdet skal prioriteres for fortetting i perioden fram til 2030. Her er vist lyseblå klosser der endringen kan komme.

3. Prioriter gange, sykkel og kollektivtransport - lag et finmasket nettverk

For å dra full nytte av de miljø- og helsemessige effektene et konsentrert utbyggingsmønster må det velges løsninger som gjør det attraktivt å gå, sykle og ta kollektivtransport. Prioritering av kollektivtransport, sykkel og gange er et stort felt, og gode løsninger er dokumentert i en rekke studier og rapporter de senere årene. I det følgende oppsummeres noen punkter og referanser. Konkrete løsningsvalg vil variere med hvor området ligger og om det har en kompakt byform med gatenett, eller et mer differensiert veinett.

Virkemidler – for økt bruk av sykkel gange og kollektiv:

Veg- og gateplan og gang- og sykkelstrategier med handlingsprogram

Fortetting og økt befolkningstetthet i byområdet fører med seg behov for transporttiltak. Det kan være omlegging til bymessige gateløsninger og byrom, gode atkomster til viktige kollektivholdeplasser, og tiltak som bedrer situasjon og øker tilbudet for fotgjengere og syklist. Det bør samarbeides med andre transportaktører om en veg- og gatebruksplan med handlingsprogram for byområdet. Planen bør peke ut viktige traséer for kollektivtransport og andre trafikantgrupper, og sikre økonomisk prioritering av nødvendige tiltak. I tillegg kan gang- og sykkelstrategier med handlingsprogram være viktig for å sikre planlegging og finansiering av mindre tiltak, belysning og tiltak for økt opplevelse av sikkerhet.

Parkeringspolitikk

Tilgang og pris på parkeringsplasser er viktig for reisevalg og for arealbruken i byene. Kommunens parkeringspolitikk og -normer for både bil og sykkel bør videreutvikles i takt med bedret kollektivtilbud, endrete reisevaner og en mer kompakt by. Ideelt sett bør parkeringspolitikken samordnes regionalt for å unngå uheldige konkurranseforhold. Viktige punkter å vurdere:

- Strengt p-normer som er like for hele kommunen/regionen, f.eks. for kontorarbeidsplasser, er et effektivt virkemiddel for å stimulere virksomheter til å søke seg til steder med godt kollektivtilbud.
- Korttidsparkering bør prioriteres i sentrumsområder, særlig når det gjelder gateparkering. Pris bør brukes til å regulere bruken og at det til enhver tid finnes tilgjengelige plasser.
- Det er mulig å sikre utprøving av deleordninger for bil og sykkel gjennom reguleringsplaner og utbyggingsavtaler, for eksempel for større transformasjonsområder. Større felles p-anlegg både for bolig og næring har større fleksibilitet for framtidige dele- og sambruksløsninger.

Grønn mobilitet inn på alle nivåer i plansystemet og i byggesak

Ivaretagelse av gange, sykkel og kollektivtransport i alle nivå i plan- og byggesakssystemet er et kontinuerlig arbeid. Det bør stilles krav ved oppstart av alle nye planer for utbygging som sikrer infrastruktur for fotgjengere og syklister med framtidsrettet standard og dimensjonering, effektiv tilkobling til omkringliggende nettverk og kollektivholdeplasser, sikkerhet for myke trafikanter i anleggsfasen, etc. Det kan med fordel utarbeides sjekklister for plan- og byggesaksbehandlingen som tar for seg utforming av anlegg og fasiliteter som bør vurderes integrert inne og ute. Tiltak som står i et rimelig forhold til utbyggingen kan sikres gjennom utbyggingsavtaler.



Figur 3: Attraktive byrom og tilbud som øker bruken av sykkel og bidrar til mer gange.

Gange

Den viktigste premissen for å prioritere gange som fremkomstmiddel er korte avstander. Dette er grundig omtalt i fortettingsstrategien og er ikke tema her. Det er imidlertid mange faktorer som spiller inn i om et område oppleves attraktivt for gående, og i et forarbeid til Københavns Fotgjengerstrategi har Gehl Architects oppsummeres «nødvendige» og «valgfrie» gå-kvaliteter.

DE «NØDVENDIGE»

Et sammenhengende nettverk - Enkel tilgang til offentlig transport - Hierarki som gir lesbarhet - Identitet og variasjon, vekslende romforløp - Siktlinjer og utsikter - Direkte ruter uten omveier - Mange målpunkter	Opplevelse av sikkerhet - Fysisk adskillelse av gående og kjørende - God integrering av fotgjenger og syklist - Der det er aktuelt med blandet trafikk («shared space») bør fotgjengere være i overtall, og møblering/detaljering signalisere tydelig at gående er prioritert. - Direkte og sikre fotgjengeroverganger i nivå - Gjennomgående fortau over mindre sidegater - Supplerende trafikkøyer - God balanse mellom trafikkformer (reduert biltrafikk og lav hastighet)
Fremkommelighet - Brede fortau - Frie ganglinjer, f.eks. ved bruk av definerte soner til møblering, skilt, sykkelparkering o.l. - Korte ventetider ved lyskryss	
Tilgjengelighet - Tilgjengelighet for alle brukergrupper - Om mulig trinnfrie overganger - Fotgjengervennlige overflater - Ledelinjer og møbleringssoner	Opplevelse av trygghet - Blanding av funksjoner - Konsentrasjon av funksjoner og aktiviteter - Innganger orientert mot gaten - Åpne og transparente fasader - God belysning og lesbarhet

DE «VALGFRIE»

Et finmasket nettverk - Valgmuligheter, snarveier og overraskelser - «Temaruter» som mosjonsrunder eller byvandring, som kombinerer aktiviteter	Stimulerende vegger - Aktive funksjoner i førsteetasje - Mange små enheter med mange innganger - Transparente førsteetasjer - Utveksling inne/ute og «overgangssoner» som gir mulighet for opphold og møter
Komfort - Lavt støynivå - God luft - Fine detaljer - Rene og vedlikeholdte omgivelser - Klimabeskyttelse og -optimering - Service: Offentlige toaletter, vannposter mm.	Innbyggere til å sitte - Kort avstand mellom hvilebenker - Komfortable sittemøbler - Gode kanter til sekundære sitteplasser - Balanse mellom offentlige sitteplasser og kaféer - Oppholdssteder som innbyr til samtale - Oppholdssteder som innbyr til flere aktiviteter
Innbyggere til lek og aktivitet - Programmerte aktiviteter - Lek og fysisk aktivitet for alle bruker- og aldersgrupper - Dag og kveld, sommer og vinter - Vann stimulerer sansene	Grønne forbindelser og innbyggere - Grønne fotgjengerruter og koblinger til lokale «herlighetsverdier» - Motvekt til trafikk og det urbane miljø - Beplantning som gir årstidsvariasjoner og forbedrer mikroklima
Kunst og lys som innbyggere - Kunst integrert i bygnings- og byromsdesign - Iscenesettende belysning - Midlertidige installasjoner, f.eks. knyttet til årstider og begivenheter	Byen forteller historier og viser vei - Formidle historien og lokale fortellinger - «Gulv og vegger» som historiefortellere - Veivisning og informasjon

Kilde: Gehl Architects for Københavns kommune, oversatt og forkortet.

