

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for Landskapsplanlegging

Bystrukturelle forhold som genererer byliv

En metodisk tilnærming - prosjektområde Skøyen

Structural Conditions that Generates Vibrant cities

A methodical approach - project area Skøyen, Oslo

Pernille Steen Fjeldhus og Elise Rustad Fossnes
Landskapsarkitektur

BIBLIOTEKSIDE

TITTEL

Bystrukturelle forhold som genererer byliv
En metodisk tilnærming - prosjektområde Skøyen, Oslo

ÅRSTALL

2016

FORFATTERE

Pernille Steen Fjeldhus
Elise Rustad Fossnes

VEILEDER

Einar Lillebye

FORMAT

A4

SIDETALL

254

EMNEORD

Byliv // Bystrukturelle forhold // Urbane kvaliteter // Menneskelig
tilnærming // Majorstuen // Grünerløkka // Nydalen // Skøyen //
Byplangrep Skøyen //

KEYWORDS

Vibrant cities // City life // Structural conditions //
Urban qualities // Human scale // Majorstuen // Grünerløkka //
Nydalen // Skøyen // Byplangrep Skøyen

FORORD

Denne masteroppgaven representerer sluttfasen i landskapsarkitekturstudiet. Arbeidet med oppgaven har vært en lang og morsom prosess. Interessen for faget vokste da vi begge begynte å engasjere oss for overordnet byplanlegging. Vi opplever begge at fagkombinasjonen av detaljerte prosjekteringsfag de første tre årene på landskapsarkitektstudiet var mindre givende enn de to siste masterårene. I etterkant ser vi at fokuset på prosjektenes rolle i området som helhet er den største endringen til masterårene. Vi ser nå at det å forme et området ut fra et konsept, utelukket fra områdenes behov og en overordnet strategi ikke alltid er til stedets beste. Når vi nå ser tilbake og tenker over områdene vi prosjekterte tidlig i studiet, ser vi at utformingen ofte var på grunnlag av synsing og med "skylapper" på øyene uten å tenke på hvordan området var satt sammen. Vi føler det var mange ikke-målbare faktorer som var en del av studiet, som gjorde argumentasjonen for valg av utformingsgrep synsete. I løpet av masterårene har engasjementet stort og læringskurven vært bratt. Etter mange inspirerende og læringsrike fag med spennede teori, var vi ivrige på å se om vi kunne tallfeste noen av de ikke-målbare faktorene. Dette er bakgrunnen for hvorfor vi valgte å studere om det er noe "målbart" ved byliv i vår masteroppgave.

Takk til:

- En stor takk til Einar Lillebye for veiledning og støtte gjennom hele masterprosessen
- Per Gunnar Røe for veiledning og hjelp til casestudien
- Vegdirektoratet for trykk av oppgaven
- Christoffer Evju, Berit Elisabeth Bjørnsen og Marianne Rye Beck fra Norconsult for møter og diskusjoner angående problemstilling og utfordringer på Skøyen
- Marius Grønning for møte og diskusjon om planprosesser og byliv
- Thomas Nielsen fra Veidekke, Anders Kristian Dahl fra Kruse Smith og Lise Bergflødt og Stian Andresen fra Skanska CDN for intervju om eiendomsutvikling
- Bydel Ullern, Majorstuen skole, Skøyen vel og bekjente for å ha delt spørreundersøkelsen
- Per Erik Martinussen fra Arcasa for telefonsamtale om byutvikling og dagens lovverk
- PBE, Statens Vegvesen, Ruter for informative møter om innføring av planer
- Malling&Co, Avantor, Akershus Eiendom for informative telefonsamtaler om leiepriser
- NMBU for et godt lærested i løpet av masteren, med mange dyktige professorer. Kursene LAA325 - Planlegging og utforming av gater og plasser, LAA350 - Arkitektur og byform i byutvikling, LAA360 - Strategisk landskapsplanlegging og LAA341 - Det urbane landskapet som sosial arena har vært spesielt lærerike.
- Katrine Fjeldhus og Kjersti Rustad for hjelp til korrekturlesing.

Ås, mai 2016

Pernille Steen Fjeldhus

Pernille Steen Fjeldhus

Elise Rustad Fossnes

Elise Rustad Fossnes

SAMMENDRAG

Økt befolkningsvekst og fortettingen i byene legger press på levekår og bokvalitet. Attraktive og levende byer er begrep som er hyppig brukt. Det er stort utbyggingspress fra utbygere på Skøyen. Dette har ført til Plan- og bygningsetaten "Byplangrep Skøyen", som første steg til en områderegulering av området.

Opgaven er inndelt i en tematisk og en stedspesifikk del, der det blir studert 1; Hvilke bystrukturelle forhold som genererer byliv og 2; om Plan- og bygningsetatens "Byplangrep Skøyen" legger til rette for byliv i det fremtidige Skøyen.

For finne ut hvilke bystrukturelle forhold som generer byliv er det gjort en teoristudie og en empirisk casestudie. Casestudien undersøker sosiokulturelle, fysiske og funksjonelle forhold på et overordnet nivå på Majorstuen, Grünerløkka, Nydalen og Skøyen. For å finne ut om Plan- og bygningsetatens "Byplangrep Skøyen" legger til rette for byliv er det gjort en dokumentgjennomgang av planarbeid på Skøyen. Det er også gjort kvalitative intervjuer og en kvantitativ spørreundersøkelse.

Resultatene fra casestudien viser klare skiller mellom Majorstuen og Grünerløkka, som scorer høyt på de bystrukturelle forholdene,

og Nydalen og Skøyen, som scorer lavt. Det er et viktig funn at faktorene i stor grad er avhengige av hverandre for å kunne generere byliv. Fra intervjuene ser vi at utbyggerne på Skøyen og Plan- og bygningsetaten har en del motstridene ønsker, og at det er en utfordring med samarbeid mellom aktører. Det kan virke som om utbyggerne anser byplangrepet som kun en veiledning, og bygger prosjekter med sterkt fokus på lønnsomhet. Resultatene fra spørreundersøkelsen viser at innbyggernes fire største ønsker for Skøyen er bedre tilbud av uteliv/kultur, spisesteder, parker/offentlige plasser og handel/tjenester.

Ut fra casestudien og teorien konkluderes det med at bylivet styrkes ved økt grad av urbane kvaliteter med høy grad av menneskelig tilpassning. Ut fra denne konklusjonen, funnene fra intervjuene og spørreundersøkelsen ser vi at Byplangrep Skøyen har svake grep som ikke bidrar til å generere byliv. byplangrepet er en "halvferdig områderegulering" av Skøyen, og muliggjør godkjenning av planer på grunnlag av et utkast. Det konkluderes derfor med at Byplangrep Skøyen ikke legger tilrette for byliv.

ABSTRACT

Increased population growth and densification of cities, increases standards of quality of life and quality of the living surroundings. Attractive and vibrant cities are terms that are being more frequently used. Development pressure from builders at Skøyen has resulted in the cityplan report “Byplangrep Skøyen”, made by the Planning and Building Services as the first step in zoning the site.

This master thesis is divided into a thematic and a site-specific part. There are two research questions to be answered during the course of this paper; 1) Which urban structural condition generate vibrant cities? 2) Does “Byplangrep Skøyen” made by the Planning and Building Services, plan for a vibrant city?

To study the urban structural conditions that generate vibrant cities, we have chosen to do a theory study and an empirical case study. The case study will examine socio-cultural, physical and functional conditions at Majorstuen, Grünerløkka, Nydalen and Skøyen. To determine if the Planning and Building Services’ “Byplangrep Skøyen” plan for a more vibrant city, a document study of the ongoing planning at Skøyen has been conducted, as well as qualitative interviews and a quantitative survey.

The results of the case study show a clear distinction between Majorstuen and Grünerløkka, that score high in urban structural conditions, and Nydalen and Skøyen that score low. An important discovery was made, showing that the factors of the urban structures depend on each other to generate vibrant cities. The results from the interviews show a number of conflicting desires and cooperative challenges between developers and the Planning and Building Services. It may seem that the developers view the cityplan report as a guide, and would rather build projects with a stronger focus on profitability. The results of the survey show that the citizens’ four biggest wishes for Skøyen are 1. Better nightlife/culture, 2. More dining places, 3. More parks/public spaces and 4. More shops/services.

Based on theory and our case study, we have come to the conclusion that vibrant cities are strengthened by increased levels of urban qualities with a focus on human adaptation. Based on this conclusion, the interview results and the survey results, we find “Byplangrep Skøyen” to be a weak measure that may not be able to help generate a vibrant city. “Byplangrep Skøyen” is the first step in zoning the site of Skøyen, and enables approval of plans on the basis of a draft. Our conclusion is that “Byplangrep Skøyen” do not generate a vibrant Skøyen.

BEGREPSAVKLARING

BEBYGD AREAL (BYA)

Bebygd areal angir det areal i kvadratmeter som bygninger, overbygde åpne areal og konstruksjoner over bakken opptar av terrenget. (Bugge et al. 2014).

BEVEGELSESLINJER

Bevegelseslinjer forstås som menneskers bevegelse gjennom eller på et sted.

BOKVALITET

Bokvalitet forstås som kvaliteten i området ved og nær boligen, der blant annet bomiljø, bebyggelse og uterom inngår. (Schmith 2016) Boligenes beliggenhet, bebyggelsens organisering, nærhet til sosiale møteplasser, mangfold av funksjoner og møteplasser, utformingsestetikk, trygghet, solforhold påvirker bokvaliteten. (Husbanken 2013).

BOLIGKVALITET

Boligkvalitet forstås som kvaliteten på boligen inne, der blant annet teknisk kvalitet, materialkvalitet og solforhold inngår. (Klungsoyr 2015).

BRUKSAREAL (BRA) / TOMTEUTNYTTELSE (TU)

Bruksareal angir det samlede arealet for alle plan i en bygning. (Bugge et al. 2014).

BYLIV

Byliv forstås i denne oppgaven som konsentrert menneskelig aktivitet i byen.

Se også utvidet begrepsforklaring på s.16

BYROM

Byrom er rom mellom bygningene i byen. Byrom er gater, plasser, torg og parker.

FASADENES KVALITET

Fasadenes kvalitet forteller noe om hvor innbydende fasaden er for offentligheten. Det skilles mellom aktive fasader, vennlige fasader, midt i mellom fasader, kjedelige fasader og inaktive fasader.

FORTETTING

"Med fortetting menes all byggevirkosomhet innenfor dagens tettstedsgrænse som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse". (Schmidt 2014).

FREMKOMMELIGHET

Fremkommelighet forteller noe om hvor effektivt man beveger seg gjennom et område. Det skilles mellom god fremkommelighet og dårlig fremkommelighet, ofte knyttet til ulike trafikantgrupper.

INNVANDRERBAKGRUNN

Mennesker med innvandrerbakgrunn forstås som førstegenerasjonsinnvandrere eller norskfødte personer med to innvandrerforeldre.

LOKALMILJØ

Lokalmiljø forstås som det miljøet som er nær boligen.

MYKE TRAFIKANTER

Trafikanter anses som myke når reisen foregår til fots eller på sykkel.

MÅLPUNKT

Målpunkt er enden av reisen. Når man reiser fra punkt A til B, vil B være målpunktet.

Det skilles mellom generelle målpunkt og sentrale målpunkt. Generelle målpunkt er de lokale målpunktene på et sted, som delbysentra, tilbud og funksjoner, handlegater, parker og plasser. De sentrale målpunktene er store kollektivknutepunkt eller sterke sosiale eller funksjonelle møteplasser.

OMRÅDEUTNYTTELSE (OU)

Tetthet av bebyggelsen forteller noe om tomteutnyttelsen. Fortetting eller tetthet kan både være i høyden og flatearealet.

PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

Publikumsrettet virksomhet forstås som virksomhet som er åpent for offentligheten, og som i en eller annen grad henvender seg til gaten. Eksempler på publikumsrettede virksomheter er butikker, frisører, caféer, eiendomsmeglere, skredder osv.

Vi ser behovet for å skille publikumsrettet virksomhet og aktive fasader. Publikumsrettet virksomhet forteller hvilket innhold bygget har, mens aktive fasader forteller noe om fasadens kvalitet.

STRØKSGATER

I denne oppgaven er strøksgater definert som en gate med høy konsentrasjon av butikker/restauranter og hvor det er tilrettelagt for at man skal handle/spise. En strøksgate behøver ikke ha butikker på begge sider av gaten, dersom den ene siden har høy konsentrasjon av publikumsrettet virksomhet. Strøksgater som er definert i denne oppgaven er ikke valgt utifra Oslo kommunes liste over strøksgater i Oslo.

TILGJENGELIGHET

Tilgjengelighet forteller noe om muligheten for å bevege seg på eller gjennom et område. Det skilles på god tilgjengelighet og dårlig tilgjengelighet, ofte knyttet til ulike trafikantgrupper og ulike behov for mennesker.

URBANE KVALITETET

Urbane kvaliteter forstås i denne oppgaven som de bymessige kvalitetene, og innebærer fysiske, sosiale og funksjonelle forhold.

URBANITET

Begrepet urban er et vidt begrep. Vi forstår urbanitet på samme måte som Oslo kommunes "Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005-2020". Planen definerer urbanitet som konsentrasjoner av noen spesifikke bymessige egenskaper. Jo flere og jo mer intenst disse er til stede på samme sted, desto høyere grad av urbanitet. (Roald et al. 2015).

ÅRSDØGNTRAFIKK (ÅDT)

Gjennomsnittlig trafikkmengde pr. døgn beregnet ut fra total (faktisk eller beregnet) trafikkmengde for hele året, delt på antall dager i året (Statens vegvesen 2016a).

INNHALDSFORTEGNELSE

01 innledning

1.1	Oppgavens relevans	s. 12
1.2	Problemstilling	s. 14
1.3	Oppgavens struktur	s. 15
1.4	Byliv - utvidet begrepsavklaring	s. 16
1.5	Byliv i "vinden" - forskning og prosjekter i Oslo	s. 18

02 metode

2.1	Empirisk casestudie	s. 22
2.2	Kvantitativ spørreundersøkelse	s. 23
2.3	Kvalitativt intervju	s. 24
2.4	Dokumentgjennomgang	s. 25

03 teori

3.1	Et historisk tilbakeblikk	s. 28
3.2	Teoretikeren Jan Gehl	s. 30
3.3	Walkability	s. 39
3.4	Livability	s. 40
3.5	Mixed use-development	s. 41
3.6	Knutepunktsteori	s. 41

04 casestudie

4.1	Bakgrunn for studien	s. 44
4.2	Våre forventninger	s. 52
4.3	Casestudiens struktur	s. 53
4.4	Om caseområdene	s. 54
4.5	Områdeavgrensning	s. 59
4.6	Profil 1: Majorstuen	s. 61
4.7	Profil 2: Grünerløkka	s. 77
4.8	Profil 3: Nydalen	s. 93
4.9	Profil 4: Skøyen	s. 109
4.10	Sammenligning	s. 125
4.10.1	Sosiokulturelle forhold	s. 126
4.10.2	Fysiske forhold	s. 130
4.10.3	Funksjonelle forhold	s. 134
4.10.4	Sammendrag	s. 144
4.10.5	Tendenser til byliv	s. 146
4.10.6	Konklusjon	s. 148

05 prosjektområdet Skøyen

5.1	Analyse av Skøyen	s. 152
5.2	Politiske vedtak, planer og føringer	s. 156
5.3	Skøyen i utvikling - en oversikt over pågående planarbeid	s. 158
5.4	Byplangrep Skøyen - første steg mot områderegulering	s. 160
5.5	Medvirkning	s. 167
5.5.1	Spørreundersøkelse	s. 168
5.5.2	Resultater fra spørreundersøkelse	s. 170
5.5.3	Intervjuer	s. 178
5.5.4	Resultater fra intervjuene	s. 179

06 diskusjon

6.1	Diskusjon	s. 188
6.2	DEL 1 - Byliv	s. 189
6.2.1	Konklusjon	s. 190
6.4	DEL 2 - Byplangrep Skøyen	s. 191
6.4.1	Byplangrep Skøyen og tendenser til byliv	s. 191
6.4.2	Byplangrep Skøyen og utbyggere	s. 194
6.4.3	Byplangrep Skøyen og spørreundersøkelsen	s. 200
6.4.4	Konklusjon og anbefaling	s. 201

07 etterord

7.1	Etterord	s. 204
7.2	Litteraturliste	s. 206
7.3	Figurliste	s. 210
	VEDLEGG 1: Detaljert metode for casestudien	s. 214
	VEDLEGG 2: Kvittering på behandling av personvernopplysninger	s. 218
	VEDLEGG 3: Transkriberte intervjuer	s. 220
	VEDLEGG 4: Svarskjema til spørreundersøkelsen	s. 244



01

innledning

oppgavens relevans	12
problemstilling	14
oppgavens struktur	15
byliv - utvidet begrepsavklaring	16
byliv i "vinden"	18

OPPGAVENS RELEVANS

Oslo er blant de byene i Europa som vokser raskest (Hofstad et al. 2015). Dette gjør at det er et enormt press på kommunen for å bygge flere boliger, slik at boligveksten følger befolkningsveksten. Med befolkningsveksten følger det flere problemstillinger, som hvor de nye boligene skal bygges, hvor de nye innbyggerne skal jobbe og hvordan transportutfordringene skal løses.

Et sentralt virkemiddel i kommuneplanen "Oslo mot 2030" er knutepunktsutvikling (Oslo kommune 2015c). Med en fornuftig knutepunktsutvikling løser man mange av utfordringene befolkningsveksten fører med seg, med tanke på tilgjengeligheten til boliger, arbeidsplasser og miljøvennlig transport. Ved å bygge tett rundt kollektivknutepunktene får man plass til mange flere boliger og arbeidsplasser, i tillegg til at nærheten til kollektivtransport minsker behovet for privat bilbruk. Kollektivknutepunkt defineres i kommuneplanen (2015c) som "områder med potensial for bymessig utvikling og kobling av to eller flere banebaserte linjer". Kollektivknutepunktene ønskes utviklet med fysisk tetthet, finmasket gatenett, blandede funksjoner, og en blanding av boliger og arbeidsplassintensiv næring. Man får i den nye kommuneplanen anledning til å bygge høyere og tettere, noe som gir et godt grunnlag for byutvikling (Oslo kommune, 2015c).