Sykkel

Sykkeltilrettelegging har fått fornyet fokus de senere årene, og kunnskapen om løsninger og effekter utvikles stadig. Det er nylig laget en strategi- og handlingsplan for et hovedsykkelveinett i Sarpsborg og Fredrikstad i forbindelse med Bypakke Nedre Glomma (2017). Strategien omhandler også tema som ikke direkte berører hovedsykkelveinettet, som sykkelparkering og holdningskampanjer.

I fortetningsprosjekter og i byutviklingsprosjekter i Fredrikstad for øvrig, bør sykkeltilrettelegging være en selvfølge når eksisterende infrastruktur fornyes eller ny bygges, som for eksempel i større utviklings- og transformasjonsområder der det skal lages nytt gatenett. Nye prosjekter bør kobles til hovedsykkelveinettet, slik at man over tid opparbeider et finmasket nettverk for syklende.

I planen for Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad omtales prinsipper for utforming, og behovet for å gi syklistegne arealer vektlegges. Det vil si å i stor grad gå bort fra løsninger for blandet trafikk som gang- og sykkelveier, der sykling må skje på de gåendes premisser. De samme prinsippene for utforming bør brukes ved sykkeltilrettelegging også utenfor hovedsykkelveinettet.

I tillegg til et hovedsykkelveinett kan mange små tiltak være en effektiv måte å bedre attraktiviteten og sikkerheten for syklende. Eksempler kan være sykkelprioritering i kryss, skilting, oppmerking, tilbaketrukket stopplinje, sykkelboks, trafikkregulering for redusert biltrafikk eller -hastighet eller toveissykling i enveiskjørte gater (Spacescape, 2014). God og forutsigbar drift gjennom hele året er også et effektivt tiltak (Akershus fylkeskommune, 2015).

Trygg, enkel og tilgjengelig sykkelparkering trekkes ofte frem i spørreundersøkelser og oversikter over grunner til at folk er positive til sin sykkelstrekning (Buskerudbyen, 2016). Sykkelparkering bør derfor vektlegges i store og små fortetningsprosjekter. Utforming og kvalitet bør tilpasses til om sykkelen skal stå i kort tid et sted der mange går forbi, eller hele dagen/ flere dager uten tilsyn, som f.eks. ved kollektivholdeplasser. Ved nybygg og rehabilitering av bygg bør det stilles krav til integrerte sykkelløsninger. Eksempler på fasiliteter som kan vurderes er også dusj/garderobe/ tørkeskap, sykkelpool på arbeidsplasser, ladeplass for el-sykel, mekke- og vaskeplass, værbeskytting, luftpumpe/hjelmoppbevaring ved større anlegg, etc. (Spacescape/Oslo kommune 2014).

Kollektiv

Det er vedtatt et nytt stamnett for kollektivtrafikk i Nedre Glomma som er under innføring. Det viktigste virkemiddelet for å styrke kollektivtilbudet er, som beskrevet i fortetningsstrategien, å bygge opp om de delene av dette nettet som har størst mulighet for å ta markedsandeler.

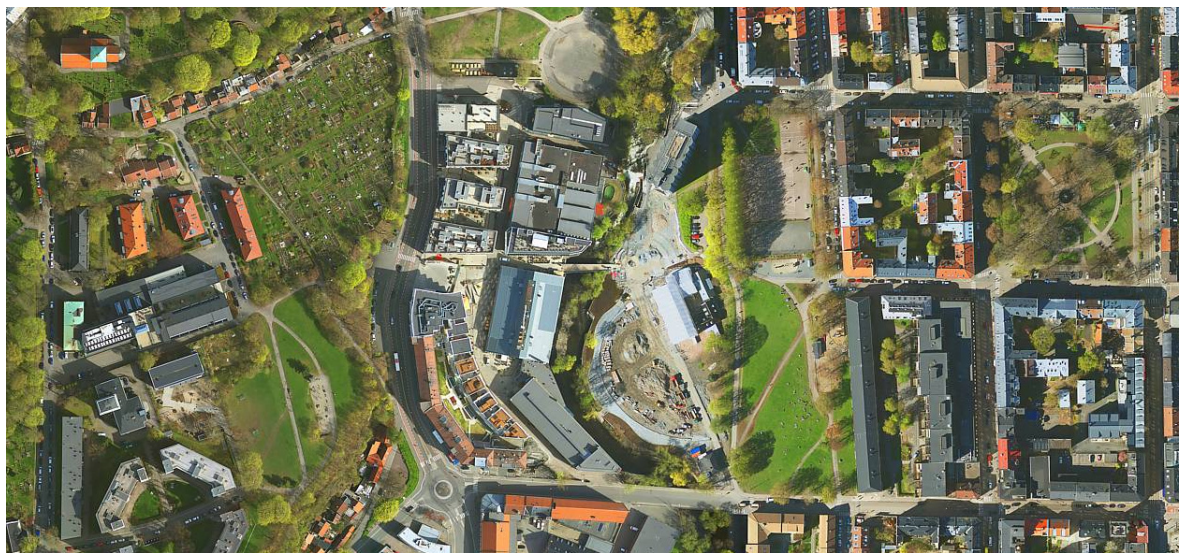
Når det gjelder fysiske løsninger er det først og fremst fremkommelighet for busser og holdeplassutforming som det er viktig å fremheve når byen skal fortettes og videreutvikles. Fremkommelighet kan skje i form av kollektivfelt og -traséer, men også en rekke enkle og effektive tiltak som veiholder kan sette inn. Det kan være å sikre busstraseer som forkjørsvier, regulere avkjørsler langs busstraseer, lage rette holdeplasser i stedet for busslommer slik at bussen slipper å svinge inn, signalprioritering, etc. (Nielsen og Lange, 2015). Busstraseer bør planlegges som rette kjøreveier uten omveier og hinder. Holdeplasser må utformes slik at det oppleves komfortabelt, sikkert og trygt å oppholde seg der, og byttepunkter må utformes slik at omstigninger kan skje så enkelt som mulig (Nielsen og Lange, 2016). God gang- og sykkeltilrettelegging til og ved kollektivholdeplassene også viktige kollektivtiltak.

4. Skap nye sammenhenger – åpne byområder

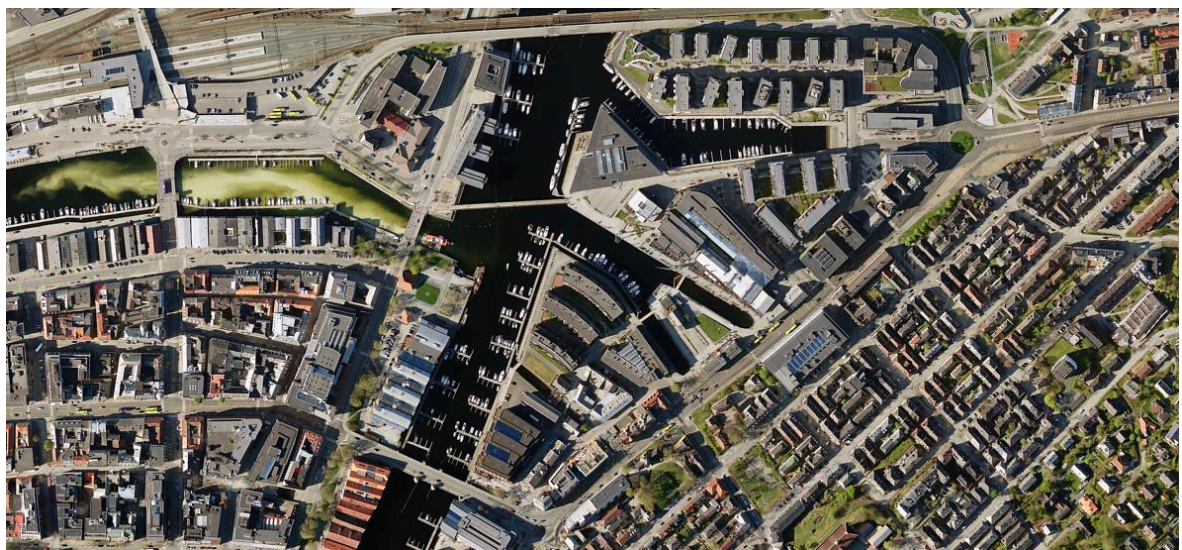
Et grep i byutvikling kan bestå i å skape «nye sammenhenger», for å binde sammen to eller flere utviklingsområder til et større utviklingsområde, eller for å skape bedre bruk og tilgjengelighet til områder rundt. Slike grep er særlig aktuelle der nye sammenhenger åpner opp for utvikling av sammenhenger i byen, for bedre lokale tyngdepunkt og samlokalisering av flere funksjoner, der det gir grunnlag for mer bolig, eller der for eksempel bynært friluftsliv er avhengig av god tilgjengelighet til grønne rekreasjonsområder. Slike grep kan velges på tross av områders egnethet og kan både utfordre eierstruktur og vernehensyn, men likevel være viktige for byens utvikling.

To eksempler

På Vulkanområdet i Oslo måtte en liten del av den gamle bebyggelsen vike, for å skape en tverrforbindelse mellom to byområder, som aldri før hadde vært knyttet sammen. Grepet skapte «kulturstripa» som har gitt utvikling av et sammenhengende område sørover mot Jakob kirke og DogA.



Figur 4: Vulkanområdet i Oslo, langs Akerselva og Maridalsveien, vest for Grünerløkka. Området er åpnet opp på langs og på tvers slik at det er blitt godt forankret i byens nettverk av gang- og sykkelruter.



Figur 5: Nedre Elvehavn i Trondheim, øst for Nidelva. Området er forbundet med sentrum med ny gangbro, som både gir dette området bedre forankring til sentrum, samtidig som det er skapt tryggere og mer attraktive forbindelser østover mot Lade.

Nedre Elvehavn, Trondheim. Et tidligere industri- og havneområde er bygget ut med et stort antall boliger, kontorer, butikker, restauranter og servicetilbud. En ny gangbru sikrer gåavstand til sentrum og til stasjonen, samtidig som byområdet forankres til trygge, effektive og opplevelsesrike forbindelser for dem som sykler og går mellom østre bydeler og sentrum.

I begge tilfeller er grep for nye sammenhenger hensiktsmessige for byens beboere og for utbyggere. Beboerne får et tettere nettverk av forbindelser, der de ikke lenger må gå utenom langs trafikkerte veier, men utbyggerne får «tilgang til bylivet» og gir grunnlag for investeringer.

På overordnet nivå vil nye sammenhenger gi tilgang fra sentrum til for eksempel marka, noe som gjør det langt lettere å tenke seg et boligliv i sentrum uten bil.

Virkemidler for å åpne nye sammenhenger og utvikling:

- I arealplanen kan kommunen sikre sammenhenger mellom marka og bykjernen.
- Gjennom bruk av arealplanen eller reguleringsendring kan kommunen utnytte offentlig eiet areal for å tilføre sammenhenger som forbedre samlede verdier i et område, og bidrar til utvikling.
- Vernebestemmelser i arealplanen kan «myknes» der man ser det kan ha betydning for igangsetting av utvikling.
- Lage parallelloppdrag eller VPOR for testing av områders romlige muligheter.
- Innføring av glideskala eller liknende, som gir mulighet høyere utnyttelse hvis det bygges mer av det kommunen ønsker, kan benyttes for å inspirere til mer bolig eller mer næring.

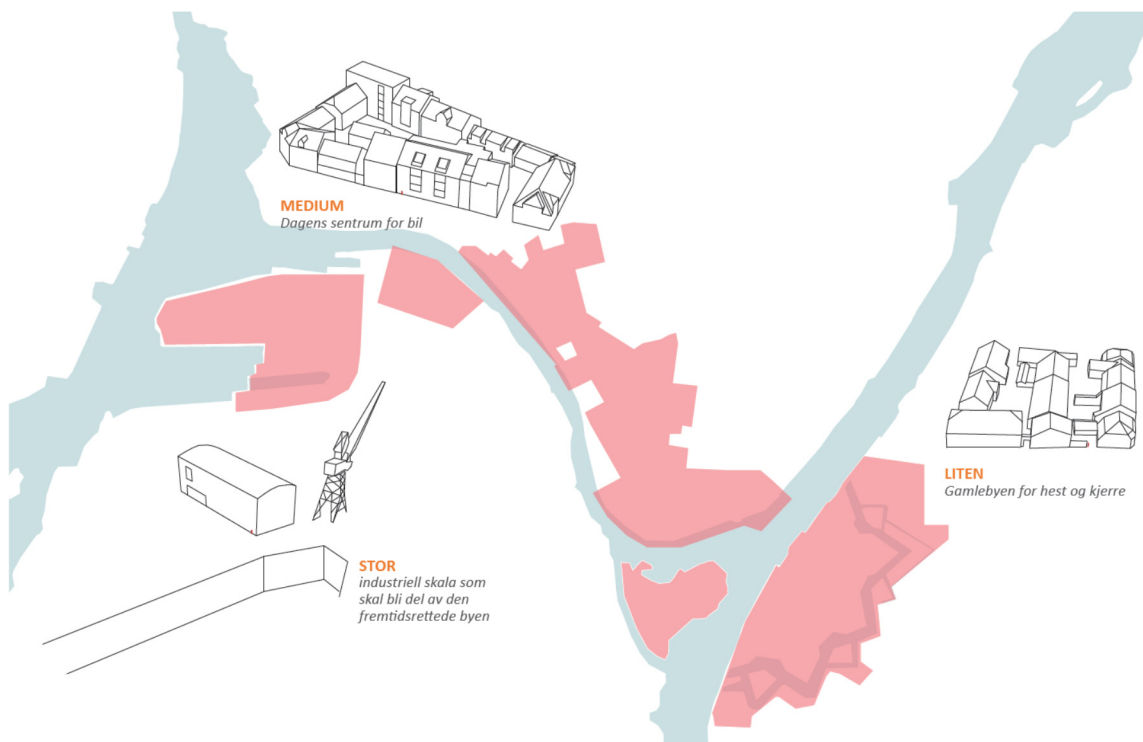
5. Utnytt tettstedets særpreg – ta hensyn til vernet

Fredrikstad preges av stor variasjon i skala, for byrom og bygg. Landskapet er særpreget og underdeler byen i områder der utvikling har skjedd til forskjellig tid. Strukturene og variasjonen er i dag et særpreg for byen, der vannrommet, Vesterelva og Glomma, utgjør den mest iøynefallende herligheten. Her har man også noe av grunnlaget for byens kulturhistoriske vekst.