Et nytt spørsmål som dukker opp i forbindelse med fortettingen er hva som skjer med levekår og bokvalitet når det bygges tettere og høyere. I Oslo indre by er de fleste områdene høyt utnyttet med lukket kvartalsbebyggelse, men det er også noe lamellbebyggelse og enkelte småhus-bebygde områder. I ytre by er det lavere utnyttelse på grunn av store områder med småhus- og villabebyggelse. Nordmenn er vant til å bo spredt, med privat hage, bil

og gode solforhold. Disse verdiene er grunnleggende for mange, og det er disse verdiene som kommer til å måtte endres dersom Oslo skal håndtere befolkningsveksten uten å bygge utover. Marka er et stort, felles gode som er sikret gjennom markagrensen, noe som begrenser muligheten for videre utbredelse av boliger, eller "sprawl". Selv om en fortetting av Oslo kan føre til at de grunnleggende forventningene til hva en bolig skal inneholde ikke blir innfridd, er det viktig å videreføre disse verdiene i form av felles goder. Store, tilrettelagte grøntarealer og gode offentlige rom blir viktige elementer i de nye, urbane områdene av Oslo.

Selv om byfortettingen gjør at våre private arealer blir mindre, ser vi at befolkningen i byene øker. 80 % av befolkningen bodde i by- og tettsteder i 2015, en økning fra 74 % i 1999 (Statistisk sentralbyrå 2016b). Selv om byene våre er tette, er tilgjengelighet og mangfold av tilbud noe som gjør det mer attraktivt å bo i by enn andre steder. Både mangfold av arbeidsplasser, utdanning, kollektivtilbud, handelstilbud, kultur og aktiviteter spiller inn. I tillegg er livsstilen som medfølger det å bo i by svært attraktiv for mange, særlig blant de yngre. Dette samt faktorer som bokvalitet, boligkvalitet og kvalitet på de offentlige rommene er med på å påvirke hvor attraktivt det er å bo i byen.

For at tilbudene og næringene i byene skal være attraktive må det være et marked for næring. Tettere byområder gir næringen det markedet som trengs for vekst og innovasjon, og kan bidra til å styrke konkurransekraften i byene (Røtnes et al. 2016). Selv om forskning tilsier at tetthet påvirker innovasjon og vekst, viser derimot bylivsregnskap fra København (Teknik- og Miljøforvaltningen - Københavns Kommune 2013) at også andre faktorer

spiller inn, slik som urbane kvaliteter. Urbane kvaliteter, som blandet arealbruk (mixed use), aktive førsteetasjer og tydelig definerte plasser- og gaterom, har mye å si for antall besøkende. Byens økonomi er avhengig av at næringen går rundt, noe som betyr at antall besøkende er viktig både for de næringsdrivende og politikere.

Byliv er ofte nevnt som et mål for våre byer. Planleggere, utbyggere og politikere bruker ofte begrepene byliv, levende bydel, "livable city", urbant folkeliv og levende lokalsamfunn for å beskrive planlagte områder, og begrepene inngår ikke sjelden i målsettingene til byutviklingsprosjekter. Vi ser det i stortingsmeldinger, i prosjektbestillinger, kommuneplaner og i programblader. Å ha byliv som slagord selger godt, for det er generelt noe alle ser på som positivt.

Byliv er noe flere norske kommuner arbeider for. Dette er tydelig å se i en undersøkelse utført i norske kommuner av Norsk form. Undersøkelsen viser at 63 % av kommunene har byliv i sentrum som største utfordring, og 22 % har byliv som nest størst utfordring (Eriksson 2016).

På Skøyen er det påbegynt en område-regulering etter krav fra kommunen. Det er stor utbyggingsinteresse i området, og det er behov for en helhetlig plan for å fortette kollektivknutepunktet Skøyen på en hensiktsmessig måte. Det er utarbeidet et byplangrep på Skøyen som er aktuelt å se på i denne sammenheng. Ettersom områdereguleringen ikke er ferdig utarbeidet kan det være mulig å komme med innspill dersom vi har forslag til eventuelle endringer.

PROBLEMSTILLING

Denne masteroppgaven er skrevet for å finne ut hvordan man kan planlegge for å legge til rette for byliv. For å undersøke dette er det satt opp følgende problemstilling:

Hvilke bystrukturelle forhold genererer byliv?

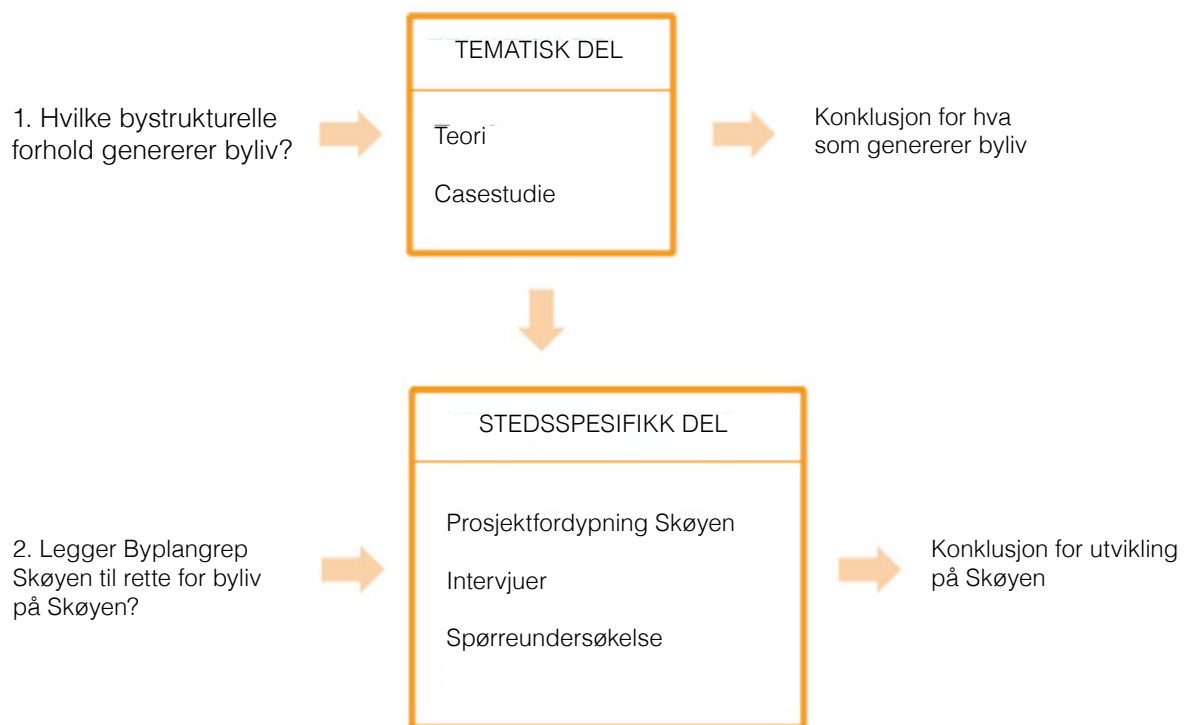
Problemstillingen er konstruert for å se om det finnes noen generelle forhold i byen som påvirker byliv. Den danner grunnlaget for oppgavens tematiske del. Videre forsøker oppgaven å undersøke hvordan det kan legges til rette for byliv på Skøyen med dagens planer som grunnlag. For å undersøke dette er det satt opp følgende problemstilling:

Legger "Byplangrep Skøyen" til rette for byliv på Skøyen?

Problemstillingen danner grunnlaget for oppgavens stedsspesifikke del. Problemstillingene har en klar sammenheng, der svaret på problemstilling 1 brukes for å svare på problemstilling 2.

Oppgaven er delt inn i to hovedfaser. I fase en undersøkes temaet byliv nærmere ved hjelp av teori og en casestudie av fire områder i Oslo. Casestudien er gjort på et overordnet nivå, og det er ikke gjort rede for utformingsgrep som kan generere byliv. Fase en utgjør den tematiske delen av oppgaven. I fase to blir prosjektområdet Skøyen nøyere undersøkt gjennom dokumentstudier, spørreundersøkelse og intervjuer. Fase to utgjør den stedsspesifikke delen av oppgaven. Avslutningsvis drøftes alle funnene fra fase en og fase to.

OPPGAVENS STRUKTUR



BYLIV - UTVIDET BEGREPSAVKLARING

“Byliv” er et vidt begrep med mange ulike tolkninger. Det er her plukket ut fire ulike definisjoner av “byliv”. Deretter blir bylivsbegrepet drøftet, der vi diskuterer og presenterer vår forståelse av begrepet “byliv”.

DEFINISJONER

Rapporten “Byliv der betaler sig” av COWI A/S og ACT fra 2011 definerer byliv slik:

“Byliv må forstås som flygtigt og noget der finder sted i hele byen. Byliv opstår, når folk bevæger sig et sted hen, og måske gør ophold eller bevæger sig videre. Bylivet spændes ud mellem forskellige destinations- og attraktionspunkter i byen og forekommer særlig intenst, netop hvor mange forbindelser mødes og krydses. Byliv kan defineres som en funktion/aktivitet der tiltrækker mennesker. Byliv handler om typer af aktiviteter, samt om den koncentration af mennesker, der skaber bylivet.”

(COWI 2013)

Rapport nr. 27 “Boligprosjekters betydning for byliv” definerer byliv slik:

“Urbanitet er et annet ord for byliv. Forutsetninger for byliv og urbanitet er tilgjengelighet, mobilitet, tetthet, tid og romlig avgrensning. 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”.

(Røtnes et al. 2016, s. 12)

Oxford Dictionaries definerer byliv slik:

“Life as experienced in a city, especially when contrasted with that in a small town, village, etc.; the lifestyle regarded as typical of the inhabitants of a city.”

Oversatt til norsk blir det:

Livet som oppleves i en by. Byliv er spesielt i kontrast med livet i en liten by, bygd etc.. Byliv er livsstilen som ansees som typisk for innbyggerne i en by (Oxford Dictionaries 2016).

Jan Gehl forstår byliv som mangfoldet av menneskelig aktivitet i byens rom, der bruken kan deles inn i følgende kategori etter nødvendighet:

- Nødvendig aktivitet
- Valgfri aktivitet
- Sosial aktivitet

(Gehl 2010, s. 30-31).

VÅR FORSTÅELSE AV BYLIVSBEGREPET

Etter gjennomgang av ulike tolkninger av byliv har vi kommet frem til at byliv kan forstås på følgende tre måter:

Byliv: livsstilsforståelse

Her forstås byliv som den livsstilen man har når man bor i by. Mennesker som bor i byer har "byliv" eller et "urbant liv", mens mennesker som bor på bygda har "bygdeliv". Denne forståelsen henger igjen fra gammelt av da byene oppstod, om etter hvilken rolle man hadde i borgerskapet (Holmboe 2016).

Byliv: sosial forståelse

Her forstås byliv som den sosiale, menneskelige aktiviteten som oppstår når et minimum antall mennesker er samlet i et byrom. Et premiss for byliv i denne forståelsen er sosial interaksjon.

Byliv: funksjonell forståelse

Her forstås byliv som mennesker i bevegelse mellom funksjoner i byen. Det er konsentrasjon av et minimum antall mennesker innenfor et avgrenset område. Her er målet med den menneskelige aktiviteten å komme seg fra funksjon A til funksjon B. Et premiss for byliv i denne forståelsen er mennesker i bevegelse mellom funksjoner.

Tolkning 1, livsstilsforståelsen, sier noe om hvordan omgivelsene i byen er, tilbudene byen har å by på, og hvilke forutsetninger livet har for mennesker som bor i byer. Tolkning 2 og 3 sier begge noe om bruken av de urbane omgivelsene, der de to tolkningene skiller ved en en sosial og en funksjonell forståelse. Selv om tolkningene her er delt inn i tre kategorier, kan man forstå byliv som en kombinasjon av kategoriene. Det er derfor svært viktig å

være klar over hvilken forståelse man har av byliv når det skal tilrettelegges for byliv i planlegging. Det er også relevant å være klar over forståelsen når dette temaet diskuteres.

Vår forståelse av byliv er en kombinasjon av den sosiale og den funksjonelle forståelsen. Områder i byen som har høy andel av "funksjonelt" byliv er typisk å finne ved funksjoner som trekker mennesker, for eksempel ved kollektivknutepunkter som Jernbanetorget eller Nationalteateret. Områder i byen som har høy andel "sosialt" byliv, kan man typisk finne ved møteplasser, som for eksempel restaurantområder eller parker. Vi tror den ene forståelsen av byliv ikke utelukker den andre. Selv om "kvaliteten" av bylivet kanskje gir mest til menneskenes livskvalitet der det skjer sosialt byliv (Røtnes et al. 2016), vil det være stor sjanse for tilfeldige sosiale møter på typiske "funksjonelle" bylivsområder som Jernbanetorget. På denne måten kan den ene forståelsen berike den andre. Vi ønsker derfor å se den sosiale og funksjonelle forståelsen som en helhet. I tillegg er tolkning nr.1, livsstilsforståelsen, er viktig del av bruken av byen, da omgivelsene og de tilbud som finnes her påvirker hvor det sosiale og funksjonelle bylivet skjer. Dermed vil vi inkludere alle de tre tolkningene. På mange måter ligner vår forståelse av byliv Jan Gehls definisjon, der bruken inkluderer både nødvendig, valgfri og sosial aktivitet.

Oppsummert er vår forståelse av byliv:

Byliv er konsentrert menneskelig aktivitet i byen.

BYLIV I "VINDEN" - FORSKNING OG PROSJEKTER I OSLO

I dag er "byliv" en målsetting man finner i mange planer og prosjekter. Det er mye forskning og prosjekter som jobber for byliv og arbeider med å gjøre sentrum til et levende sted. Det vil nå bli presentert et utvalg av forskning og prosjekter som har fokus på byliv. Utvalget av prosjekter er spesifisert til Oslo-området.

BOLIGPROSJEKTERS BETYDNING FOR BYLIV

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

Fortetting og kompakt byutvikling er gode prinsipper i arealpolitikken. Det minsker behovet for transport, reduserer klimagassutslipp og reduserer byspredning. Men fortetting kan også bidra til å forringe kvaliteter ved bylivet om de nye boligprosjektene ikke ivaretar sosiale møteplasser og næringslivsetableringer.

Forskerteamet finner at:

- 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 (Røtnes et al. 2016).

GEHL ARCHITECTS BYLIVUNDERSØKELSE OSLO

Undersøkelsen ser byens forskjellige kvaliteter i sammenheng med menneskenes utfoldelse og opplevelse gjennom systematisk kartlegging av hvor folk beveger seg og hva de gjør på de forskjellige stedene. Forrige gang en slik undersøkelse ble utført i Oslo var i 1988, den gang i regi av Statens vegvesen. Arkitektfirmaet Gehl har utført tilsvarende undersøkelser for København og Stockholm. Bylivsundersøkelsen er gjennomført på vegne av Levende Oslo – et offentlig-privat samarbeid for å gjøre Oslo sentrum mer attraktivt og tilgjengelig.

Anbefalte strategier og tiltak for økt byliv:

- Skap oppmerksomhet rundt sentrums randsoner og «blå byrom» (landskap). Strategien går ut på å tilrettelegge for bruk av fjorden og elver mer aktivt
- Tydeliggjør og utvid byromsnettverket (byrom) Strategien går ut på å styrke gatenettet i Oslo for gående.
- Tilrettelegg for fotgjengere i hele sentrum (bevegelse) Strategien går ut på å øke fremkommeligheten, bedre tilgjengeligheten og orienteringen for fotgjengere.
- Inviter til mer og lengre opphold i byen (byliv) Strategien går ut på å styrke møteplassene og aktivitet i byen, og gi rom for lokalt og kulturelt særpreget. (Mugaas 2014; Vamberg et al. 2014).

LEVENDE OSLO

Gjennom samarbeid mellom ulike private og offentlige sentrumsaktører, og på tvers av sektorer, er målet at utviklingen av Oslo sentrum skal være samordnet og helhetlig.

Levende Oslo fokuserer på:

- Kvalitet i opprustning av gater og plasser
- Kvalitet i drift og vedlikehold av gater og plasser
- Tiltak som bidrar til mer opphold, mer byliv og økt trivsel i Oslo sentrum

Dette gjør de ved å:

- Øke kunnskapen om hvordan sentrum brukes
 - Ruste opp gater, gågater, plasser og torg
 - Skape og utvikle gode møteplasser
 - Stimulere til mer effektiv kollektivtransport og bedre parkeringsdekning
 - Etablere programmer for belysning og blomster
 - Stimulere til aktiviteter og arrangementer til alle årstider
- (Oslo kommune 2016b)

BYFOLK - GJØR SENTRUM LEVENDE

Byfolk er en interesseforening for gårdeiere med eiendommer i Oslo sentrum. Medlemmene har alle en ting felles; Nemlig å stå samlet om Byfolks mål for å gjøre bykjernen mer attraktiv. Byfolk ser behovet for å effektivisere og forbedre kommunikasjonen med samarbeidspartnere og medlemmer (Byfolk 2016).



02

metode

casestudie	22
spørreundersøkelse	23
intervju	24
dokumentgjennomgang	25

EMPIRISK CASESTUDIE

I casestudien er det samlet inn informasjon om fire ulike områder i Oslo. De empiriske dataene som er samlet inn tar for seg ulike aspekter ved områdene, alt fra sosio-økonomiske forhold og demografi til trafikkmengde og bebyggelsesstruktur. Ved å samle inn lik type informasjon om alle områdene forsøker vi å sammenligne områdene og se hvilke som skiller seg ut, både positivt og negativt.

Casestudien er en nettbasert studie, og all data er samlet inn fra internett. Internettjenestene som er brukt er felles for alle områdene, slik at datagrunnlaget ikke varierer fra område til område. Dataene vi har innhentet er videre bearbeidet i excel og gjort om til statistikk. De konkrete metodene for innsamling og bearbeiding av data er beskrevet nærmere i kapittel 4 - Casestudie. Ved å samle inn data på denne måten blir alle stedene behandlet likt, og man får et bedre sammenligningsgrunnlag. Man kan forvente seg at all innhentet data ikke er 100 % nøyaktig. Dog kan man forvente at der ett område har visse feilkilder har de andre områdene tilsvarende feilkilder. Derfor vil de eventuelle feilkildene ikke påvirke det endelige resultatet merkbart.

De avgjørende rammebetingelsene for metodevalget er tid og ressurser. Internettstudien er valgt fordi det tar kortere tid enn for eksempel befaring på fire store områder. I og med at vi kun er to personer som jobber innenfor et begrenset tidsrom ble en ren internettløsning valgt. På denne måten ble det lettere å kontrollere data underveis, eller å finne data som ikke ble innhentet med en gang.

I studien er det satt opp en rekke hypoteser som omhandler temaet byliv og faktorene som kan påvirke byliv. Vi ønsket å undersøke hva som kan generere byliv ved å tallfeste i utgangspunktet ikke-målbare elementer i byen. For å tallfeste elementene er det brukt faglig skjønn. Dette innebærer at slutningene ikke er sikre, men de viser likevel en klar tendens som er vektlagt i den videre drøftingen av resultatene.

Den største svakheten ved studien er at det ikke er gjort tellinger av bruken på caseområdene. Det mangler derfor nøyaktig data på hvem og hvor mange som oppholder seg på områdene. En slik telling krever mye tid og planlegging, og det ble valgt bort for å kunne fokusere på andre deler av oppgaven. En annen svakhet ved metoden er at mye av informasjonen som er hentet inn ikke er helt nøyaktig. Hovedgrunnene til det er karttjenestene som er brukt til oppmåling og områdeavgrensningen som er valgt.