Landskapet og kulturhistorien er kvaliter som innvirker på opplevelsen av byen, og den attraktivitet. Dette er også rammen nye prosjekter, små som store – må forholde seg til. Denne rammefortellingen er utdypet fortettingsstudiens DIVE-analyse, mens vi her diskuterer virkemidler for å dra nytte av situasjonen uten at den stivner helt.

Det er enighet om at fortetting bør også bidra til at å forbedre og utvide eksisterende kvaliteter og hindre uønskede negative effekter av fortettingen (eksternaliteter). Å sikre eksisterende kvaliteter kan dreie seg om å utnytte eksisterende natur og bygninger på en positiv måte, og handler om at eldre bygninger kan gi områder identitet og historisk forankring. På samme måte vil det være viktig å sikre eksisterende verdifull vegetasjon og sikre allmennheten tilgang til «herlighetsverdier» som vann og sjø.

Opplevd kvalitet er sammensatt, og om den er god gjør den det bedre å bo. Meglere sier: «Folk kjøper ikke et område. De kjøper en leilighet, men leiligheten må ligge i et bra område...». Prosess for boligutvikling handler derfor også om byutvikling.



Figur 6: Fredrikstad med tre typer skala.

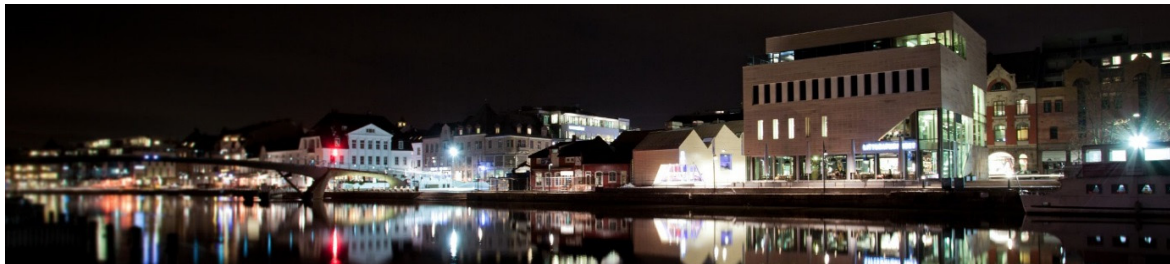
Fredrikstad kan i karikatur forklares med Gamlebyen – som preges av lave hus på en til to etasjer rundt gater for hest. Dagens sentrum – med tettere struktur og bygg med opptil fem etasjer, langs gater og plasser der det fortsatt er mye bil. I fremtidige bydeler i vest - kan det tenkes nytt. Her kan det innføres bystrukturer der sykkel og gange kan dominere, mens bilen kun er på besøk. Her kan det skapes typer naboskap, med gater tilpasses lek og opphold, og variasjon i høyder som forholder seg til byens bruk, tar hensyn til fellesfunksjoner og tilbud på bakkeplan, med et optimalisert forhold til nye plasser, parker og strandkanter.

Virkemidler:

- Kommunen kan tilrettelegge og forhandle mellom aktørene framfor å drive maktutøvelse gjennom tradisjonell planlegging. Nye byplanstrategier krever politisk mot, press fra sivilsamfunnet, velvillige utbyggere og innovasjon i planredskaper, men kan utvikle områder på måter der alle får sitt, som sparer grønnstruktur og kulturminner.
- En annen strategi er å utfordre statlige sektormyndigheter slik at byene kan vokse på statens og kommunens egen grunn i byene. I mange byer og tettsteder er det store og sentrale arealer til bruk for jernbane og havn der funksjonene ikke er direkte knyttet opp mot byen. De ligger der av historiske grunner. Aktivitetene kan ofte i dag ligge et annet sted.
- Hvis det ikke tas nye grep i komplekse byområder, vil byveksten lett igjen skje i de bynære friluftsområdene, eller der det er mer sårbart på andre måter. Viktige arealer vil dermed gå tapt for fremtidens byboere.
- Mer detaljert kan det sikres variasjon i byens romlighet, og stilles krav til arkivering av verneverdig bebyggelse. Det kan innføres større grep som bidrar til riktig skala for folk, og ny aktivitet der det i dag ikke er egnethet.

Nye bydeler i vest kan bidra til nye historiske trinn i utvikling av byen - fra by for hest og kjerre, til fremtidsrettet by. Sentrum i Fredrikstad kan dermed bli mer enn byen langs Vesterelva.

- Utfordringen med skala kan møtes med mer variasjon, der store bygg får fremtredende plassering, men likevel blir del av situasjoner preget av tetthet, attraktivitet og byliv. Siden nøkkelen til bylivet ligger i møtet mellom bygg og gate eller kaikant, må dette også sees i sammenheng med det vi skriver andre steder i denne veilederen, og særlig i kapittel 6 og 8.
- Det kan vurderes parallelloppdrag eller plankonkurranser for utvikling av grep for bebyggelse og byrom i de fremtidige utviklingsområde i byområdet.



Figur 7: Utfordringen med skala kan møtes med mer variasjon.

6. Tilpass nye prosjekter til eksisterende struktur - private planer

Harmonisering, kompromiss eller sammenkobling

Fortetting og transformasjon vil alltid endre omgivelsene. Det nye som skal tilpasses det som finnes fra før. På hvilken måte dette skal gjøres må skje som **en dialog** mellom de som skal gjennomføre prosjektet og kommunen.

Nye prosjekter initieres hovedsakelig som tre varianter:

- prosjekter på ubebygde områder
- mindre prosjekter (fornyelse av eksisterende bygningsmasse) innenfor eksisterende bystruktur
- transformasjon av delområder i byområdet

Prosjekter på ubebygde områder

Prosjekter på ubebygde tomter som utvider byggesonen bør ikke godkjennes, med mindre det er anbefalt i fortetningsstrategien. Prosjekter innenfor de to andre kategoriene bør følges opp på ulike måter.

Prosjekter innenfor eksisterende bystruktur

Slike prosjekter fremmes som nybygging på et inneklemt ledig areal eller som fornyelse av eksisterende bygningsmasse, basert på hel eller delvis riving og nybygging. På hvilken måte det nye

kan tilpasse seg til de eksisterende omgivelsene vil avhenge av hvilken karakter disse har. Er det et område med en svært homogen (likeartet) karakter eller struktur f.eks. hvordan bygningene er plassert på tomte, inn mot gata etc.? Eller er området sammensatt av mange ulike bygningstyper eller uten en felles struktur? Å bli enig om hvilken karakter området har, vil hjelpe til å avklare hvilken grad av tilpasning som er mulig; *harmonisering*, *kompromiss*, eller *sammenkopling*.

I et tydelig homogent område vil det være naturlig at det nye prosjektet støtter opp om denne karakteren og utformes slik at området etter endringen oppfattes like homogent.

Dersom det nye prosjektets program avviker fra de programmene som har skapt homogeniteten, f.eks. om det skal bygges en barnehage i et boligkvarter, bør kommunen i sin vurdering av forslaget, vurdere hvilke kriterier for tilpasning som spesielt må innarbeides i utformingen av det nye prosjektet og hvilke som er mindre vesentlige, f.eks. plassering av fasade mot gate, høyder, gesimslinjer etc.

I områder uten en slik entydig likhet, er det færre holdepunkter som kan benyttes for å tilpasse det nye til det eksisterende. Det er heller ikke sikkert at den eksisterende karakteren har kvaliteter som det er ønskelig å bringe videre. Dersom det arealet som det skal bebygges ligger inntil flere, men svært ulike bygninger, som alle har gode kvaliteter å bygge videre på, vil et nytt prosjekt forsøke å kople seg sammen med disse, ved å binde sammen strukturer som er isolerte og/eller skape en ny struktur, som en fremtidig endring av området kan kople seg til senere. I noen tilfeller vil nye prosjekter i slike områder kreve mer omfattende prosesser.



Figur 8: Litteraturhuset som eksempel på vellykket fortetting innenfor eksisterende struktur.

Transformasjon av delområder i byområdet

Områder som blir ledige for ny bruk vil nesten alltid kreve en uttesting av potensialet gjennom mulighetsstudier. Den planmessige oppfølgingen kan deretter gjøres ved at områderegulering etablerer kvaliteter og strukturelle sammenhenger mot områdets naboskap. Er området modent for snarlig utbygging, bør planen regulere de viktigste kriteriene for de påfølgende prosjektene. Dersom det ikke finnes aktører som er klare for å gjennomføre planen, bør reguleringen ikke binde opp dette, men heller brukes som et strategisk redskap for en mer langsiktig fortettingsprosess. Kommunen kan i en strategisk prosess peke på hvilke deler og strukturer innenfor området som er viktig for å sette i gang endringsprosessen, og hvilken rolle de kommende prosjektene bør ha.



Figur 9: Illustrasjon fra mulighetsstudie for Nøste i Bergen, et tidligere havneområde som nå er under transformasjon.

Virkemidler:

- Peke ut delområder i byen, i tråd med forslagene i fortettningsstrategien, og avklare prioriteringer, og evt. hva ikke skal inkluderes.
- Sette krav til utbyggere i store transformasjonsområder for å sikre offentlige interesser gjennom helhetlig løsninger for integrering av kulturminner, opparbeiding av offentlige byrom, og uteoppholdsarealer for lek og rekreasjon.

7. Sikre bokvalitet – med gode byrom og rom for opphold

En villa i landlige omgivelser har lenge vært forbundet med velstand, og en god ramme for det etablerte familielivet. Villaen representerer et ideal som har vært et rådende for store deler av befolkningen i etterkrigstiden.

I Østfold, som mange andre steder, gjenspeiles dette i en stor overvekt av eneboliger i forhold til leiligheter i by. Samtidig ser vi at andelen som bor i byer for tiden øker, og at byene stadig blir tettere. Byene tilbyr kvaliteter som mange ønsker seg, og gir nærhet til folk og tilbud, kafeer, uteliv, handel og opplevelser. Dette er tilbud som i liten grad kan dekkes i mer rurale områder, og kommunene og private aktører markedsfører nå byen som bosted ved å bruke disse urbane kvalitetene som tiltrekningskraft.

Det er brukerne som til enhver tid definerer hva som oppleves som god eller dårlig kvalitet. Det betyr at bokvalitet i by ikke nødvendigvis er det samme som bokvalitet i villastrøk, og folk som velger å bo i by definerer ofte nettopp det urbane som en kvalitet de ønsker seg. Det kan derfor vurderes om det er de samme kvalitetsnormene (bestemmelsene) for uteopphold- og lekearealer i byen som utenfor byene. En tendens ved mange utbyggingsprosjekter i by har riktig nok vært at det er de privatiserte uteoppholdsarealene som prioriteres. Det bygges for salg og bomiljøet får ikke alltid nødvendig oppmerksomhet. Byens rom er byboernes utestue, hage og lekeområdet, og bokvaliteten vil øke dersom bysentrum inneholder gode og mange offentlige rom.



Figur 10: Planer for Bispevika i Oslo (arkitekt Vandkunsten) som er et urbant boområde ved vannet, like ved sentrale offentlige funksjoner som Oslo S, operae og mange arbeidsplasser. Her legges det vekt på å utvikle variert skala på bebyggelsen, bilfrie områder og byrom langs sjøen, samt gjennomgående havnepromenade som er en forbindelseslinje du finner gjennom hele fjordbyen.

Virkemidler:

- Sett krav til bebyggelsen, og skap tydelige rammer for byrommene i forhold til sollys og størrelse på minste uteoppholdsareal (MUA).
- Nye store offentlige rom og sammenhenger – bør vurderes allerede i arealplanen.
- Legg samtidig til rette for at naboskapsrom utvikles i sammenheng med prosjekter – slik at felles beboeridentitet kan utfolde seg.
- Følg opp byggeprosjekter slik at avskjermede og «trygge» arealer for privat opphold og lek legges der de ikke er i konflikt med annen bruk.
- Følg opp hva som skjer langs gater og rundt plasser. Det bygges for ofte for salg og gatesidene blir ofte monotone med mangel på åpninger.
- Det kan ved byggesak settes krav til at det skal tilbys noe ut over prosjektet i seg selv, som området mangler, eller som gata trenger.
- Følg opp prosjektet – med spørsmål om bakgården og takhagen tilfredsstiller kvalitet som sosial sone for innbyggere og gjester.
- Kommunen kan sikre variasjon i tilbud av lekeplasser, ved selv å bidra til at parker og byrom programmeres. Sett samtidig krav til at arealer i alle prosjekter skal være tygge, sosialt og trafikalt.
- Programmer uteområdene, plasser og parker, og gi dem roller i byen. Ta vare på stille soner!

8. Styrk byen som ramme om byliv - attraktive offentlige rom

Byen skal i prinsippet være for alle, uavhengig av alder, kjønn, interessefelt, kjøpekraft osv. For å lage gode forutsetninger for et mangfoldig byliv i Fredrikstad bør det gjennomføres en sosiokulturell analyse for å kartlegge dagens situasjon. Hvem bor i og bruker sentrumsområdet, hva brukes offentlige og halvprivate rom til, hvem føler seg «hjemme» og hvem gjør det ikke? Analysen bør ha som mål å kartlegge både hvilke grupper som bruker sentrum og hvem som av ulike grunner ikke gjør det, hvilke tilbud som fungerer, hva som kan forbedres, og peke på udekkede behov. De fleste sentrumsområder i Norge mangler for eksempel lekeplasser for små barn. En liten lekeplass eller klatreskulptur kan gjøre det enklere for foreldre å slappe av et lite minutt, og gjøre byturen hyggeligere for hele familien.