KVANTITATIV SPØRREUNDERSØKELSE

I den kvantitative spørreundersøkelsen har vi laget 38 spørsmål som er kategorisert etter de to hovedtemaene “bruk” og “opplevelse”. Spørreundersøkelsen er anonym i henhold til retningslinjer fra Personvernet og Datatilsynet, og den er laget fordi vi ønsket en kvantitativ meningsmåling.

Vi ønsket at så mange som mulig skulle svare på spørreundersøkelsen. Derfor ble det vektlagt at undersøkelsen skal ta kort tid og at spørsmålene skal være enkle å forstå, slik at det er lett å svare. Dataene er samlet inn via et elektronisk spørreskjema. For å skaffe flest mulig respondenter er spørreundersøkelsen delt blant venner og bekjente, på facebook-siden til Bydel Ullern og via e-postlisten til Skøyen vel. Ved å bruke en elektronisk spørreundersøkelse kan man forvente å finne et representativt gjennomsnitt av befolkningens meninger.

Spørreundersøkelse er valgt fordi det var minst tidkrevende for oss i forhold til hvor mange svar vi trodde vi kom til å få inn. Da vi skulle lage spørsmål måtte vi velge ut de temaene vi ikke kunne fått svar på gjennom internettstudie, da rettet mot folks meninger, opplevelser og følelser til Skøyen.

Validiteten av spørreundersøkelsen avhenger av hvor mange svar man får inn. Det er 359 respondenter som har svart på vår spørreundersøkelse, hvorav 95 % er personer som bor i umiddelbar nærhet til Skøyen. Allerede etter 100 respondenter kunne vi se et gjennomsnittlig bilde av meningene om de ulike temaene. Sluttresultatet har ikke veket markant fra dette gjennomsnittet, noe som øker gyldigheten til spørreundersøkelsen.

Vi ønsket å finne informasjon om hva folk som bor og oppholder seg på Skøyen føler om Skøyen som sted, og hvilke ønsker de har for Skøyen i fremtiden. Spørsmålene i spørreundersøkelsen er rettet mot bruk og opplevelse av Skøyen, og vi mener vi har fått undersøkt det vi ønsket å få svar på. Slutningene vi har trukket fra de kvantitative spørsmålene er rimelig sikre, og kan brukes videre i diskusjonen om utviklingen av Skøyen. I tillegg er det to åpne spørsmål i slutten av spørreundersøkelsen. Svarene vi har fått fra de åpne spørsmålene er i utgangspunktet ikke målbare. Vi har dog delt svarene inn i kategorier, og kan trekke noen slutninger ut i fra en tendens. Resultatene har sterk overføringsverdi som en del av medvirkningsprosessen til Plan- og bygningsetaten.

Spørreundersøkelsen er internettbasert. Dette gjør at man ikke når ut til enkelte målgrupper, hvilket er en svakhet. Den eldste delen av befolkningen er underrepresentert av respondentene. Dette kan ha en sammenheng med at tilgangen til data og internett, samt kunnskapen til å bruke det, er lav. Den yngste delen av befolkningen er også underrepresentert. Dette kan ha en sammenheng med interessen for temaet. Vi tror likevel vi har nådd ut til flere ved å bruke en elektronisk spørreundersøkelse enn ved å for eksempel gjøre intervjuer på gaten.

KVALITATIVT INTERVJU

I de kvalitative intervjuene er det samlet inn informasjon om tre eiendomsutvikleres tanker og meninger om utviklingen på Skøyen og Oslo generelt. Det er valgt å intervju eieendomsutviklere fordi de har stor påvirkning på hvordan byen struktureres. Intervjuene er gjort for å få et innblikk i eiendomsutviklingens verden, og se hvordan eiendomsutviklere ser på ulike utfordringer og problemstillinger. Informasjonen vi får av intervjuobjektene gir oss et større faglig grunnlag for å vurdere hvordan byutviklingen foregår i praksis, og dette tar vi med oss i den videre diskusjonen av problemstillingen.

Dataene er samlet inn gjennom personlige intervjuer. Intervjuobjektene har fysisk møtt opp til intervju, og de har snakket relativt fritt ut fra et utvalg spørsmål. Vi har valgt personlige intervjuer for å få mest mulig informasjon innenfor noen ikke-målbare temaer. Ved å intervju tre ulike aktører får vi et mer nyansert og helhetlig bilde av temaene vi stiller spørsmål om. Man kan forvente å få mange ulike svar ved å gjøre innhenting av informasjon på denne måten. På mange måter vil svarene gi et riktigere bilde av virkeligheten enn i for eksempel en spørreundersøkelse, fordi man ikke styrer svarene i en bestemt retning.

Målet vårt med intervjuene er å se hvordan overordnede føringer blir fulgt opp i praksis, og hvor de avgjørende valgene blir tatt med tanke på en helhetlig byutvikling. I denne forbindelse kunne vi intervjuet politikere eller fagpersoner fra plan- og bygningsetaten. Vi valgte å kontakte eiendomsutviklere etter å ha sett på de overordnede føringene for byutvikling fra regjeringen og plan- og bygningsetaten. Vi så at de overordnede føringene

beskrev de samme målsettingene, men vi hadde en følelse av at ikke alle parter arbeidet for å nå disse. Eiendomsutviklerne har stor makt i dagens markedsstyrte samfunn, og vårt inntrykk er at de får gjøre mye som de vil, ved å kun følge et "minstekrav" for å nå målene. I en bystrukturell sammenheng har hver enkelt tomt mye å si, så vi ønsket også å se hvordan utviklerne samarbeider for å lage et helhetlig område. Dette var de overordnede rammene vi fulgte da vi skulle velge intervjuobjekter.

Vi ønsket flere intervjuobjekter for å kunne sammenligne svarene vi fikk inn. Vi måtte likevel ta stilling til tiden vi disponerer. For å ha nok tid til å transkribere intervjuene og sammenligne svarene ble det derfor valgt tre intervjuobjekter. Intervjuobjektene er valgt på bakgrunn av lokasjon og relevans. To av tre intervjuobjekter har kontor på Skøyen, og alle tre har pågående eller planlagte prosjekter på Skøyen.

For å øke gyldigheten til dataene er det samlet inn informasjon fra mer enn et intervjuobjekt. I mange tilfeller peker svarene vi har fått i samme retning. Mange av tankene vi hadde på forhånd er bekreftet, noe som viser at vi i stor grad har undersøkt det vi ønsket å få svar på.

Selv om vi har forsøkt å finne en gjennomsnittlig mening ved å intervju flere objekter er det ikke sikkert objektene representerer gjennomsnittet. For å finne et gjennomsnitt ville det vært bedre med for eksempel en kvantitativ spørreundersøkelse hvor vi kunne fått svar fra flere. Grunnen til at intervju likevel ble valgt var for å komme dypt inn i tematikken på en måte man ikke hadde fått til med avkrysnings spørsmål.

DOKUMENTGJENNOMGANG

I dokumentstudien har vi samlet informasjon om planene som er under arbeid for Skøyen-området. Planene tar for seg både mulighetsstudier, forprosjekt til områderegulering og reguleringsplaner. Ved å se på planene for Skøyen får vi anledning til å forstå hvilke aktører som er involvert i planarbeidet og hva de ulike aktørene ønsker for Skøyen.

For å kunne gjøre en evaluering av PBE's byplangrep for Skøyen var dokumentstudie av planarbeid for både byplangrepet og andre planer som er aktuelle på Skøyen en selvfølge.

Ved å studere ulike planer for Skøyen gjennom et dokumentstudie er det å forvente at det er flere planer og forprosjekter som ikke er tilgjengelig for offentligheten. De ulike aktørene har av denne grunn blitt kontaktet, slik at vi har fått et møte med flere av aktørene. På disse møtene har planene blitt presentert, og vi har fått oppklaring i uklarheter ved planene. På denne måten har vi fått bekreftet og avkreftet vår forståelse av planene. Likevel har vi kun studert planene i et relativt kort tidsrom, noe som gjør at deler av planarbeidet muligens ikke er studert like nøye.

Den største svakheten ved dokumentstudien er at planene er blitt tolket av oss. Tolkningen er vår forståelse av dokumentene, og her kan det være rom for feiltolkning.



03

teori

et historisk tilbakeblikk	28
teoretikeren Jan Gehl	30
walkability	39
livability	40
mixed use-development	41
knutepunktsteori	41

ET HISTORISK TILBAKEBLIKK

MODERNISMEN

Bakgrunnen til det modernistiske tankesettet var de dårlige levekårene som var typisk i de trange, tette og forurensede byene på slutten av 1800-tallet. Den industrielle revolusjonen på midten av 1800-tallet førte til en ny måte å planlegge byer på, der man skulle unngå tydelige, sosiale skiller og fattigdom (Fainstein & Defilippis 2016). Hovedmålet med den modernistiske byen var å kombinere det beste byen hadde å by på, sosiale og økonomiske muligheter, med det beste landsbygda hadde å by på, som ren luft, gode solforhold og plass (Røe 2004). Bokvalitet ble vektlagt, og man skulle ha store, private hager og luftige leiligheter eller hus. Blandingen av det urbane og rurale dannet grunnlaget for to modernistiske byidealer; hagebyen og drabantbyen.

Ebenezer Howard utviklet ideen om the Garden City, også kjent som hagebyen. Hans ønske var å bygge nye, små byer på landsbygda, med maks 30 000 innbyggere. Byene skulle ha et grønt "belte" rundt seg, som blant annet skulle bestå av landbruksarealer, og de skulle bidra til sosial likhet og like muligheter for alle (Fainstein & Defilippis 2016). Den tenkte hagebyen til Howard ble aldri bygget i sin planlagte helhet, men mange versjoner av hagebyen ble etter hvert etablert. Hagebyene som vi kjenner dem i dag ble stort sett etablert i nærhet til bysentrene, og inngår i den "gamle" byens struktur.

Drabantbyene etablerte seg i randsonen av byene, og dannet egne "bysentre" løsrevet fra resten av byen (Fainstein & Defilippis 2016). Typisk for drabantbyene er frittliggende, høy blokkbebyggelse og store grøntarealer. Tanken bak blokkene var at de skulle plasseres fritt med store grøntområder rundt, slik at boligene fikk lys, luft og utsikt. Områdene ble kritisert for å være ensformige, og leilighetene var tilnærmet like med tanke på størrelse og utforming (Husbanken 2014b). Servicetilbudene ble plassert langt unna blokkområdene, noe som førte til høy bilavhengighet.

DEN KOMPakte BYEN - VEIEN TIL DAGENS PLANLEGGING

Tankene om byutvikling har endret seg siden modernismen. Diskusjonen om å utvikle den kompakte byen springer først og fremst ut fra de miljømessige og transportmessige utfordringene knyttet til byspredning. Fra 1960-årene, da salget av bil ble frigitt, har byutviklingen i Norge vært sterkt preget av byutvikling. I 1987 ble Brundtlandkommisjonens sluttrapport "Vår felles framtid" gitt ut. Rapporten dannet grunnlaget for den kompakte byutviklingen i Norge, som representerer en bærekraftig utvikling som søker å balansere økonomisk, sosial og miljømessig utvikling (Hofstad et al. 2015).

I Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er denne modellen skrevet inn som et prinsipp for planleggingen i Norge, hvor det står at "planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder" (Hofstad et al. 2015).

Målene for retningslinjene er beskrevet av regjeringen slik:

"Planlegging av arealbruk og transportsystem skal fremme samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Planleggingen skal bidra til å utvikle bærekraftige byer og tettsteder, legge til rette for verdiskaping og næringsutvikling, og fremme helse, miljø og livskvalitet.

Utbyggingsmønster og transportsystem bør fremme utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusere transportbehovet og legge til rette for klima- og miljøvennlige transportformer. I henhold til klimaforliket er det et mål at veksten i persontransporten i storbyområdene skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange. Planleggingen skal legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet, med vekt på gode regionale løsninger på tvers av kommunegrensene." (Fastsatt ved kgl. res. 2014)

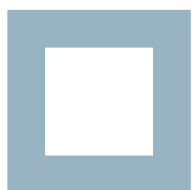
Selv om klima- og miljøutfordringene danner grunnlaget for den kompakte byutviklingen, gir den kompakte byen også muligheter for utvikling av sosiale og attraktive, offentlige rom. Journalist William Whyte sa at det er "fantastisk oppmuntrende at de plassene som folk liker best av alt, og finner minst overfylt og mest avslappende, er små områder preget av høy tetthet av mennesker og en svært effektiv bruk av arealer" (Hofstad et al. 2015).

I St.meld. nr. 23 (2001-2002) står det om bedre miljø i byer og tettsteder. Målet er å utvikle trygge, vakre og opplevelsesrike steder med høy miljø- og bokvalitet for befolkningen, samtidig som natur- og kulturmiljøet ivaretas. Byer og tettsteder skal også fremstå som funksjonelle og attraktive for næringslivet. For å sikre at utviklingen går i riktig retning, sier Regjeringen at følgende prinsipper må legges til grunn:

- Variert tilbud av handel, kulturaktiviteter og tjenester
- Identitet ved vern og bruk av kulturmiljøer og kulturminner
- Grønne strukturer, utearealer og byrom
- Gode bomiljøer
- Gode oppvekstmiljøer for barn og unge
- Tilgjengelighet og trygghet i lokalområdene
- Mindre støy og flere stille områder. (St.meld. nr. 23 (2001-2002)).



Skjematisk illustrasjon av lamellbebyggelse



Skjematisk illustrasjon av lukket kvartalsbebyggelse

ULIKE TYPER BYBEBYGGELSE - FORDELER OG ULEMPER

Selv om mye av tankesettet har endret seg siden modernismen, ser man spor av modernismen i dagens planlegging. Dette sees i form av høye, frittstående blokker, veiplanlegging med fokus på bilens tilgjengelighet og store grøntarealer mellom nye bygg.

Lamellbebyggelse

Lamellbebyggelse, som fikk sitt inntog i modernismen, gir gode lys- og luftforhold, i tillegg til utsikt og store, grønne områder. Ulemper med denne typen bebyggelse er at bebyggelsen fort kan bli monoton, og i de smale rommene mellom byggene kan det bli vindfullt og mye støy. (Husbanken 2014a).

Lukket kvartalsbebyggelse

Lukket kvartalsbebyggelse kan gi bedre og likere dagslysforhold i leilighetene, og man kan opparbeide gode, felles uterom i det indre gårdsrommet. Den lukkede kvartalsbebyggelsen styrker gatestrukturen, og man kan unngå innsynsproblematikk. Ulemper er hvis bebyggelsen blir for smal, slik at leilighetene blir trange, eller at gårdsrommene blir for små og skyggefulle. (Husbanken 2014a).

Åpen kvartalsbebyggelse

Åpen kvartalsbebyggelse kan også gi mer gunstige dagslysforhold til hver enkelt leilighet, og uteromene blir som regel bedre enn i lamellbebyggelse. Den åpne kvartalsbebyggelsen er mer arealkrevende enn de to andre typologiene, og man kan ende med unødvendig "restareal" for å sikre god lys- og luftforhold. (Husbanken 2014a)



Skjematisk illustrasjon av to typer åpen kvartalsbebyggelse

TEORETIKEREN JAN GEHL



Figur 1 og 2. Fotograf av Jan Gehl, og bilde av boken "Byer for mennesker" (Hå 2009; Gehl 2010 omslag)

Jan Gehl er en dansk arkitekt som har arbeidet med byplanlegging siden 1960. Han har studert design og bruk av offentlige rom i byene med et fokus på sammenhengen mellom fysisk form og menneskelig atferd. Gehl har utgitt flere bøker som blant annet "Livet mellom husene", "Byens rom - byens liv", "Nye byrom", "Det nye byliv" og "Byer for mennesker" (Gehl 2010, omslag). Boken "Livet mellom husene", som ble utgitt i 1971, kritiserte det modernistiske byrom for dets manglende funksjoner til å generere det sosiale liv, og viste hvordan offentlige utendørs arenaer kan stimulere til sosial og kulturell utfoldelse (Carlsen 2007). I dag er boken basislitteratur for mange av verdens arkitektkontorer (Adlibris 2003).

Gjennom omtrent 50 år som praktiserende arkitekt og byplanlegger har Gehl videreutviklet teoriene til den amerikanske journalisten og fortatteren Jane Jacobs. Jacobs påpekte i den banebrytende boken fra 1961 "The death and Life of American Cities" at modernismens byplanideologi ville gjøre ende på byrommene og bylivet i byene. Både Jacobs og Gehl har gjennom sitt arbeid vært med på å forme planleggere og arkitekters tankegang om at mennesket er premissgivende for offentlig planlegging. Siden 1960 har det kommet mange nye teorier og kunnskap om menneskers rolle i byen (Gehl 2010, s. 13-14).

SAMMENHENGEN MELLOM UTEROMSKVALITET OG UTEOPPHOLD

I boken "Byer for mennesker" beskriver Gehl mangfoldet ved livet i byen. Aktivitetene som skjer i byens rom er allsidige og av sammensatt karakter. Aktivitetene har overlappinger og det er hyppige skift mellom målrettet ferdsel, stansing, hvile, opphold og samtaler. Aktiviteten kan skje helt uforutsigbart og uplanlagt gjennom spontane handlinger. Dette er med på å gjøre aktiviteten og livet i byen attraktivt.

"Man er på vej, ser på folk og begivenheder, inspireres til at standse for at se nøjere på mennesker eller begivenheder, eller man inspireres til opphold eller deltagelse."

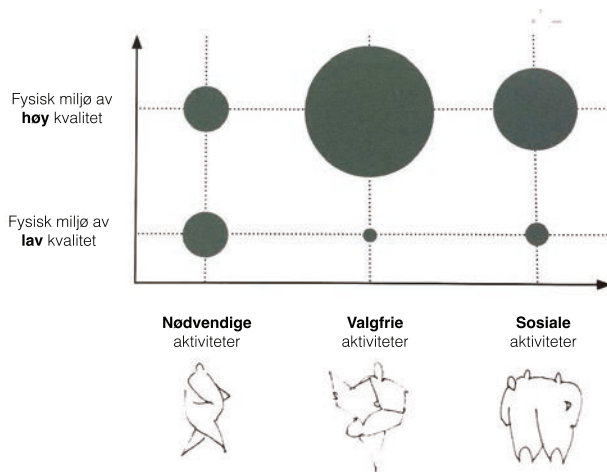
Gehl har forenklet mangfoldet av menneskelig aktivitet i byens rom ved å kategorisere hovedmønstre ved menneskelig aktivitet etter graden av nødvendighet.