En del av styrkingen av sentrum som offentlig møteplass og felles arena handler om å investere i opprusting av byrom og tilrettelegging for nye aktiviteter. Denne typen tiltak bør i stor grad finansieres gjennom samarbeid mellom grunneiere/forretningsdrivende og kommunen. Og ved utbygging av nye områder bør det utarbeides utbyggingsavtaler knyttet til VPOR eller formingsveileder som definerer omfang og kvalitet.



Figur 11 Torget i Fredrikstad.



Figur 12: Stadt am Hafen, Hamburg, eller kveldskonsert innerst i dokka?

Kommunen kan også gjøre det enklere å gjennomføre arrangement og tiltak i byen ved å utpeke en bylivscoordinator som kontaktpunkt mellom private initiativtakere og kommunens sektormyndigheter. Dette kan senke terskelen for å realisere initiativ fra innbyggerne, og bør også brukes for å skape synergieffekter mellom forskjellige tiltak og kommunens langsiktige mål for kulturtilbud og bruk av byrom.

Det er ikke bare offentlig rom og kulturtilbud som fungerer som møteplasser og beriker bylivet. Grensesnittet mellom offentlige rom og private boliger kan også bidra til å skape aktivitet og attraktivitet i byen. Utenfor prioriterte sentrumsområder (med forretninger og offentlig program) kan det vurderes om bebyggelsen kan tillegges forhage eller private soner foran egen bolig som man kan utforme og bruke selv. Det må da forutsettes at forhager o.l. er individuelle parseller, ikke grønne fellesareal, og at hver boenhet har utgang til egen parsell. Grønne fellesområder mellom bolig og gate blir erfaringsmessig lite brukt og bidrar ikke til byliv, mens private parseller skaper variasjon i gatebildet og fungerer som små møteplasser i rolige nabolag.

Et godt nettverk av byrom henger nært sammen med kvalitet i fortetting generelt, og under følger en kort huskeliste:

1 Brukbarhet: Byrommene har ulike roller, noen er for spesielle formål, andre er for fleksibel bruk. De skal samtidig være for alle aldersgrupper og være steder der alle føler seg hjemme, tilrettelagt for bruk gjennom hele året. Byrom skal kunne brukes hele døgnet og bidra til offentlig byliv og samtidig bidra til gode bomiljøer.

2 Nærhet: Alle skal ha tilgang til forskjellige typer byrom innenfor gangavstand. Det innebærer minst én møteplass, et torg eller et grønt byrom som er tilrettelagt for ulike opplevelser, innenfor 500 m (Spacescape, Mäta stad, 2016). Forbindelsene til byrommene skal være attraktive, uten barrierer og trafikkfarer, med omgivelser som gjør at folk får lyst til å gå.

3 Sammenheng: Nettverk av byrom skal fremme mobilitet for gående og syklende og skape bedre sammenhenger i byer og tettsteder. Forbindelsene skal ha ulike forgreininger fra hovednett til snarveier, og ikke ende blindt. Gater skal ha brede nok fortau til at de oppleves hyggelig å gå langs. Nettverket skal skape trygghet og trivsel, være der folk er, eller være godt nok belyst. Sykkelparkering og holdeplasser bør integreres i nettverket.

4 Kvalitet: Lokale særtrekk, variasjoner i bygde miljøer og kulturarv bør utnyttes som et potensial i utformingen av byrom. Kvalitet handler også om å finne løsninger som tar hensyn til folks behov, og at det arbeides med fokus på attraktivitet, og god arkitektonisk utforming for bygg og omgivelser. Kvaliteten på steder kan også heves med gode drifts- og vedlikeholdsrutiner.

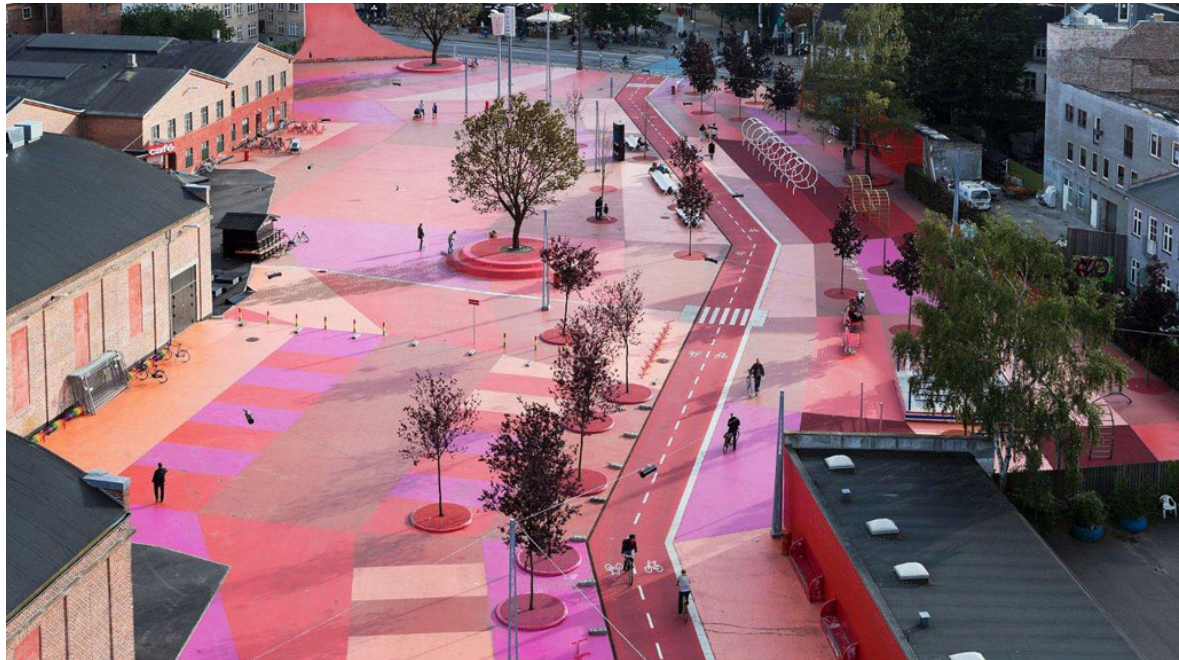
5 Bynatur: Blågrønne byrom bidrar til trivsel, synliggjør årstidsvariasjoner og gir bedre forutsetninger for biologisk mangfold. Bynaturen bør tilrettelegges for bruk, rekreasjon, lek og ulike fysiske aktiviteter, og være et kultivert tillegg til marka rundt byen. Den bør tåle slitasje på en annen måte, og gatetrær kan koble bystrukturens grønne vev til øvrige grøntområder sammen. Midlertidige grønne tiltak, urban dyrking og f.eks. bier i byen styrker det biologiske mangfoldet samtidig som det gir steder nye kvaliteter som møteplasser. Samspillet mellom byens forskjellige grønne strukturer skal bidra til urbant friluftsliv i nærmiljøet, og kan samtidig brukes til å håndtere klimaendringer og utnytte vann og overvann som en kvalitet.