Den første kategorien er nødvendig aktivitet, som f.eks. å dra til arbeid, skole, vente på bussen, handle osv. Disse aktivitetene er mennesket mer eller mindre nødt til å utføre, og de vil derfor forekomme under alle forhold.

Den andre kategorien er valgfrie aktiviteter, som for eksempel å sette seg ned på en benk for å nyte utsikten, å gå langs en promenade osv. Disse aktivitetene er noe mennesket gjør for rekreasjon og nytelse, og er de mest populære byaktivitetene. Disse aktivitetene krever god bykvalitet, der aktivitetene vil vokse ved økt kvalitet. De valgfrie kvalitetene er også avhengig av utendørs forhold, som været. Ved store mengder regn eller snø vil f.eks. valgfrie aktiviteter i byens uterom minke, og ved opphold og behagelig vær vil de valgfrie aktivitetene øke. Den tredje kategorien er sosial aktivitet, som

tar for seg alle former for kommunikasjon mellom mennesker i byens rom. Kommunikasjon omfatter den passive se- og hørkontakt, som å se på mennesker. Kommunikasjonen omfatter også de mer aktive kontaktene, som sosiale møter, hilsener, samtaler osv. De aktive kontaktene kan både være planlagte og tilfeldige. En forutsetning for de sosiale aktivitetene er at det er andre mennesker tilstede, og de er også avhengig av en høy bykvalitet (Gehl 2010, s. 30-31).

INVITASJON GIR OPPHOLD



Figur 3. Gehls forståelse av aktivitet i byen. (Gehl 2010 s. 31).

Gehl konstanterer at i byer og byrom hvor invitasjonene realiseres, vokser bylivet markant og hastig. Han trekker frem et eksempel fra Times Square i Manhattan, New York, der det i 2009 ble tilrettelagt og invitert til opphold ved større plass og møblement for mennesker. Det er tydelig at siden den nye invitasjonen for opphold kom har plassen blitt tatt i bruk. (Gehl 2010, s. 31-32)

MENNESKELIG SKALA

I tette moderne byer, der planleggingen er basert på bilen, vil ikke byen i like stor grad være dimensjonert etter mennesket som de gamle byene er, der planleggingen var basert på transport til fots. Videre har bedre økonomi resultert i større plassbehov, noe som har ført til større bebyggelse, større byggeoppgaver og høyere tempo på utbyggingen. Bygningsteknologien har også gjort det mulig å bygge bredere, lengre og høyere.

“Hvor byerne tradisjonelt oppbyggdes ved, at nye bygninger blev opført langs de fælles byrum, fremtræder nye byområder ofte som samlinger af spredte, spektakulære enkeltbygninger mellem parkeringspladser og store vejer.

Arkitekturidealerne har i samme periode udviklet sig fra at arbejde med detaljerede bygninger opført i bymessige sammenhænge til at fokusere på spektakulære enkeltværker med ofte meget fortankte formudtryk, opført med tanke på at blive set i farten på store afstande. Visioner og tanker er store - liksom skalaen.”



Figur 4. Før- og etterbilder av Times Square (Nunes 2011).



Figur 5. La Défense, Paris (Ukjent 2015). "Vanskelighetene ved at forstå og respektere den menneskelige skala præger det store flertall av nye byer og bebyggelser. Bygninger og byrum bliver stadig større, men de mennesker, der skal bryge dem, er nå som før - små." (Gehl 2010).

Gehl beskriver at det er gode økonomiske, teknologiske og idealistiske grunner til at byutviklingen har blitt som den har blitt, og at planleggere og arkitekter har blitt forvirret i arbeidet med en menneskelig skala. Likevel er det flere som har forstått viktigheten av den menneskelige skala i byutviklingen, noe man kan se i mange prosjekter i flere byer, for eksempel BO01 i Sverige og Aker Brygge i Norge. Gehl trekker også frem en annen kategori av bebyggelse som nesten alltid viser omsorg for den menneskelige skala. Innendørs kjøpesenter, fornøylesparker, restauranter, og badhoteller er eksempler på dette. Det disse eksemplene har til felles er at det er en forutsetning for den økonomiske suksessen at forholdene for menneskene er komfortable. Dette viser at det er mulig å arbeide bevisst med den menneskelige skalaen, også i kombinasjon med andre skalakrav. (Gehl 2010, s.65-68)

BYLIVET - EN SELVFORSTERKENDE PROSESS

Den levende by og den livløse by signaliserer to vidt forskjellige ting. Gehl sammenligner denne forskjellen med en teatersal, der en full sal signaliserer forventning og glede, mens den nesten tomme teatersalen signaliserer at noe ikke er som det burde. På denne måten kan den levende by forstås som positiv. Dette kan man se i nesten alle arkitektvisualiseringer, der bildene fylles opp med et travelt og myldrende folkeliv, uansett hvilke reelle kvaliteter prosjektene har. (Gehl 2010, s.73)

Den levende by er et relativt begrep, og handler like mye om kvalitet som kvantitet. Det er ikke antall mennesker eller bystørrelse som påvirker bylivet, det er heller at stedene inneholder noe meningsfullt eller inviterende. Den levende by må være variert og sammensatt nok til at det skal være plass til både de

nødvendige, de valgfrie og de sosiale aktivitetene, sammen med den målrettede gangtrafikken. På den måten vil ikke et sted som kun har den travle, målrettede gangtrafikken oppleves som et livlig sosialt sted. Det må være en form for invitasjon til menneskene på stedet for at mennesker skal stoppe opp for opphold.











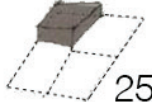









“Hvor godtfolk er, kommer godtfolk til.”

Når mennesker er sosiale, er det ofte på grunn av inspirasjon eller en tiltrekking av andre mennesker. Man kan derfor se på opphold og en livlig by som en positiv spiral der menneskelig aktivitet plutselig kan øke. Jan Gehl beskriver det som at “Noget skjer, fordi noget skjer, fordi noget skjer...”, og på samme måte vil “Intet sker, fordi intet sker, fordi intet sker...”. Byliv kan derfor forstås som en selvforsterkende prosess.

KONSENTRASJON AV AKTIVITET OG MENNESKER

“Der er blevet langt mellom mennesker i de nye byområder. For 100 år siden boede der syv ganger flere beboere på det samme antal kvadratmeter. Områder med rækkehuse og enefamiliehuse har værentligt lavere beboertæthed.” (Gehl 2010, s.76)

Jan Gehl har studert forskjellen mellom gamle og moderne byområders strukturer, og hvordan disse påvirker bylivet. Det viser seg at i de moderne byområdene er det færre mennesker og færre aktiviteter til å befolke byens rom. Gehls resultater viser, sammen med bylivets potensiale for selvforsterking, grunnen til at så mange nye byområder arbeider med å samle aktivitetene som grep for å styrke bylivet.

	1900 Gamle byområder	2000 Nye byområder høy tetthet	2000 Nye byområder rekkehus	2000 Nye byområder enebolig
Gjennomsnittlig husstandstørrelse	 4 personer	 1,8 personer	 2,0 personer	 2,2 personer
Gjennomsnittlig boligareal pr. beboer	 10 m ²	 60 m ²	 60 m ²	 60 m ²
Bebyggelses- prosent	 200 %	 200 %	 25 %	 20 %
Antall boliger pr. hektar	 475 stk	 155 stk	 21 stk	 8 stk
Antall beboere pr. hektar	 2.000 personer	 280 personer	 42 personer	 17 personer

Figur 6. Forskjeller mellom gamle og moderne byområders strukturer (Gehl 2010 s. 76).

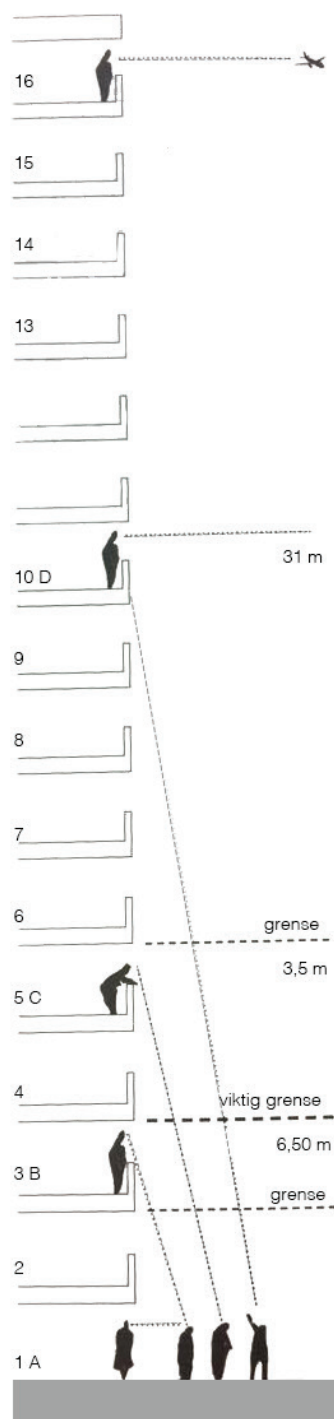
Gehl sammenligner samleprinsippet med en festorganisasjon. På en fest der det forventes få gjester, er det viktig å samle aktivitetene i få rom og på samme etasje for å få festen vellykket. Dersom det likevel kommer flere gjester til festen, vil det ikke gjøre noe at det blir knapt med plass, det vil snarere gjøre festen bedre og få den til å vare lenger. En slik festorganisering kan også anvendes i byplanlegging, der man kan forvente et mindretall av gjester. I byområdene er det derfor viktig å samle både mennesker og aktiviteter i få byrom av passende størrelse og på ett plan. (Gehl 2010, s.75-77)

“Butikker, restauranter, monumenter og offentlige funksjoner kan logisk placeres, hvor folk alligevel kommer forbi. Hermed oppleves gåafstandene som kortere, og turene bliver mere oplevelsesrige. Man får mulighed for at kombinere det nyttige med det behagelige - og kan klare det hele til fods.” (Gehl 2010, s.77)

TETT BY - LEVENDE BY?

Det er mange som tenker at en tett by med høy bebyggelse og høy andel bolig og arbeidsplasser er forutsetninger for en levende by. Gehl har derimot en annen forståelse, og mener at livet i byen forutsetter en kombinasjonen av attraktive og inviterende byrom og en kritisk masse av mennesker som ønsker å bruke byrommene. I moderne byområder er det mange eksempler på høy og tett bebyggelse, med for mange, for store og lite attraktive og inviterende byrom. Gehl mener slik planlegging på mange måter kan begrense livet i byen. Mange av gatene på Manhattan i New York er mørke og uattraktive på grunn av den høye bebyggelsen. Gehl ser en klar sammenheng mellom byliv og bygningshøyder, og ser at der bebyggelsen er noe lavere, der solen når frem til gaten og der det er trær i gatene, er det også liv. Det er liv i disse gatene på tross av at det bor og arbeider klart flere mennesker i de områdene med høy bebyg-

gelse. Rimelig tetthet og gode byromskvaliteter er nesten alltid å foretrekke når man beveger seg i byens rom.



Figur 7. Etasjenes påvirkning på kontakt mellom bygning og gate. (Gehl 2010 s. 50)

Gehl viser også til en annen faktor som virker negativt for bylivet ved høy bebyggelse.

“Folk i høje huse - både i boliger og på arbejdspladser - kommer væsentligt mindre ned i byen, end folk der bor i de nederste fire til fem etage. Fra etagene længre nede er det visuell kontakt med byrummene, og “rejsen” ind og ud opleves ikke så lang og besværlig.”

Gehl konkluderer med at høy bebyggelse, med stor formell tetthet og dårlige byrom, ikke er en brukbar oppskrift på levende byer. Han påpeker også politikere og byggherrer ofte bruker nettopp “livet i byen” som argument for å få gjennomført tett og høy bebyggelse. (Gehl 2010, s.78)

BYENS KANTER - GLIDENDE OVERGANGER

Jan Gehl mener at byens kanter er avgjørende for bylivet. Byens kanter er overgangssonen mellom to elementer, og definerer rommene og avgjør den romlige opplevelsen. Dette kan for eksempel være første etasje i bygg, som er overgangen fra inne til ute, en vegg som gir ly i et oppholdsrom eller vegetasjon i en park. Gehl mener kantsonene byr på noen av byens beste steder for opphold, og tiltrekker seg mennesker på grunn av lokalklima, beskyttelse og visuell oversikt over hele byrommet. I kantsonene er mennesker mest komfortable. Det finnes ikke bare vertikale kanter i byen, men også horisontale kanter som tak, overbygg, parasoller og markiser. Disse kantene er med på å styrke den menneskelige skalaen, og gir komfort i form av ly for regn eller sterk sol.

Kant - Første etasje

Detaljene i fasadene er en faktor som styrker første etasje som kant og overgang mellom

bygg og by. Ettersom det er langs bygget mennesker foretrekker å ferdes, vil detaljerte førsteetasjefasader og detaljerte utstillingsvinduer være med på å gjøre opplevelsen mer intens og sterk. Detaljene og rytmen påvirkes av materialer, farger og menneskene i og ved bygningene. I planlegging av byområder vil derfor konsentrasjon av aktive fasader i første etasje være et viktig grep for å gjøre hovedgatene interessante og trekke mennesker til gatene. Likevel er fasadenes utforming avgjørende, da vertikale fasaderelieff gjør at gåturene oppleves som kortere og mer opplevelsesrike.



Figur 8. Myke kanter mellom privat og offentlig sfære. (Gehl 2010 s. 96)

“Hvis facaderne har et overvejende horisontalt formudtryk med lange, vanrette linjer, opleves gåturene som længre og mere trætende.”

I en undersøkelse i København i 2003 ble det påvist at det var syv ganger mer liv foran de aktive fasadene enn de passive fasadene. Dette skyldtes at folk stanset mer opp, gikk langsommere, gjorde flere opphold og gikk mer inn og ut av butikkene.

Kant - Boliggatene

Aktiviteten i bolig gatene er avhengig av myke overganger i kantene. Gehl viser til en undersøkelse fra København i 2005, der det ble studert bakgrunnen for liv i nyoppførte boligområder. Det ble påvist at 55 % av all

uteaktivitet i området skyldes aktivitet i og ved de halvprivate utearealene foran første etasje. Disse områdene ble brukt mye mer enn terrassene og balkongene.

“Forudsætningen for livet i gaden var, at bebyggelserne var så kompakte, at mange mennesker færdedes til fods i områderne. Først når en vis del af livet foregår til fods foran husene, bliver det meningsfult og interessant at opholde sig på den offentlige side af husene.”

Når privatsfærens aktiviteter tas med ut i forhagene/trappene i kantsonen mellom det offentlige og private vil det bli myke overganger i kantene. (Gehl 2010, s.85-95).



Figur 9. Far og sønn på trapp i Brooklyn. (Nagle 2012).

UTFORMING AV FØRSTE ETASJE

I sammenheng med Gehls fokus på "bløde kanter" viser han til en femtrinnskala fra en byforbedring-soppgave i Stockholm i 1990, som senere har blitt videreutviklet av Gehl Architects i 2009. Skalaen brukes som et registrerings- og evalueringsverktøy for å vurdere byens første etasjer. Skalaen sier noe om kvaliteten på fasadene, og kan være til hjelp for planleggere for å se hvilke fasader som har behov for forbedring.

A - aktiv

- Små enheter, mange dører (15-20 dører pr. 100 m fasade)
- Stor variasjon av funksjoner
- Ingen passive (lukkede) og få passive enheter
- Karakterfullt relieff i fasaden
- Overvekt av vertikal fasadevirkning
- Gode og detaljerte materialer



A - aktiv

B - vennlig

- Relativt små enheter (10-14 dører pr. 100 m fasade)
- Noe variasjon av funksjoner
- Få lukkede og passive fasader
- Relieff i fasadene
- En del detaljer



B - vennlig

C - midt i mellom

- Små og store enheter (6-10 dører pr. 100 m fasade)
- Beskjeden variasjon av funksjoner
- Lukkede og passive fasader finnes
- Beskjedent relieff i fasaden
- Få fasadedetaljer



C - midt i mellom

D - kjedelig

- Stor enheter, få dører (2-5 dører pr. 100 m fasade)
- Nesten ingen variasjon av funksjoner
- Mest lukkede fasader
- Få eller ingen detaljer



D - kjedelig

E - inaktiv

- Store enheter, få eller ingen dører (0-2 dører pr. 100 m)
- Ingen synlig funksjonsvariasjon
- Lukkede, passive fasader
- Ensformige fasader, ingen detaljer. Intet å se på.



E - inaktiv

Figur 10. Ulike grader av aktivitet i første etasje (Gehl 2010 s.251).

GODE BYER Å GÅ I

“Å gå er meget mere end å gå. På gåturene kombineres målrettet færden, kontakter, opplevelser og motion.”

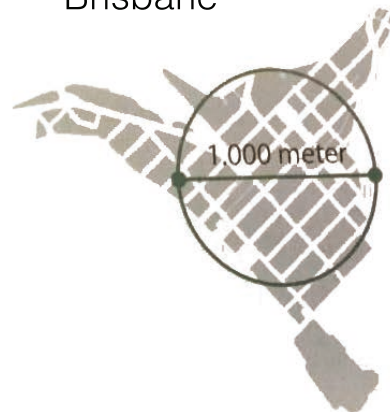
Gehl mener at gange har nær sammenheng med bylivet. Uavhengig av om gåturene i byen skyldes å komme seg fra et sted til et annet, å nyte omgivelsene, å få mosjon eller for å utføre ærender, er de sosiale aktivitetene på veien et fellestrekk for fotgjengeropplevelsen. Både ganghastighet, gangavstand og plassen som er avsatt til de gående er avgjørende for bylivet. Selv om den akseptable gangavstanden er varierende fra person til person og fra

gammel til ung, vil 500 meter aksepteres av de fleste, noe som tilsvarer omtrent 5 minutters gåtur. Gehl mener at denne avstanden underbygges i de fleste bysentrumsstørrelser. Det er svært mange bysentre som holder seg innenfor 1 km², med de fleste av byens funksjoner innenfor en 500 meters radius fra sentrum. Illustrasjonen viser eksempler på sentre som er innenfor 1000 meter i diameter, der Zürich, Brisbane, Pittsburgh og København sentrum er representert. Innenfor større byer som New York vil det samme prinsippet gjelde for de mange delsentrene eller distriktene. Gehl presiserer at selv om byen blir større, betyr det ikke at den aksepterte gangavstanden blir større. (Gehl 2010, s.130-131)

Zürich



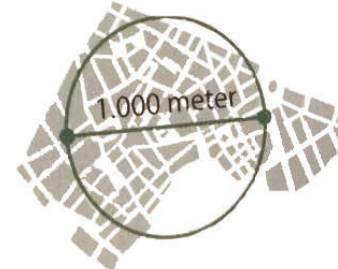
Brisbane



Pittsburgh



København



Figur 11. Størrelse på sentrum i fire byer (Gehl 2010 s. 131).