Figur 13: Verktøy for utvikling av byens rom. Hamar byromsplan, Gehl architects.

Virkemidler for å styrke byliv

- Kommunen kan gjennomføre sosiokulturell analyse, barnetråkk/bytråkk mm for å kartlegge dagens bruk av byområdet
- Utarbeide VPOR eller liknende planer, eller parallelle oppdrag for å få fokus på og prioritere offentlige rom: rom for lek, for opphold, grønne sammenhenger i byen, og får å styrke nettverket for gående og syklende
- Legg til rette for flere boliger i sentrum, også for eldre. Dette skaper flere møter, mer samhandling, og grunnlag for lokal næringsutvikling.
- Formingsveileder – kan utvikles som grunnlag for å stille krav i utbyggingsavtaler, effektivitet/fleksibilitet drift, gateutforming
- Vurdere å tillate private soner mot offentlige rom, forhager og lignende der det ikke er naturlig å kreve «utadrettet virksomhet»
- Kommunen utpeker en bylivsordinator (se også 9); arrangementer, servering, tekniske tjenester, drift
- Vurdere prosjekt levende lokaler
- Tilrettelegg for trivsel og helseeffekter ved å legge ekstra arbeid i programmering av utendørs oppholdssoner, for lek med apparater som også kan tilpasses trening.
- Sikre tilgjengelige fellesarealer for alle!



Figur 14: Parken er et boligssosialt og multikulturelt tiltak samtidig som bidrar til bydelsutvikling og lokalisering av fellesfunksjoner i byområdet Nørrebro i København. Arkitekt er tegnestuen BIG, kunstnergruppen Superflex og landskapsarkitektene Topotek1.

9. Bidra til funksjonsblanding - bolig, handel, kultur og næring

I forbindelse med overordnet planlegging bør en kartlegge nåværende situasjon og avklare typer boliger og annet program som området trenger. Gjennom en stedsanalyse, som man har stilt krav om ved planoppstart i Oslo, kan man få fram en tomts særtrekk, tilgjengelighet til grøntarealer, park og byrom, samt behov for teknisk og sosial infrastruktur som må vurderes. På bakgrunn av kartleggingen kan det diskuteres hvilke kvaliteter og funksjoner/ prosjekter som er verdifulle for området – eller hva som trengs for å supplere naboområder.

Det kan vurderes tilrettelegging for utbygging av butikker, service- eller tjenestetilbud, hvis dette mangler. Der det er vanskelig å se realisme i slike tiltak på kort sikt, kan man vurdere å regulere høyde for 1. etasje, for senere å gjøre etablering mulig.

Et variert boligtilbud kan bestå av små og store boliger, med bakkekontakt egnet for barnefamilier eller mer lettstelte og mindre leiligheter egnet førstegangskjøpere, eller for et økende antall eldre. Kanskje er det behov for omsorgsboliger/seniorsentre/bo- og servicesentre – og nye boliger med livsløpsstandard.

For å stimulere flest mulig til reise kollektivt, å gå eller sykle til hverdagens gjøremål bør fortetting skje i tilknytning til byens eller tettstedets hovedsentrum eller ved andreordens sentre med mange boliger og arbeidsplasser i nærheten og med gode kollektivtrafikktilbud til hovedsentrum (Næss 2011). Og ved utbygging av nye større byområder bør en legge til rette for funksjonsblanding av boliger og næring med arbeidsplasser og nødvendige service- og tjenestetilbud i området. Dette for å stimulere til et levende bymiljø (Gehl (2007), Jacobs (1961) Miljøverndepartementet (2000)).



Figur 15: Fra gågata i sentrum av Fredrikstad.

Virkemidler for å styrke funksjonsblanding i byen

I byområdet kan det generelt legges opp til strategiske muligheter som bygger opp om stedets styrker og utnytter potensialer ved å bidra til at det settes fokus på:

- korte avstander – raskere tilgjengelighet til det meste
- byrom og grønne forbindelser – smart bruk av ubebygde arealer
- nærhet til programmene – arbeid og bolig skaper aktivitet i gatene

Innenfor sentrum bør det blandes butikker, kontor og bolig. Det store antallet kontorarbeidsplasser bør lokaliseres langs høyfrekvent kollektivtilbud, på Grønli eller langs sentrumsringen.

Belønning av funksjonsblanding

Reguleringsbestemmelser kan bidra til å trygge framdrift og sikre investeringstakt ved f.eks. bruk av glideskala i reguleringsprosessen, som kan belønne en utbygger for å bygge ut mer enn ett formål. En glideskala for utnyttelse kan angi at det kan bygges med en viss prosentvis utnyttelse av tomta dersom det bygges ut et rent boligprosjekt. Men hvis det bygges for eksempel 80 % bolig og 20 % næring, øker den totale utnyttelsen med 10 %.

Når det er lite press på utbygging kan virkningen av økt utnyttelse i et område også øke risikoen for at utviklingen kan stoppe opp eller ta lengre tid. En suksessfaktor er ofte at utbyggingen bør komme raskt i gang, og at den har jevn framdrift for å bli et godt eksempel på fornyelse – slik at utbygging baner vei for flere utbyggingsprosjekter.

For lav utnyttelse vil på den andre siden føre til at investorer ikke får lønnsomhet i prosjektene. Det er for stor risiko og da satser man ikke. Glideskalaen og tomteutnyttelse i planene må derfor tilpasses gjennomførbarhet, økonomi, kvalitet og tid.

For å stimulere til parkering under bakken bør man la være å medregne parkeringskjellere i grad av utnyttning. Og om man ønsker å stimulere til næring, gis det større utnyttelse i felt der boligandelen er lav.

Aktive fasader

Om målet i et område er aktivitet i første etasje i bygg, kan det settes krav om funksjonsblanding, grad av åpenhet i fasade, innganger mot gate eller publikumsrettet bruk. Kravet bør ikke nødvendigvis knyttes til formål da det f.eks. kan hindre rene boligprosjekter i by. Det bør derfor vurderes krav som inspirerer til at boligprosjekter utvikles med innganger mot gata, og at det settes fokus på verdien byens rom. Å tillate lokalisering av fellesfunksjoner for bolig på gateplan vil derfor være et hensiktsmessig grep. Dette kan åpne for at også beboerstyrte tiltak, sykkelverksted, fellesrom for arrangementer, utleiekontorer og kafé kan få prege bybildet.

Bylivsordinator

Rollen som bylivsordinator kan utvikles til et møtepunkt mellom handelsstand/forretningsdrivende. Det kan utvikles i tilknytning til offentlige tilbud, eller inngå i nettopp gatelivstiltak i bydeler som er under endring og utvikling.



Figur 16: Dælenggata 35, Oslo, med fellesrom på gateplan. Arkitekt Innfill.