WALKABILITY

Urbanist og byplanlegger Jeff Speck har mange av de samme teoriene til Jan Gehl, og har blant annet studert byer for gående. I følge Speck er det fire punkter som må være oppfylt for å skape en "walkable city" (Speck 2014). Det første punktet er at man må ha en grunn for å gå. Det er to måter å bygge byer eller "communities" på. Den ene måten er det tradisjonelle nabolaget. Her finnes alt av funksjoner innenfor gangavstand, og man kan bo og jobbe innenfor samme område. Den andre måten er forstadsutbygging. I de typiske forstedene bor man et sted, og man må dra et stykke for å komme til jobb, skole, trening eller butikker. En konsekvens av slik planlegging er at avstandene mellom de ulike funksjonene man besøker i løpet av en dag blir veldig lange, og man ender opp med å bruke bilen som transportmiddel. Dersom man skal jobbe med walkability i en by er det nødvendig med et nabolag-utgangspunkt. Videre nevner han at størrelsene på kvartalene har mye å si for gangbarheten i et område. Han trekker frem et eksempel der kvartalene er på 60 meter, og dette fungerer godt i byen. Kvartalstruktur er et generelt viktig prinsipp for å skape walkability, fordi det sikrer et mer finmasket gatenett. Dette gjør det enklere å gå, fordi man unngår lange omveier.

Det andre punktet er at det skal være trygt å gå. Typiske virkemidler for å få til trygge fotgjengerstrekninger er blant annet smalere veier, gateparkering og beplantning i form av trær mellom fortau og bilvei. Smale veier gjør at bilistene kjører saktere, og bilene oppleves mindre truende. Gateparkering danner et slags skjold mellom bilene og fotgjengerne, og det gjør også gatetrær.

Tredje punkt er at det skal være komfortabelt å gå. Her nevner han blant annet at mennesker trekkes mot steder hvor det er tydelige kanter eller vegger. En relativt smal gate med bebyggelse på begge sider er å foretrekke fremfor en gate med inntrukket bebyggelse på den ene siden og en stor parkeringsplass på den andre. Det er derfor viktig å ha noe som tydelig rammer inn gatene der man ønsker at folk skal gå. Speck trekker frem parkeringsplasser og restarealer som negative elementer i denne sammenhengen.

Det siste punktet er at det skal være interessant å gå, og at man skal kunne se tegn på menneskelig aktivitet der man ferdes. I en gate med inaktive fasader og ikke transparente bygninger vil det ikke bli hyggelig å gå, selv om de andre punktene er oppfylt. Aktive fasader, publikumsrettet virksomhet og transparente bygg er derfor viktig for å gjøre det interessant å gå.

Speck understreker at alle de fire punktene må være oppfylt for å danne grunnlag for en walkable city (Speck 2014).

LIVABILITY

Bærekraftbegrepet er mye brukt som argumentasjon for knutepunktsutviklingen. I planlegging i dag ser man at bærekraftbegrepet mangler et ledd; menneskers opplevelse av stedet. "Livability" er et utvidet begrep fra bærekraftbegrepet, og tilfører den menneskelige dimensjonen og myke kvaliteter. (Ruggeri 2016).

Begrepet "livable city" er et begrep som både er en byutviklingsstrategi og et mål for byer som det er godt å leve i. Hensikten med "livable cities" er å oppnå miljøvennlige byer med et balansert transportsystem og med arealbruk som fremmer trygge, helsefremmende og tilgjengelige byområder. Det er et sterkt fokus på de gåendes plass i byen, og å forbedre forholdene for sykkel og kollektivtransport, samt integrere økologisk design i transportsystemet (Livable City 2016).

Begrepet har blitt mer og mer populært de senere årene med kåringer som "Monocle's Most livable city Index", "The EIU's Liveability Ranking" og "Overview og Mercer Quality of Living Survey". Med de tre store anerkjente

kåringene av verdens "most livable cities" er begrepet "livable city" gått fra å være en faglig byutviklingsstrategi for vitalisering av bysentra til å være et tegn på byers attraktivitet som bosted. Kriteriene for kåringene varierer, men er blant annet knyttet til sikkerhet, klima, arkitektur og urbant design, kollektivtransport, toleranse, tilgang på natur, forretning og økonomi, politikk, helsesystem, utdanning og kultur. (Wikipedia 2016b)

Livable city er derfor på mange måter et statussymbol for byer, og kan sees i sammenheng med bylivsbegrepet. Kriteriene for livable cities har mange fellestrekk med bylivsfremmende miljøer. Selv om byer scorer høyt på livable city-rankingen, ser man at rankingen har svakheter. Livable cities sier blant annet ikke noe om livskvalitet, levekår og sosiale forskjeller (Hofstad et al. 2015).

ATTRAKTIV BY - STATENS PRIS FOR BÆREKRAFTIG BY- OG STEDSUTVIKLING

Norge har en lignende pris for "Livable cities". I regi av Kommunal- og moderniseringsdepartementet ble "Statens pris for attraktivt sted" delt ut fra 2012 til 2014. Nå er prisen slått sammen med Statens Bymiljøpris og videreført ved navnet "Attraktiv by - Statens pris og bærekraftig by- og stedsutvikling". Prisen skal hedre kommuner eller aktører som har blitt et mer levende og attraktivt sted å bo, arbeide, drive næring og besøke (Distriktsenteret 2016). På regjeringens sider står det beskrevet at kriteriene for vinneren blir vektlagt etter alle de tre dimensjoner ved bærekraftsbegrepet; økonomisk, sosialt, miljømessig. I 2016 konkurrerer Asker, Bodø og Hammerfest om å bli Norges mest attraktive by (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2016). Man kan se at også den norske prisen, i likhet med de internasjonale, ikke tar hensyn til livskvalitet, levekår og sosiale forskjeller.



Figur 12. Livability (Ruggeri 2016)

MIXED USE-DEVELOPMENT

Mixed Use-development er en utviklingsmodell som fokuserer på å blande ulike funksjoner og bygningstypologier. Ved å sette sammen elementer som normalt ikke hører sammen kan man skape levende bydeler der man er mindre avhengig av bil, og bruker gaten mer (Project for Public Spaces 2016). Eksempler på elementer man kan blande sammen er bygningsformål, der man kan ha boliger, forretninger, kontorer og industri i samme bygg eller samme område. Arkitekturen kan også bidra til en positiv utvikling ved at man blander ny og gammel bebyggelse. Innenfor Mixed Use finner man også prinsippet om Mixed Housing. Dette går ut på at det skal bygges ulike boligtyper og boligstørrelser som passer til personer med ulik økonomisk bakgrunn. En slik utvikling kan bidra til å skape mer dynamiske og varierte miljøer (Transit-Oriented.com 2011).

Fordelen med mixed use er at det hindrer monotone områder og legger grunnlaget for en mer levende by. Ved å kombinere arbeidssted og bosted med funksjoner man er avhengig av til daglig, som dagligvare og andre forretninger, skaper man et nærsenter for de som jobber og bor i området. Man blir mindre avhengig av bil fordi man slipper lange reiseveier, og flere tilbud gir mer aktivitet til gaten (Coupland 1997).

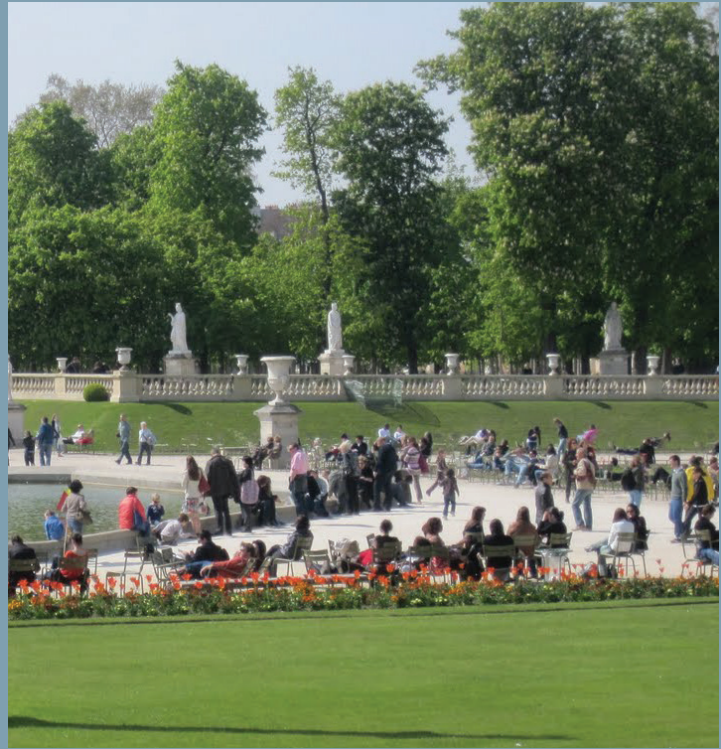
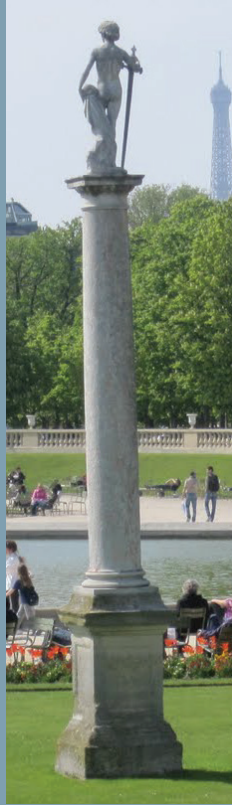
KNUTEPUNKTSTEORI

Et kollektivknutepunkt er et viktig punkt i transportnettet der flere kollektivlinjer møtes (Nøding et al. 2014). Knutepunktsutvikling er en byutviklingsmodell som tar utgangspunkt i å fortette og utvikle områder rundt kollektivknutepunktene (Bishop 2015). Alle de viktige funksjonene i knutepunktet bør befinne seg innenfor en radius på omtrent 500 meter. Dette er en avstand det er vanlig å betegne som gangavstand. Innenfor denne radiusen bør det bygges tett, og med en bymessig struktur (Nøding et al. 2014).

I følge Jernbaneverket (2013) er det visse forutsetninger som må være oppfylt for at et knutepunkt skal bli et attraktivt målpunkt. Knutepunktet må ha en omkringliggende bystruktur som er attraktiv og inneholder interessante funksjoner for de reisende. I tillegg skal knutepunktet kjennetegnes av høy arealutnyttelse, en stor andel besøksintensive virksomheter, god tilgjengelighet og fremkommelighet for gående, syklende og kollektivtransport, samt enkle og effektive bytter mellom ulike reisemidler. Knutepunktsutvikling er viktig blant annet fordi det bidrar til at flere får mulighet til å reise kollektivt. Når flere velger å reise kollektivt får kollektivtransporten et bedre passasjergrunnlag, og dette gjør at reisetilbudet kan styrkes. Nøding et al. (2014) omtaler dette som en positiv spiral som "fører til lavere klimagassutslipp, mindre belastning på veinettet, og motvirker byspredning".

I Nøding et al. sin rapport (2014) pekes det på visse premisser som må ligge til grunn for god knutepunktsutvikling, med utgangspunkt i riktig byutvikling og effektiv omstigning. Nedenfor er noen av punktene de anser som viktige:

- Effektiv arealutnyttelse
- Arealbruk som generer aktivitet på bakkeplan
- Bygningsmasse som styrker stedets urbane kvaliteter
- By- og eiendomsutvikling som bidrar til økt bruk av kollektivtransport
- Lokalisering av arbeidsplassintensive og publikumsintensive funksjoner
- Effektiv og trygg trafikkavvikling
- Gode overgangsmuligheter
- Korte gangavstander mellom transportformer
- Koordinert rutetilbud
- Felles terminalfunksjoner
- God orienterbarhet
- Universell utforming



04

casestudie

bakgrunn for studien	44
våre forventninger	52
casestudiens struktur	53
om caseområdene	54
områdeavgrensning	59
profil 1: MAJORSTUEN	61
profil 2: GRÜNERLØKKA	77
profil 3: NYDALEN	93
profil 4: SKØYEN	109
sammenligning	125

BAKGRUNN FOR STUDIEN

Casestudien er basert på vår egen forskning, og vurderingene våre er tatt på bakgrunn av vår faglige kompetanse etter fem års studie i landskapsarkitektur. Formålet med casestudien er å undersøke om det finnes noen generelle faktorer som påvirker bylivet. Vi håper funnene vi gjør kan overføres til planleggingen av Skøyen og andre områder. I casestudien blir fire ulike områder i Oslo studert og deretter sammenlignet. På grunn av manglende nøyaktig eller ikke-eksisterende informasjon om de ulike områdene, har vi hentet inn mye data på egenhånd. Dataene er statistisk bearbejdet, noe som har resultert i et stort, empirisk data-grunnlag. Resultatene fra studien er basert på vårt eget utvalg og tolkning av empirien.

EN STUDIE AV BYSTRUKTURELLE FORHOLD

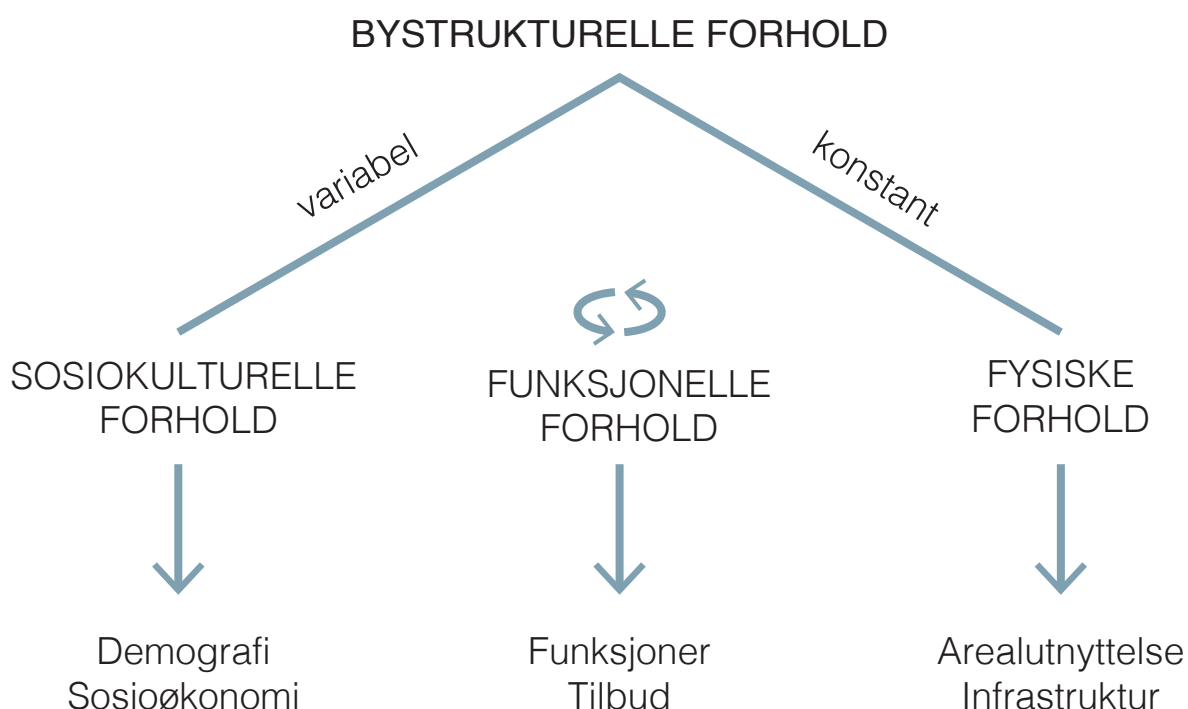
For å finne ut av hva som genererer byliv ser vi behovet for å studere bystrukturelle forhold;

byens oppbygging og innhold. Gjennom en prosess med brainstorming og diskusjoner har vi kommet frem til en rekke faktorer som vi tror kan påvirke byliv. Vi har delt bystrukturelle forhold inn i tre kategorier;

Den ene kategorien tar for seg de sosiokulturelle forholdene, der vi studerer områdets demografiske og sosioøkonomiske forhold. Den andre kategorien tar for seg de fysiske forholdene, der vi studerer områdets infrastruktur og arealutnyttelse. Den tredje kategorien tar for seg de funksjonelle forholdene, der vi studerer områdets funksjoner og tilbud.

GJENNOMGANG AV UTVALGTE FAKTORER

Utvalgte faktorer i de tre hovedkategoriene vil nå bli presentert. Det er forsøkt å velge ut faktorer som gir best grunnlag for å svare på problemstillingene.



SOSIOKULTURELLE FORHOLD

BEBOERE

“Flere beboere tett på bysentrum vil sørge for liv hele året”, står det i en artikkel i arkitektnytt fra august 2013 (Svensen 2013).

Vi tror også at mange beboere tett på bysentrum vil føre til liv i byområdene hele dagen. Jan Gehl beskriver at konsentrasjonen av mennesker påvirker bylivet. Vi tror at antall beboere har noe å si for denne konsentrasjonen av mennesker. Vi ønsker derfor å undersøke hvor mange mennesker som bor i de ulike områdene.

TILREISENDE

Jan Gehls stitat “Hvor godtfolk er, kommer godtfolk til” er illustrerende for besøkendes rolle for bylivet. Vi anser områder som blir besøkt av mange som positivt for bylivet. Dette kan si noe om attraktiviteten til et område. Det er likevel ikke like positivt når besøket kun skyldes arbeid, og man besøker området i de timene man skal jobbe for så å dra hjem. Et slikt arbeidsopphold kan skape noe byliv i et avgrenset tidsrom, men skillet mellom aktiviteten i området under og etter arbeidstid kan bli veldig stort. Sentrumsområder eller kontorområder er typiske i denne kategorien, med en stor andel arbeidsplasser. Slike områder tror vi er avhengige av offentlige funksjoner og attraktive tilbud hele døgnet, slik at de besøkende ønsker å bli igjen etter arbeidstid, eller at nye mennesker besøker stedet på kveldstid. Et eksempel på dette er Oslo sentrum, der det er liten andel boliger, men svært mange besøkende både på dagtid og kveldstid (Nabolag 2016a). Vi ønsker derfor å undersøke hvor mange tilreisende de ulike områdene har.

ALDER

Aldersfordelingen kan ha noe å si for bylivet på et sted. En rapport utarbeidet av Samfunnsøkonomisk analyse konkluderer med at beboersammensetningen påvirker bruken

av området. “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 ofte eldre ha mer fritid og dermed også mer tid til å benytte ulike tilbud i nærheten av boligen” (Røtnes et al. 2016).

“Arkitekt Peter Butenschøns skriver i sin bok «Byen. En bruksanvisning»: «Ungdommen vil selvfølgelig ha arbeidsplasser, men noe annet går også igjen i svarene: De vil ha bykvalitet, kafeer, liv i gata, mer kultur og mindre trafikk, de vil det skal skje noe om kveldene og i helgene, de vil ha en tydeligere identitet og tilkobling til historien, noe som er særpreget, en fortelling som skiller denne byen fra alle andre byer.»