10. Sikre et variert boligtilbud - flere typologier

Økt tetthet gir bedre forutsetninger for sosiale fellesskap og grunnlag for flere tilbud. Det blir tettere mellom folk, men jo flere vi er i et område jo større er sjansen for at barnehagen har et bredt tilbud og flere valgmuligheter. Det gir bedre skoletilbud, helsetjenester og andre offentlige tjenester. Og trikk og buss kan tilby hyppigere ruter når transportgrunnlaget er bedre og flere bruker tjenesten.

Det at vi bor tett er også det beste grunnlaget for å lykkes med fellesgoder som bysykler, bildelingsløsninger og fint opparbeidede byrom. Slike tjenester fungerer som effektive plassbesparelser som alle tjener på. Kommunens overordnede planer bør derfor undersøke muligheter for å være sikre at nye prosjekter bidrar til – nettopp fortetting for kvalitet rundt nye boligprosjekter i byen.

I fortettingsstrategien snakker vi om særlig tre grep for boligutvikling i byen:

1. Infill og utskiftning av bygningsmasse innenfor dagens bystruktur – der det må stilles krav til det enkelte prosjekt, og tilpasningen til byens rom, skala og kulturmiljøer.
2. Mindre transformasjonsprosjekter på sentrale næringstomter – der det kan være aktuelt å endre formål til bolig/flerfunksjonell by som gir økt tettheten av beboere og aktivitet – der prosjekttypen gir grunnlag for planlegging og vurdering av virkninger for et mindre byområde.
3. Transformasjon av større områder i randen av dagens sentrum – der det åpnes for å etablere nye bydeler, på for eksempel Grønli, FMV, langs Floa og etterhvert på Glombo – som innebærer planlegging for nye lokale bydelsentre, nye byrom og parker, med kvaliteter for alle byens brukere.

Interessante boligtyper kan være Town House, eller rekkehus langs gata. dette er typer som kan innpasses i større planer eller benyttes på ledige tomter som infill i eksisterende by. Studieleiligheter eller boliger med innganger fra gata gir tilsvarende muligheter, selv om det ikke ligger utadrettet virksomhet eller næring her.



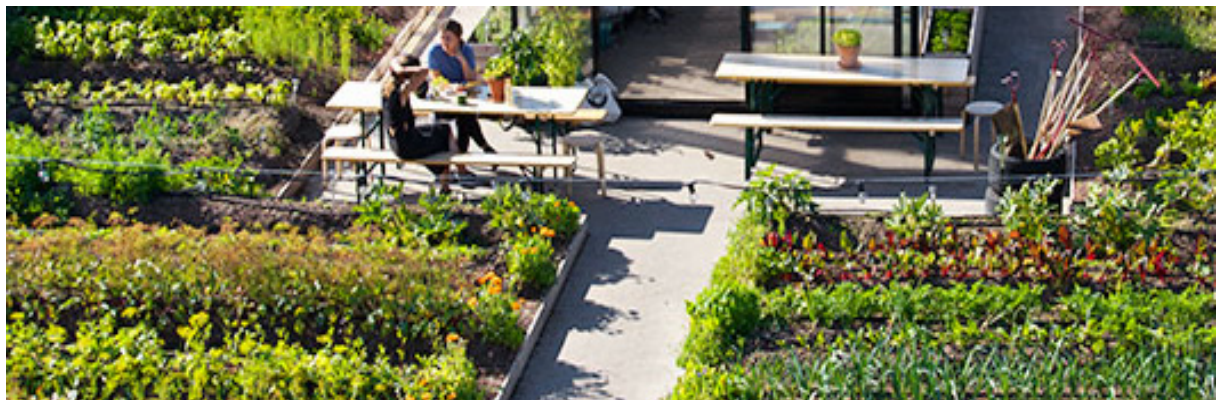
Figur 17: Town house som også kan være infill, og th eksempel på sambruksgate med mange nye boliger i Mjøndalen (alt.arkitektur).



Figur 18: Gatefasade med mange innganger. T.v; Arkitekt Alison Brooks, London. T.h. Boligprosjekt ved Lille Bislett. Dyrvik arkitekter.



Figur 19: Fellesskapsløsninger.



Figur 18: Urbant hagebruk som midlertidig program, eller på arealer som legges til rette for langsiktig bruk.



Figur 19: Generasjonernes hus i Aarhus med fellesskapsløsninger og utadrettet virksomhet på gateplan.



Figur 20: Ill fra begrenset arkitektkonkurranse for OBOS FORNEBU som viser sammensatte bykvartler med store sentrale byrom, stor variasjon i høyder, og høy tetthet.

Virkemidler:

- Bruk av fordelingsnøkkel, med andel små og store leiligheter, og sette krav om innganger fra gata
- Bruk av kommunal forkjøpsrett, for å bidra til flere utleieleiligheter eller samordning av eldreboliger mm.
- Bygge «ollekoller», eldre kollektiver, som gir en sosial ramme og bedre muligheter for hjemmehjelpen til å hjelpe flere
- Legge til rette for variasjon gjennom opplysende prosesser og kunnskap om verdien av et mangfoldig botilbud.
- Tillate utleieareal for smånæring på gateplan.

Litteraturliste

Faglige råd for bærekraftig byutvikling, Kommunal- og regionaldepartementet og Miljøverndepartementet 2013.

God boligfortetting i Oslo, eksempelsamling, Oslo kommune 2013.

Kvorning, Tournay og Nørskov Poulsen: Den tette by, By- og Landskabsstyrelsen, Miljøministeriet 2009

Ståhle, Wezelius, Kleberg, Rydell og Gjertsen: Mäta stad. SpaceScape 2016

Grünfeld, Espelien, Høiseth-Gilje, Røtnes og Iversen: Verdiskapingsevnen i norske storbyregioner, Menon-publikasjon 14/2014

Gehl Architects: Bymiljøets betydning for virksomheders værdiskabelse, Realdania By 2012

Riesto, Carlberg, og Christensen: Idrættens fornemmelse for byrum, Lokale- & anlægfondens skriftrække 10, 2004

Den moderne bærekraftige byen, Miljøverndepartementet, 2013.

Byrom – en idéhåndbok, Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017.

Gehl Architects. Gå-kvalitet, Best Practice Guide. Inspiration til udarbeidelse af Københavns Fodgængerstrategi. Københavns kommune. 2012

Bypakke Nedre Glomma. Hovedsykkelveier i Sarpsborg og Fredrikstad. Strategi og handling. 28.04.2017.

Buskerudbysamarbeidet. Felles sykkelplan for Buskerudbyområdet. Sykkelstrategi og plan for regionalt sykkelvegnett. 2016.

Spacescape for Oslo kommune. Oslo sykkelstrategi 2015-2025. 2014.

Akershus fylkeskommune. Sykkelstrategi for Akershus fylkeskommune 2015-2030. 2015.

Nielsen, Gustav og Lange, Truls. 79 råd og vink for utvikling av kollektivtransport i regionene. Civitas for Samferdselsdepartementet. 2015.

Nielsen, Gustav og Lange, Truls. Byttepunkter for sømløse kollektivnett. Råd om planlegging og utforming. TØI rapport 1526/2016.

Børrud, Elin og Røsnes, August, Prosjektbasert byutvikling, 2016.

Schmidt, Lene og Guttu, Jon, "Fortett med vett", 2011