– Det holder ikke med store kjøpesentre med mange parkeringsplasser, de unge vil ha et levende sentrum. De vil ha liv i gatene, kafeer og blomsterboder, bekrefter Peter Butenschøn.” (Bache 2010).

“I Oslo lever nærmere halvparten av den voksne befolkningen alene, og sentrum i storbyene har en overvekt av husholdninger uten barn i forhold til resten av landet. Ifølge tall fra SSB har enslige/single et relativt høyere forbruk av tobakk og alkoholvarer. De benytter seg også mer av restaurant og utelivstilbudet enn familiehusholdninger. Par med barn øker sitt forbruk av interiør- og husholdningsartikler samt klær og sko i forhold til single og par uten barn” (NyAnalyse as 2012).

Disse utsagnene viser at aldersfordelingen sannsynligvis kan ha noe å si for bylivet på et sted. Man kan se en tendens der unge mennesker foretrekker det urbane og bruker byen hele døgnet. Men selv om det blir fremstilt som at unge mennesker generer byliv, tror vi at mangfold i aldersfordelingen også er viktig. Byen bør være et sted der alle aldersgrupper er representert. Vi ønsker også derfor å undersøke alderssammensetningen i de ulike områdene.

HUSHOLDNINGER

Man kan anta at personer som bor alene bruker byen mer aktivt i løpet av et døgn enn personer i en etablert familie. De sosiale behovene til en person som bor alene blir trolig ikke oppfylt innenfor en leilighets fire vegger på samme måte som behovene til en familie på fem. Småbarnsfamilier bruker antageligvis byen innenfor visse tidsrom, men er avhengig av mer tid hjemme for å legge barna og slike ting. Vi ønsker derfor å undersøke fordelingen av husholdninger i de ulike områdene.

BOLIGPRISER

Boligpriser sier noe om hvem som har råd til å bo i et område, noe som antakelig vil påvirke mangfoldet av folk i området. I et område med høye boligpriser vil det nødvendigvis være vanskeligere å kjøpe bolig for førstegangskjøpere og folk med gjennomsnittlig inntekt. Dersom et område har lave boligpriser kan man tenke seg at folk i forskjellige livssituasjoner og fra flere samfunnslag har mulighet til å kjøpe bolig, noe som kan bidra til å skape mangfold. En mangfoldig befolkning kan bidra til at gaten blir aktivisert til forskjellige tider av døgnet. Vi ønsker derfor å undersøke boligprisene i de ulike områdene.

ÅRSINNTEKT

Årsinntekt forteller noe om hvor kjøpesterk man er. Om beboerne har gjennomsnittlig høy årsinntekt kan derfor si noe om markedet på et sted. Forretninger etablerer seg ofte der kjøpekraften er stor (NyAnalyse as 2012). Det er høyest kjøpekraft i byene, og forretningene tilpasser seg markedet. Man kan også se at forretningene tilpasser seg innad i byene, der butikker med dyrt vareutvalg er lokalisert i sentrum og i områder der det er kjøpesterke beboere (NyAnalyse as 2012). Dersom kjøpekraften er stor kan dette påvirke et område ved at for eksempel butikkutvalget

blir mindre mangfoldig, noe som kan påvirke bylivet negativt. Vi ønsker derfor å undersøke gjennomsnittlig inntekt i de ulike områdene, for å se om det er en sammenheng mellom årsinntekt og byliv.

LEIEPRIS HANDELSLOKALER

Nisjebutikker og særegne restauranter og caféer er med på å skape et mangfoldig tilbud på gateplan. Slike forretninger er ofte avhengige av høy avkastning for å overleve, fordi de ikke er en del av større selskap. Dersom bolig- og leieprisene i et område stiger, blir slike forretninger gradvis skviset ut som en del av en gentrifiseringsprosess. Det blir dermed for dyrt å leie for mindre virksomheter. Resultatet blir ofte at lokalene fylles opp med kjedebutikker eller kjederestauranter som har bedre økonomi, og området blir etterhvert mer monotont og mindre særegent og mangfoldig (Oslo Handelsstands Forening 2015). Ofte er det slik de største strøksgatene er blitt til, som for eksempel Bogstadveien (Engen 2014). På bakgrunn av dette ønsker vi å undersøke leieprisene i de ulike områdene.

FYSISKE FORHOLD

PARKAREAL

Natur og grønne områder er viktig i en urban by med mange grå flater. Mennesker bruker ofte byens grønne parker for å slappe av og komme seg bort fra den hektiske hverdagen (Graven 2010). Parklandskapet står i stor kontrast til det urbane landskapet og virker avslappende. Flere forskningsarbeider har vist at parker i byer er viktig for trivsel og stressreduksjon (Aalborg kommune 2009).

Parker er også en arena for rekreasjon og sosiale møter. I tette byer har man mindre private områder og større offentlige arealer. Parker er et av disse offentlige arealene og brukes aktivt som en arena for sosialt samvær, trening, og turgåing. På solfylte dager er ofte parkene i byene fulle av folk, og bylivsbegrepet byttes ofte ut med parkliv. Selv om Oslo har kort avstand til skog og mark vil ikke nærhet til disse grøntområdene gi bedre forutsetninger for byliv. Skogen og marka brukes på helt andre måter enn parker i en urban setting.

Parken - bybeboernes egen storstue

“For rundt ti-femten år siden skjedde det en slags eksplosjon i parkbruken i Oslo, og trenden er at ungdommer tar parkene i bruk som sin egen storstue. Parkene brukes sent og tidlig av massevis av unge mennesker”

Parken - viktig for livskvaliteten

“Når Oslofolk forteller hva de liker ved byen kommer parkene svært høyt opp på lista og mange velger bosted etter nærhet til de ulike parkene. Parkene er derfor svært viktige for livskvaliteten til folk i byen”

Parken - en felles sosial arena

“Parkene er også svært viktige for de eldre i byen, og fungerer som møteplass og aktivitetssted også for pensjonister. Ikke minst er parkene viktige for småbarnsfamilier, byfami-

lier har som oftest ikke hage og parkene blir småbarnas tumleplass. Der er det lekeplasser, man kan lære å sykle og sparke fotball med pappa. Mange bruker parkene til å arrangere barnebursdager og skoleavslutninger. Større barn bruker parkene til sykling, rollerblades, skatebord, fotball og annen sport. Unge tenåringer samles i parkene om kveldene og kollegaer møtes på plenen etter jobb” (Haug 2009).

Parken i en urban setting kan derfor sammenlignes med tradisjonelle “hager” tilknyttet småhusbebyggelse utenfor den urbane byen. Selv om byens grønne parker har stor verdi, kan man se en tendens der de grønne arealene i byen blir mindre og mindre. I en tett by blir ofte bebyggelse eller “mer vedlikeholdsrie materialer”, som betong og granitt, prioritert på ledige arealer (Graven 2010). På bakgrunn av dette ønsker vi å undersøke hvor store arealer det er satt av til grønne parker i de ulike områdene.

RESTAREAL

I teorien om walkability er interessante og levende omgivelser et viktig premiss for at man skal velge å gå, i tillegg til tydelige rammer i områdene man beveger seg. Et viktig prinsipp er derfor å trekke byggene ut mot gata, slik at man unngår store restarealer som påvirker den opplevde avstanden negativt. En tendens i dagens byutvikling er at man bygger store bygninger som man trekker langt inn på tomten. Dette gir en dårligere utnyttelse av arealet, og man svekker en helhetlig bystruktur. Man ser også at brede veier gir dårligere forutsetninger for fotgjengere, blant annet fordi bilistene kjører fortere (Speck 2014). Vi ønsker derfor å undersøke hvor mye restareal det er i de ulike områdene, hvor restareal inkluderer veier, parkeringsplasser, ikke tilrettelagt grøntareal og private grøntområder.

OMRÅDEUTNYTTELSE

I kommuneplanen "Oslo mot 2030" legges det til grunn en områdeutnyttelse på 125 % i knutepunkter og indre by (Oslo kommune 2015c). Vi tror områdeutnyttelse har innvirkning på bylivet, da det både påvirker hvor mange mennesker som kan bo i et område og hvor tett området er. Vi ønsker derfor å undersøke hva områdeutnyttelsen er i de ulike områdene.

GATESTRUKTUR

Et finmasket gatenett bidrar til økt tilgjengelighet for gående og syklende, noe som gjør det enklere å gå i byen. For at veiene skal fremstå som gater krever det at bebyggelsen forholder seg til, og på den måten strammer opp, gateløpene. Når gatene har slike tydelige rammer føles de mindre, og den opplevde avstanden mellom to steder blir kortere (Speck 2014). En kan også tenke seg at et finmasket gatenett bidrar til at den faktiske avstanden blir kortere, da man kan gå snarveier i stede for å bli "fanget" i en lang gate før man kan endre retning. Vi ønsker derfor å se på gatestrukturen i de ulike områdene.

BEBYGGELSESSTRUKTUR

Bebyggelsesstrukturen kan bidra til bedre walkability dersom den støtter opp om et finmasket gatenett. Dette krever en relativt tett bebyggelse. Man kan tenke seg at en tett bebyggelse gir bedre forutsetning for byliv fordi det strammer opp gatene, og det gir rom til at flere mennesker kan bo i området. Vi ønsker derfor å se på bebyggelsesstrukturen i de ulike områdene.

ANTALL ETASJER

Jan Gehl viser til studier der det konkluderes med at høy blokkbebyggelse har dårlig påvirkning på byliv, fordi den visuelle kontakten til gaten blir svekket med bebyggelse over 5 etasjer. Høy blokkbebyggelse vil gi større slagskygge og kan gjøre gatene mer skyggefulle. Høy blokkbebyggelse langs gater kan også danne vindtrakter, noe som øker vindhastigheten slik at det blir mindre behagelig å bevege seg der (Thiis 2002).

I områder i byen der gater og plasser skal invitere til opphold kan høy bebyggelse derfor se ut til å virke negativt på bylivet. Vi ønsker derfor å undersøke hvor høy bebyggelsen er rundt handelssentrene i de ulike områdene.

BOLIGTYPOLOGI

Ut fra Jahn Gehls analyse av bebyggelsestrukturers påvirkning på bylivet, ser man en klar sammenheng mellom hvor mange mennesker som får plass til å bo i et område og boligtypologien. Boligtypologien påvirker hvor mange mennesker som samles i et område. Vi ønsker derfor å undersøke boligtypologien i de ulike områdene.

PARKERING

Parkering er en faktor vi tror har stor påvirkning på bilbruken. God tilgjengelighet for bil kan være med på å svekke aktiviteten i gatene, og dermed gi dårligere forutsetning for byliv. På den annen side vil gateparkering kunne gi en form for trygghet i gatene, ifølge Jane Jacobs forståelse av biler som en del av "overvåkning" av gatene (Goodyear 2013). Vi ønsker derfor å undersøke parkeringsdekningen i de ulike områdene.

FUNKSJONELLE FORHOLD

BEBYGGELSESMÅL - BOLIG OG KONTOR

Dersom et handelssentrum har høy boligandel, vil handelssentret antageligvis også fungere som beboernes lokalmiljø. Dette tror vi kan aktivisere et sentrum, også etter arbeidstid. Fordelingen av andre bebyggelsesformål, som kontor og forretning, er også med på å forme et område. Teorien om mixed-use development viser at blandede bebyggelsesformål i et område spiller positivt inn på bylivet, fordi man unngår at områder blir monotone. Vi ønsker derfor å undersøke bebyggelsesformål for de ulike områdene.

TRAFIKKMENGDE

Årsdøgnetrafikk sier noe om hvor trafikkert et område er. Høy ÅDT kan være en av faktorene som svekker opplevd trygghet. Det kan også påvirke en hyggelig atmosfære negativt, både visuelt og med tanke på støy og eksos, når det konstant kjører motoriserte fartøy i gaten eller forbi oppholdsarealer. En konstant strøm av biler kan dessuten forsterke gatens barriereeffekt, spesielt hvis det er flere kjørefelt. Vi ønsker derfor å undersøke ÅDT-en i de ulike områdene.

FARTSGRENSER

En viktig forutsetning for byliv er at det er tilgjengelig og attraktivt å gå, fordi det i hovedsak er de gående som skaper byliv. Attraktive omgivelser for gående innebærer blant annet at det skal være god plass for gående, et markert skille mellom fotgjengere og bilister, lite forurensning og støy samt spennende og stimulerende omgivelser (Gehl 2010). Vi tror derfor at fartsgrensene i et område kan ha mye å si for bylivet. Dersom det er høye fartsgrensener kan bilene oppleves som truende, samtidig som de støyer mer. Det blir dessuten vanskeligere for fotgjengere å bevege seg fritt i et område, og jo høyere fartsgrensen er, jo mer blir man avhengig av signalstyrte gangfelt og fysiske barrierer mellom fortau og bilvei. Vi

ønsker derfor å undersøke fartsgrensene i de ulike områdene.

MÅLPUNKTER

Vi tror målpunkter påvirker bevegelseslinjene til fotgjengere. Dersom målpunktene er plassert på hensiktsmessige steder antar vi at målpunktene kan bidra til å generere byliv ved at mennesker trekkes mellom dem. En forutsetning er at målpunktene er konsentrert innenfor et område og har gode forbindelser mellom seg. Vi ønsker derfor å undersøke hvilke målpunkter som finnes i de ulike områdene, og hvor de er plassert.

KONSENTRERT SENTRUM

Dersom handelen er spredt utover et større område vil sjansen for at også menneskene spres utover være stor. Dette beskriver Gehl i samlebegrepet. Vi tror derfor at graden av konsentrasjon av handelen i et område har mye å si for bylivet. I etablerte handelsområder eller i områder der det bor mange kan det likevel finnes "nær-caféer" eller små, særegne butikker på gatehjørnene, som livnærer seg på de som bor nærmest. Det kan tenkes at et tydelig hierarki av gatenes funksjoner gjør det enklere å orientere seg i byen, slik at man enkelt kan se for eksempel hvilke gater som er bolig-gater, og hvor de sosiale møteplassene er. Vi ønsker derfor å undersøke hvor det er publikumsrettet virksomhet og hvor handelen er avgrenset i de ulike områdene.

PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

Publikumsrettede virksomheter som handel, tjenester, caféer og spisesteder er med på å aktivisere gater og plasser, og er viktig for bylivet. Vi tror også at publikumsrettede virksomheter som er konsentrert i utvalgte gater eller plasser, i et gatehierarki, er med på å samle folk. Vi ønsker derfor å undersøke hvor det er publikumsrettede virksomheter i de ulike områdene.

ÅPNINGSTIDER HANDEL

Vi tror åpne butikker er en forutsetning for byliv, fordi en vanlig aktivitet i byen er å handle eller se i butikker. Åpningstidene er med på å bestemme hvilket tidsrom folk oppholder seg i gaten. Hva slags butikker som finnes spiller også en rolle. En blanding av kjedebutikker, særegne butikker, billige og dyre butikker skaper et mangfoldig handelstilbud som appellerer til flere mennesker. Fordi kundegrunnet blir større av et mangfoldig handelstilbud er det naturlig å anta at flere vil besøke områder som har dette. Vi ønsker derfor å undersøke handelstilbudet og åpningstider i de ulike områdene.

ÅPNINGSTIDER SPISE- OG DRIKKESTEDER

Hvor lenge spise- og drikkestedene holder åpent kan si noe om hvor lenge det er grunnlag for å oppholde seg i byen på kveldstid. Kulturtilbud og spisetilbud er viktige grunner til å bruke byen på kvelden, og stengetider setter derfor delvis rammer for den aktive byen i løpet av et døgn. Stengetidene til de ulike serveringsstedene er ofte overlappende, der restaurant overlapper for café, og utesteder overlapper for restauranter. Dette gjør at det ofte er et tilbud tilgjengelig. Vi ønsker derfor å undersøke når spise- og drikkestedene stenger i de ulike områdene.

FUNKSJONER OG TILBUD

“Byliv er kjennetegnet ved lag på lag med ulike funksjoner og mennesker. Leiligheter skaper således ikke alene en bydel” sier arkitekt Stian Kvil fra DARK Arkitekter i en artikkel i Dagsavisen Oslo om boligprosjektets betydning for bylivet (Vestreng 2016).

Vi tror at mange og varierte funksjoner og tilbud gjør et område mer spennende, og på den måten gjør at det blir mer besøkt. Mixed

use-teorien støtter også opp under dette. For å undersøke dette nærmere er det samlet inn informasjon om ulike funksjoner og tilbud i fem kategorier.

KOLLEKTIVTRANSPORT

Et godt kollektivtilbud gjør et område mer tilgjengelig, og på den måten enklere å besøke. God kollektivdekning er en viktig, urban kvalitet i byen (Statens vegvesen 2016b). Med dårlig kollektivdekning vil behovet for bil være større, noe som ofte kan gjenspeile butikkens tilrettelegging for bil. Dette kan føre til færre fotgjengere og mindre aktivitet i gaten. Vi ønsker derfor å undersøke hvordan kollektivdekningen er i de ulike områdene.

SOSIAL INFRASTRUKTUR

Offentlige tjenester, slik som barnehager, eldresentre og legesentre, er felles goder i det norske samfunn. I det offentlige systemet skal alle behandles likt, noe som sikrer at alle kan benytte seg av tilbudene. Skoler kan gi vitalitet til et område gjennom barna og ungdommene som går der. Etter skoletid kan skolegårdene brukes til lek, noe som kan gjøre det attraktivt å bruke skolene også på kveldstid. Et mangfoldig tilbud av offentlige tjenester gir valgmuligheter, noe som er en viktig urban kvalitet (Barth 2014). Vi ønsker derfor å undersøke hvor de offentlige tjenestene er lokalisert og hvor godt tilbud av offentlige tjenester det er i de ulike områdene.

SPISE- OG DRIKKE- TILBUD

Vi tror at et godt spise- og drikke-tilbud er viktig for å skape byliv gjennom hele døgnet. Et stort og variert tilbud påvirker antageligvis bylivet positivt. For at et område skal bli levende etter arbeidstid tror vi det er en forutsetning at det finnes hyggelige, uformelle steder man kan møtes og ta en øl eller en liten matbit, enten med kolleger eller venner. Vi ønsker derfor å

AVGRENSNING

undersøke hvor spise- og drikkevirksomhetene er lokalisert og hvor godt spise- og drikketilbud det er i de ulike områdene.

KULTUR

Kulturtilbud som konserter/scener, teatre, gallerier, museer, kino, bowling og lignende er tilbud som er med på å gjøre byen attraktiv. Kulturtilbud brukes ofte på fritiden, kanskje spesielt på kveldstid og i helger. Kulturtilbudene kan også fungere som sosiale møteplasser på dagtid, for eksempel i et bibliotek eller i religiøse bygg. Vi tror at et rikt kulturtilbud er med på å engasjere en større del av befolkningen ved at man får dekket forskjellige interesser. Vi ønsker derfor å undersøke hvor kulturtilbudene er lokalisert og hvor godt kulturtilbudet er i de ulike områdene.

IDRETT

Utendørs idrettsanlegg som basketballbaner, volleyballbaner, treningsapparater og skatepark kan være med på å aktivisere byens uterom. Utendørs idrettsanlegg kan også fungere som sosiale møteplasser, spesielt for barn og unge. Innendørs idrettstilbud kan også være viktige sosiale møteplasser, kanskje spesielt i vinterhalvåret. Fordelen med mange utendørs idrettsanlegg er at de ikke koster penger, og de er åpne for alle til alle tider av døgnet, sammenlignet med mange tilbud innendørs. Vi ønsker derfor å undersøke hvor de ulike idrettstilbudene både ute og inne er lokalisert, og hvor godt idrettstilbudet utendørs er i de ulike områdene.

FAKTORER SOM IKKE ER OMTALT

Det er mange bystrukturelle faktorer som ikke er kartlagt. Av de sosiokulturelle forholdene har vi blant annet utelatt pris for leie av bolig, utdanning, kriminalitet, etnisitet, religion, politisk ståsted og reisevaner. Av de fysiske forholdene har vi ikke kartlagt blant annet størrelse på boenheter, antall parkeringsplasser og kvalitet på fasadene. Av de funksjonelle forholdene har vi for eksempel ikke kartlagt det detaljerte forretningsutvalget eller type næring i kontorlokalene.

REGISTRERINGER SOM IKKE ER UTFØRT

Videre er det ikke utført noen registreringer av bruk og opplevelse av de ulike områdene. Telling/intervju om bruk av de sosiale møteplassene, telling/intervju om reisevaner og intervju om opplevelse av utvalgte områder er registreringer med relevans for bylivet, men som ikke er gjennomført i denne studien.

VÅRE FORVENTNINGER

Før vi startet registreringene hadde vi en del forventninger til hva som genererer byliv. Vi trodde blant annet at faktorer påvirker henholdsvis positivt og negativt:

POSITIVT FOR BYLIV

SOSIOKULTURELLE FORHOLD

Mange beboere
Mange tilreisende
Høy andel unge voksne
Høy andel aleneboende
Lav årsinntekt
Lave boligpriser
Lave leiepriser for handelslokaler

NEGATIVT FOR BYLIV

Få beboere
Få tilreisende
Lav andel unge voksne
Overtall av familier med barn
Høy årsinntekt
Svært høye boligpriser
Høye leiepriser for handelslokaler

FYSISKE FORHOLD

Store avsatte parkarealer
Lite restareal
Områdeutnyttelse på 125 % eller mer
Tett bebyggelsesstruktur
Finmasket gatenett
Bebyggelse under 5 etasjer
Høy boligandel
Variert bebyggelsesformål
Høy andel blokkbebyggelse
Lav ÅDT
Lave fartsgrenser
Dårlig dekning av parkering

Ingen eller lite avsatt parkareal
Mye restareal
Områdeutnyttelse på under 125 %
Spredt bebyggelsesstruktur
Lite finmasket gatenett
Bebyggelse over 5 etasjer
Lav boligandel
Høy kontorandel
Høy grad av eneboliger og rekkehus
Høy ÅDT
Høye fartsgrenser
God dekning av parkering

FUNKSJONELLE FORHOLD

Strategisk plasserte målpunkter
Konsentrert sentrum
Tydelig gatehierarki
Mye publikumsrettet virksomhet i første etasje
Variert handelstilbud
Lange åpningstider handel
Lange åpningstider spise- og drikkesteder
Stort og variert utvalg av funksjoner og tilbud
God kollektivdekning
Mange offentlige tjenester
Stort og variert spise- og drikketilbud
Rikt kulturtilbud
Mangfoldig utendørs idrettstilbud

Ikke strategisk plassert målpunkter
Spredt sentrum
Ikke tydelig gatehierarki
Lite publikumsrettet virksomhet i første etasje
Ensformig handelstilbud
Korte åpningstider handel
Korte åpningstider spise- og drikkesteder
Lite og ensformet utvalg av funksjoner og tilbud
Dårlig kollektivdekning
Få offentlige tjenester
Lite og ensformig spise- og drikketilbud
Manglende kulturtilbud
Få utendørs idrettstilbud

CASESTUDIENS STRUKTUR

1. PRESENTASJON AV OMRÅDER

Etter metoden blir casestudiens fire områder presentert. Hvorfor områdene er valgt, hvor de ligger i Oslo og hva som kjennetegner dem blir beskrevet.

2. PROFILER

For hvert område blir det presentert en profil der det systematisk blir redegjort for de tidligere omtalte faktorene.

3. SAMMENLIGNING OG DISKUSJON

Avslutningsvis i casestudien blir det gjort en sammenligning av de ulike områdene. Faktorene vil bli vektet ut fra en trepoengsskala, der 1 er dårlig, 2 er middels og 3 er bra for byliv. Fordi store deler av casestudien er basert på vår egen empiri, vil de fleste faktorer ikke kunne vurderes på bakgrunn av anbefaling fra teori og forskning. For disse faktorene vil områdene bli rangert og vurdert opp mot hverandre. For enkelte faktorer finnes det anbefalte vurderinger fra teori og forskning. Disse faktorene vil da bli rangert opp mot disse anbefalingene.

Når alle faktorene er rangert for de ulike områdene, vil funnene diskuteres og drøftes opp mot bylivet i områdene. Funnene blir også drøftet opp mot de forventningene vi hadde før vi startet med registreringene.

4. KONKLUSJON

Til slutt vil det ut fra funnene bli presentert noen tendenser i de bystrukturelle forholdene, som vi mener kan bidra til å generere byliv.

OM CASEOMRÅDENE

HVORFOR DE FIRE STEDENE

Fire ulike områder i Oslo er studert og sammenlignet. Områdene er valgt på bakgrunn av egne erfaringer og kunnskap om Oslo. En av oss er oppvokst i Oslo, og vi har begge tilbragt mye tid på de utvalgte stedene. Områdene som studeres er Majorstuen, Grünerløkka, Nydalen og Skøyen. De fire områdene har ulike positive og negative kvaliteter vi mener det er interessant å sammenligne. Majorstuen og Grünerløkka er interessante fordi områdene er assosiert med et rikt byliv og gode utelivsmuligheter. I Gehl Architects bylivsundersøkelse for Oslo fra 2014 er det studert fotgjengeraktivitet på utvalgte gater i Oslo på en tirsdag og lørdag på høsten. Ikke medregnet Oslo sentrum er Bogstadveien på Majorstuen stedet der det er talt nest flest mennesker, med 15 870 fotgjengere på hverdager (tirsdag). I helgen er det 15 130 forgjengere der (lørdag). I motsetning til Bogstadveien som har en jevn fotgjengerandel gjennom hele uken, viser det seg å være stor variasjon av antall besøkende på Grünerløkka på hverdager (tirsdag) i forhold til i helgen (lørdag). På hverdager er det 3 994 fotgjengere i Markveien, og 5 536 i Thorvald Meyers gate. Dette er en relativt lav andel fotgjengere i forhold til resten av tellepunktene utenfor Oslo sentrum. I helgen derimot (lørdag), er Thorvald Meyers gate den gaten utenfor Oslo sentrum som har høyest fotgjengeraktivitet. Med 19 560 fotgjengere er det flere fotgjengere her enn i Bogstadveien. Andelen i Markveien øker også kraftig, til 12 978 fotgjengere (Vamberg et al. 2014).

Skøyen er oppgavens prosjektområde og er derfor tatt med i casestudien. I tillegg til å se hvordan Skøyen er bygget opp sammenlignet med de andre områdene, er det en del kvaliteter på Skøyen som skiller seg fra Majorstuen og Grünerløkka. Nydalen er valgt fordi området ligner mye på Skøyen: Det er en stor andel næringsbygg på dette området, og tilsvarende få boliger. Det er kun byliv på Nydalen i arbeidstiden, mellom 9 og 16 (Schmidt 2014). Avantor, som eier store deler av Nydalen, arbeider med å gjøre Nydalen mer attraktiv, og prioriterer fotgjengere og byliv i sine planer (FutureBuilt 2015). I en rapport om Solsiden boligområde, som ligger sentralt på Nydalen, kommer det frem at området mangler byliv, mye grunnet få tilbud for beboerne, og en overvekt av næringsbygg (Schmidt 2014). I tillegg er Nydalen interessant som caseområde på grunn av Storo Storsenter, fordi vi kan se på hvordan et kjøpesenter påvirker byliv.

Vårt inntrykk er at områdene er ulike når det kommer til menneskelig aktivitet og bruk. Ved å velge forskjellige områder kan vi få en bedre innsikt i de ulike måtene byliv kan utfolde seg på. I casestudien ønsker vi å se nærmere på hvilke likhetstrekk områdene har, og hva som skiller dem.

ULIK FORUTSETNING FOR BYLIV - ET HISTORISK TILBAKEBLIKK

Det er likevel et behov for å presisere at områdene har ulike forutsetninger for byliv, både på grunn av stedenes lokasjon og hvordan stedene er utviklet og bygd. På neste side går vi dypere inn i de ulike områdene.



Figur 13. Øverst til venstre: Uteservering på Nydalen (Ukent 2016).

Figur 14. Nederst til venstre: Uteservering på Bogstadveien (Ukent 2016).

Figur 15. Øverst til høyre: Uteservering på Grünerløkka (Ukent 2016).

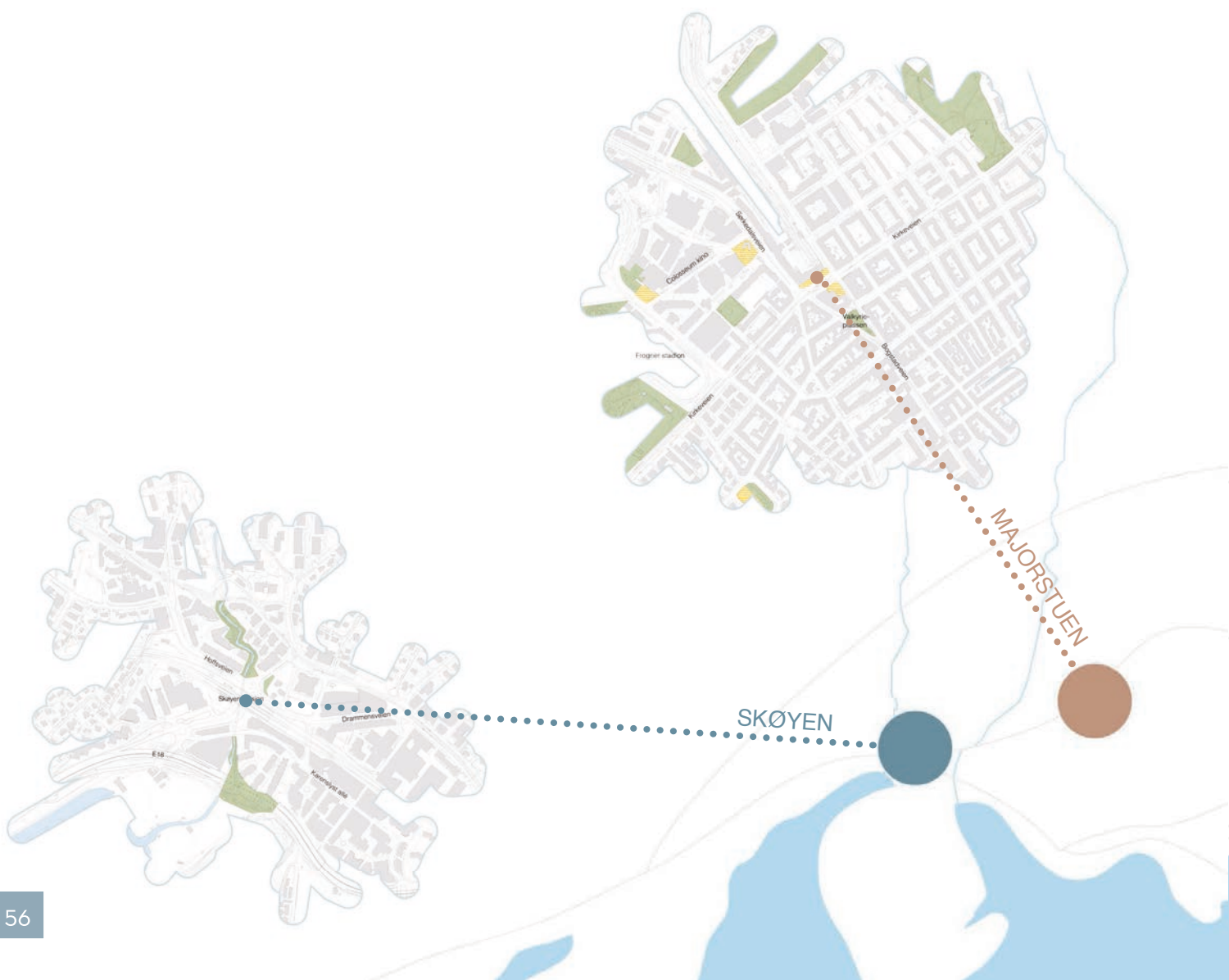
Figur 16. Nederst til høyre: Uteservering på Skøyen (Vesje 2014).

SKØYEN

Skøyen ligger et stykke vest for Oslo sentrum og er preget av nyere bebyggelse. Skøyen utviklet seg til et etablert industriområde på 1800-tallet rett utenfor Oslos bygrense. Drammensbanen som åpnet i 1872 førte til at mange ulike bedrifter etablerte seg her, blant annet Skabo, Thune, Eureka og NEBB. Etter 1980 forsvant tungindustrien, og området begynte å transformeres (Industriuseum 2016b). I søndre del av Skøyen ble det bygget ut kontorer og næringsbygg, og i nordre del ble det primært bygget ut boliger. Det har vært relativt store, samlede arealer tilgjengelig på Skøyen. Dette kombinert med nærheten til Oslo sentrum og god bil- og kollektivtilgjengelighet har gjort området svært attraktivt. De senere årene har det blitt bygget mye på Skøyen, og det har vært kraftig vekst av antall arbeidsplasser. Utviklingen av Skøyen er relativt fersk, og området er fortsatt et transformasjonssområde (Dark + Adept 2013). Skøyen er i dag et knutepunkt i Oslo med god tilgjengelighet via tog, trikk og buss.

MAJORSTUEN

Majorstuen ligger sentralt plassert, ikke langt unna Oslo sentrum. Bydelen var før et landlig område utenfor byen, men den ble utbygget etter byutvidelsen av Christiania siste halvdel av 1800-tallet (Prof. Dahls gt.17 2016b). På 1880-90-tallet ble området bygget ut med karrébebyggelse, som er typisk for Majorstuen i dag. Utbyggingen gjorde Majorstuen til et middelklassestrøk (Prof. Dahls gt.17 2016a). Bogstadveien har gjennom Oslos historie vært en av byens viktigste handlegater, og har lenge hatt et assortert utvalg av butikker. I senere tid har kjedebutikker tatt over gaten og gjort at den fremstår slik vi kjenner Bogstadveien i dag (Engen 2014). Bogstadveien er Norges lengste handlegate, og strekker seg fra Majorstuen ned til Nationaltheatret (Bogstadveien 2013). Majorstuen er i dag et knutepunkt i Oslo med god tilgjengelighet via T-bane, trikk og buss.

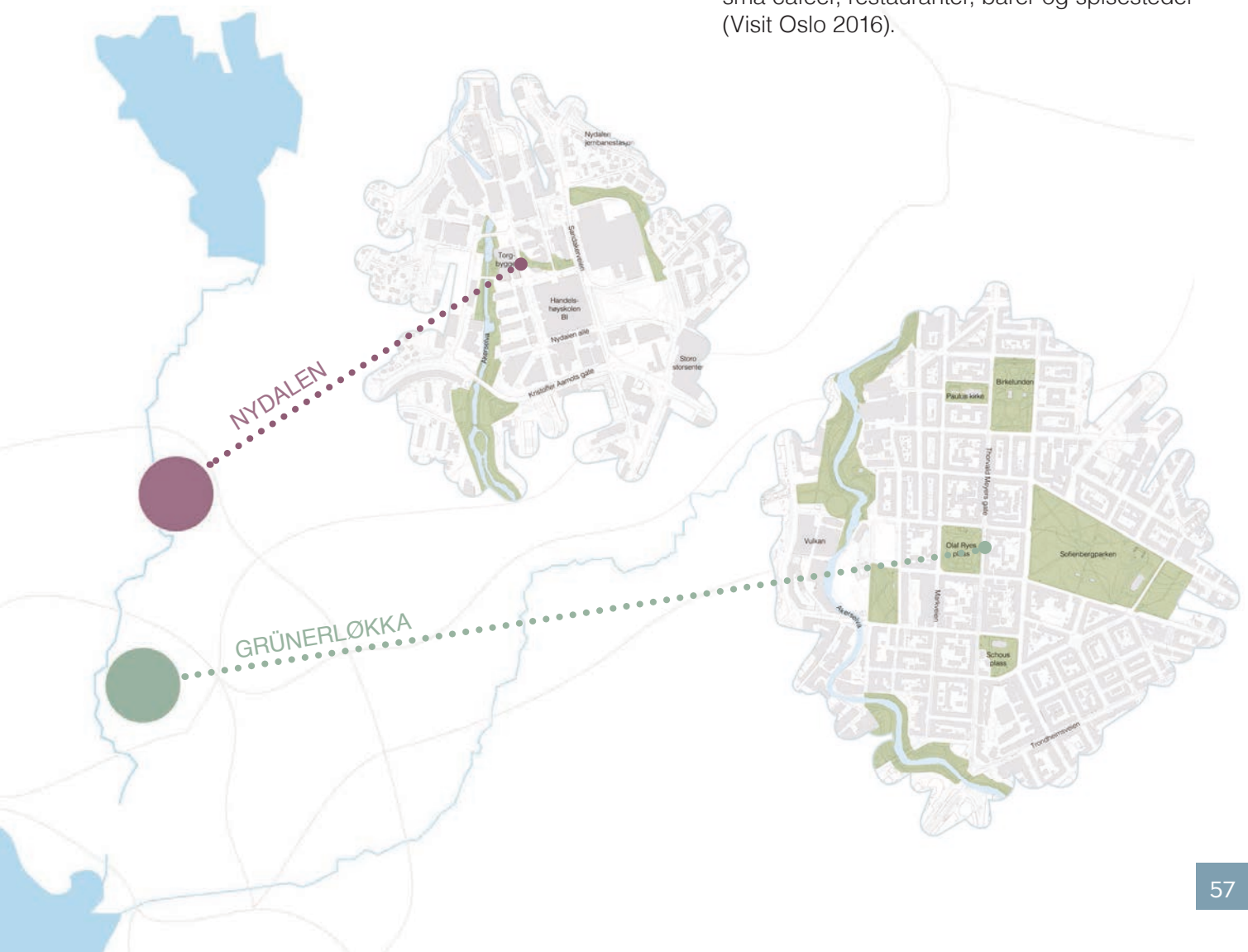


NYDALEN

Nydalen ligger et stykke unna Oslo sentrum og er preget av nyere bebyggelse. Fra 1850-tallet har Nydalen vært et industriområde, der fabrikker og arbeiderboliger dekket hele dalen og huset tusenvis av arbeidere (Industrimuseum 2016a). På slutten av 1980-tallet startet endringer å skje i Nydalen. Åpningen av Akerselva gjorde Nydalen mer attraktiv, og fra 1990-2000-tallet startet virksomheter å etablere seg i området (Sekne 2009). Dette var begynnelsen på det Nydalen vi kjenner i dag. Avantor kjøpte eiendomsporteføljen til Nydalen Comapgnie i 1996, noe som gjorde Avantor til en stor aktør på Nydalen. Utviklingen av en næringspark, ny infrastruktur og T-bane er noe av det som har vært med på å fornye området. Tiltakene har gjort området attraktivt for leietakere og bedrifter, og i 2005 etablerte blant annet Handelshøyskolen BI lokaler her. Utviklingen på Nydalen har kun foregått i noen tiår og området er fortsatt et transformasjonssområde (Sekne 2009). Nydalen har slagordet "byen i byen", og det ønskes et levende bydels-sentrum (Nydalen Gårdeierforening 2016).

GRÜNERLØKKA

Grünerløkka ligger sentralt plassert i nærheten av Oslo sentrum og området har gammel bystruktur. Som Majorstuen var også Grünerløkka et landlig område før det ble utbygget etter byutvidelsen av Christiania på siste halvdel av 1800-tallet (Prof. Dahls gt.17 2016b). På 1860-tallet utparsellerte Thorvald Meyer tomter på Grünerløkka, og det ble bygget opp en bydel med tydelige kvartaler. Mange tusen mennesker flyttet til Grünerløkka, og området utviklet seg til et arbeiderstrøk i tilknytning til fabrikkene langs Akerselva. Fra 1970 har kommunen arbeidet med byfornyelse og rehabilitering, noe som har resultert i det Grünerløkka vi kjenner i dag. Grünerløkka har gått fra å være et "slumområde" til å bli et av byens mest populære boligområder og utelivsdestinasjoner. Området har nå kommet på Oslo kommunes "forsiktighetsliste", som representerer steder av spesiell kulturhistorisk verdi i Oslo (Gjerland 2015). Grünerløkka er i dag et populært shoppingområde med originale designbutikker, og mange vintage- og bruktbutikker. I området er det også mange små caféer, restauranter, barer og spisesteder (Visit Oslo 2016).





10 MIN
GANGAVSTAND FRA MIDTPUNKT

MAJORSTUEN
MAJORSTUHUSET



GRÜNERLØKKA
OLAF RYES Plass

NYDALEN
T-BANESTASJON



SKØYEN
JERNBANESTASJON

OMRÅDEAVGRENSNING

AVGRENSNING AV OMRÅDENE

Områdene er avgrenset med utgangspunkt i walkability-teori. Det er først og fremst de gående som skaper liv på gateplan, og vi mener derfor at avstander har stor betydning for bylivet. Akseptabel gangavstand regnes ofte som mellom 400 og 800 meter, tilsvarende 5 til 10 minutters gange. På avstander lenger enn dette vil mange velge andre fremkomstmidler, som for eksempel sykkel eller buss. Det er derfor valgt et midtpunkt på hvert av områdene og trukket en linje som representerer ti minutters gange ut fra midtpunktet. Oppmålingen er gjort i programmet Sykle dit. Programmet beregner avstander i tid og meter for gange, sykkel og elsykkel i Norge. For avgrensningen er det brukt innstillingen for 10 minutters gange med middels hastighet. Middels hastighet tilsvarer 5 km/t. Programmet tar hensyn til påvirkende faktorer for reisetid, som oppoverbakker, nedoverbakker, stier, kryss og hindringer (Forbrukerrådet 2015).

GANGBARHET PÅVIRKES AV GATESTRUKTUR

Fordi programmet tar hensyn til gatestrukturen er alle områdeavgrensningene forskjellige i både størrelse og form. Flatearealet på Majorstuen og Grünerløkka er større fordi disse områdene har et mer finmasket gatenett, noe som gjør gangavstandene kortere. Nydalen og Skøyen er preget av store bygninger og få småveier og snarveier, noe som gjør at gangbarheten i området blir dårligere, og områdeavgrensningen blir mindre enn Majorstuen og Grünerløkka.

MIDTPUNKT

Midtpunktet på Majorstuen er Majorstuhuset. Dette er det første man møter når man ankommer Majorstuen, enten man kommer dit med T-bane, trikk eller buss.

På Grünerløkka er Olaf Ryes plass valgt som midtpunkt. Olaf Ryes plass ligger omtrent midt i Thorvald Meyers gate, og rundt plassen er det tett med kaféer, butikker og utesteder. Det er ikke noe kollektivknutepunkt på Grünerløkka, så Olaf Ryes plass er valgt fordi det er den viktigste sosiale møteplassen i området.

Midtpunktet på Nydalen er tilknyttet T-banen og er plassert mellom Handelshøyskolen BI og Torgbygget. Mange studenter og arbeidere ankommer Nydalen med T-bane, i tillegg er BI og torget besøkt av mange.

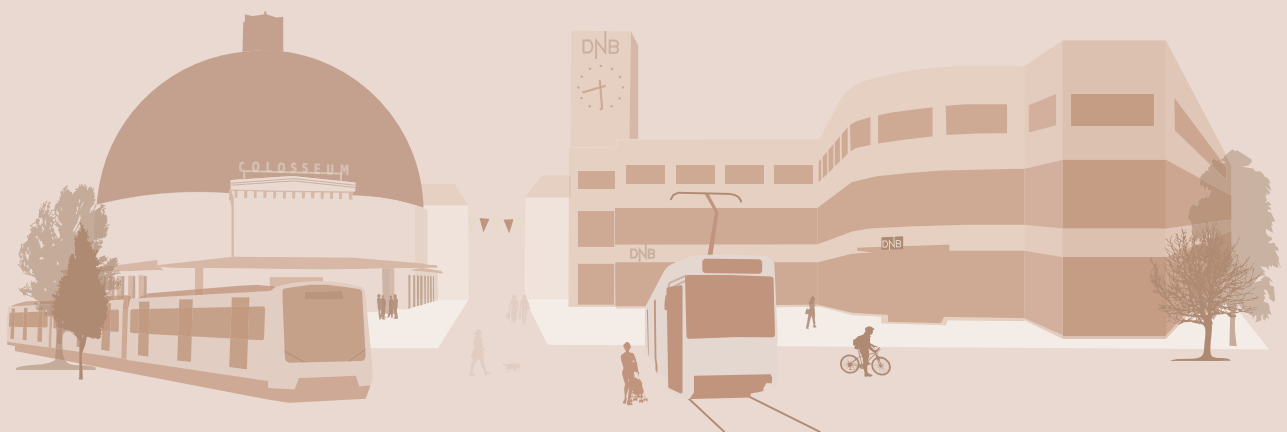
Skøyen stasjon er midtpunktet på Skøyen. Stasjonen er et sterkt kollektivknutepunkt, og her finner man også torget og starten av Karenslyst allé.

VALG AV METODE FOR OMRÅDEAVGRENSNING

Det er mange ulike måter å avgrense områder på. Vi kunne for eksempel delt inn områdene etter bydelsgrenser. Dette hadde vært praktisk med tanke på å samle inn informasjon om de ulike områdene, fordi den statistiske informasjonen vi har brukt svært ofte er kategorisert etter bydelsgrenser. Vi tror gangbarhet og gangavstand har såpass mye å si for bylivet at en bydelsavgrensning vil bli for stor og generell i dette studiet.

Områdene kunne også blitt avgrenset ved at vi valgte et standard utsnitt på for eksempel 1000 m². På denne måten blir områdene like store, noe som gir et godt sammenligningsgrunnlag. Men i en slik metode vil det heller ikke bli lagt vekt på avstander og gangbarhet, noe vi tror er viktig for bylivet. Derfor er denne metoden valgt bort.

PROFIL 1: MAJORSTUEN



Metode og kilder til statistikken finnes i vedlegg 1.

DEMOGRAFI

ANTALL BEBOERE 2016



17 775

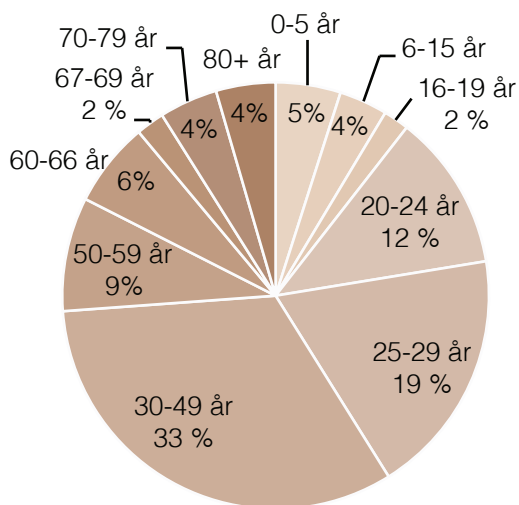
= 19 145 MENNESKER PER KM²

MENNESKENE

Det bor omtrent 17 775 mennesker innenfor områdeavgrensningen, og av disse er det ca 29 % med innvandrerbakgrunn. På dagtid er det 4-5 % færre mennesker her, noe som kan tilsi at mange forlater Majorstuen på dagen for å dra på arbeid eller lignende. Befolkningstettheten er på 19 145 mennesker per km².

Personer med innvandrerbakgrunn
i bydel Frogner

29 %



ALDER

På Majorstuen er det en overvekt av unge voksne og voksne. Menneskene innenfor arbeidsalder dominerer, og totalt utgjør personene i alderen 20-66 år 79 % av befolkningen på Majorstuen. Det er færrest personer i alderen 16-19 år og 67-69 år. Gruppen unge voksne, fra 20-29 år, utgjør en stor andel på 31 %.



SOSIOØKONOMI

INNTEKT OG LEIEPRISER

Gjennomsnittlig brutto
årsinntekt

543 800 kr

Leiepris for
handelslokaler i
Bogstadveien

5 000-12 000

NOK/m²

BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016

Gjennomsnittlig m²-pris
ved kjøp av bolig

79 295 kr

Gjennomsnittlig totalpris
ved kjøp av bolig

3-4 mill

Dyreste boligkjøp

7 850 000

Billigste boligkjøp

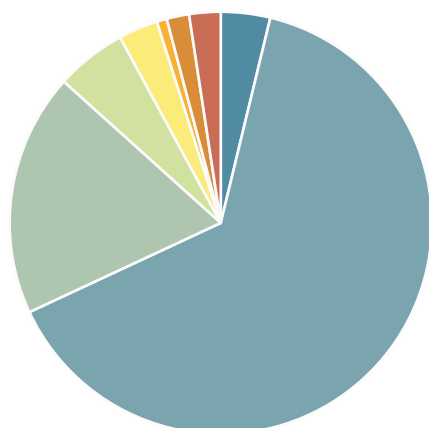
2 350 000

Gjennomsnittlig størrelse

50 m²

HUSHOLDNINGER

Diagrammet under viser fordelingen mellom de ulike husholdningene på Majorstuen. Over halvparten av personene som bor på Majorstuen bor alene. Deretter bor det flest par uten hjemmeboende barn. Det er færrest enslige foreldre med barn.



4%	Flerfamiliehusholdninger
64%	Aleneboende
19%	Par uten hjemmeboende barn
5%	Par med små barn
3%	Par med store barn
1%	Mor/far med små barn
2%	Mor/far med store barn
2%	Enfamiliehusholdninger med voksne barn

AREALBRUK

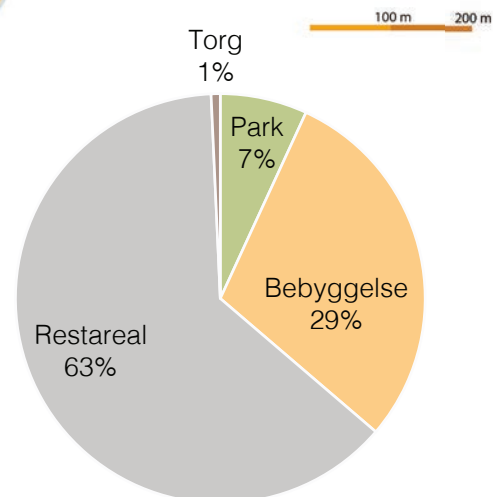
TOTALT FLATEAREAL:
928 413 km²

OMRÅDEUTNYTTELSE:
139 %



ANALYSE AV AREALBRUK

Kartet og diagrammet viser forholdet mellom bebygd areal, torg, park og restareal innenfor områdeavgrænsningen. På Majorstuen er det 7 % park, noe vi synes var overraskende lavt. Noe av grunnen er at kun en svært liten del av Frognerparken ble med i områdeavgrænsningen. Likevel er Frognerparken den største parken innenfor Oslos sentrale byområder, og er den nærmeste store parken fra boligområdene på Majorstuen (Visit Oslo 2016a). Selv om arealanalysen viser at parkarealene kun utgjør 7 % er tilgjengelighet til park på Majorstuen god, på grunn av kort gangavstand till Frognerparken. Utenom Frognerparken er det generelt få, små parker på Majorstuen. Restarealet er på 63 %. Restarealet regner med alt av veier, fortau og parkeringsplasser, men også idrettsanlegg, private hager og gårdsrom. Inntrykket man får av Majorstuen i virkeligheten er derfor grønnere enn det som er fremstilt her. Det gule på kartet viser torg og offentlige plasser, og tar opp totalt 1 % av arealet. Områdeutnyttelsen på Majorstuen er over anbefalingene for tette byområder, med 139 %.



GATE- OG BEBYGGELSESSTRUKTUR



GATESTRUKTUR

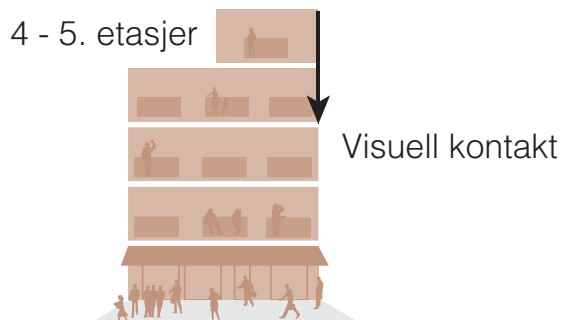
Det er en tydelig kvartalstruktur på store deler av Majorstuen, som gjør at utgangspunktet for gående og syklende er godt. Kvartalstrukturen i området gjør at det er mange kryss i gatestrukturen. Gangfeltene er lokalisert i kryssene, som gjør at kvartalstrukturen er med på å gi kort avstand mellom gangfelene. Dette er med på å gi god fremkommelighet for gående.

Unntaket er nordøst for T-banen, oppover langs Sørkedalsveien og Slemdalsveien. I dette området er det mindre kvartalstruktur, og veiene har lite gatepreg. Her er det ikke like gode forhold for gående og syklende som i resten av området.



BEBYGGELSESSTRUKTUR

Store deler av området er bygget opp av karrébebyggelse som danner en tydelig kvartalstruktur. Det er en tydelig sammenheng mellom gatestrukturen og bebyggelsesstrukturen. Dette bidrar til at gatene er tydelig innrammet av bebyggelse. I området rundt Colosseum er det bygget mange nybygg som bryter med den stedegne karrébebyggelsen. I dette området ser vi også at gatenettet blir mindre finmasket. Her er gatene mindre rammet inn av bebyggelse, noe som gjør at gatene får veipreg.



ANTALL ETASJER

På Majorstuen er mesteparten av kvartalbebyggelsen på 4-5 etasjer, og har dermed visuell kontakt til gateplan. På denne måten er den menneskelige skalaen ved kvartalstrukturen ivaretatt. Lamellbebyggelsen har mellom 7 og 10 etasjer, og noen av næringsbyggene rundt Colosseum har mellom 7 og 16 etasjer. Her vil mellom 2 og 11 av etasjene ha svekket visuell kontakt til gateplan.

BEBYGGELSEFORMÅL



BEBYGGELSEFORMÅL (BYA)

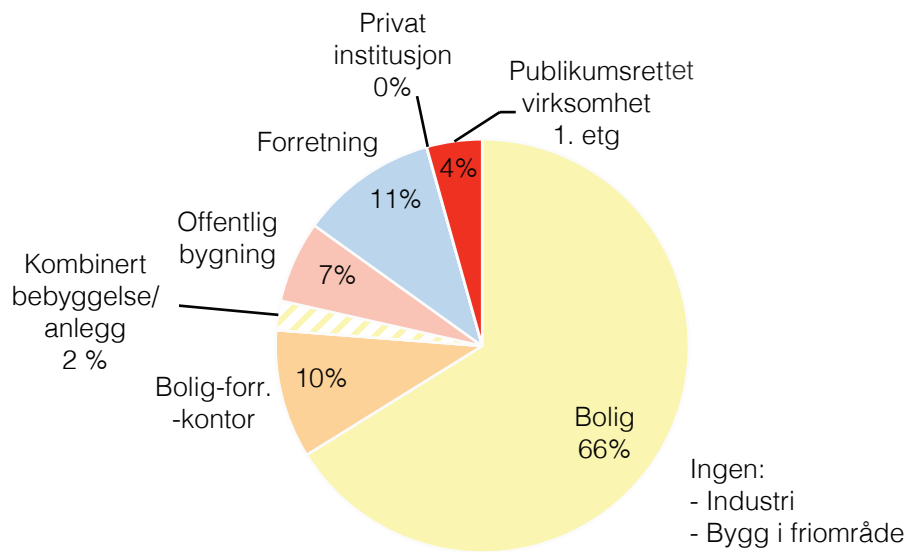
Kartet over viser bebyggelsesformål i området. Størstedelen av bebyggelsen er regulert til bolig. De røde strekene indikerer publikumsrettet virksomhet. Det er tydelig å se at de publikumsrettede virksomhetene ofte henger sammen med boligformål. Selv i Bogstadveien og Kirkeveien er den bebyggelsen som er henvendt til veien markert som boligformål med publikumsrettet virksomhet i første etasje. Når

det er boliger i etasjene over den publikumsrettede virksomheten kan dette være med på å aktivisere gaten. Øverst i Bogstadveien har boligbebyggelsen som henvender seg ut mot gaten balkonger. Dette er med på å gi variasjon og detaljer til fasadene. Se diagrammet øverst til høyre på neste side for tegnforklaring.



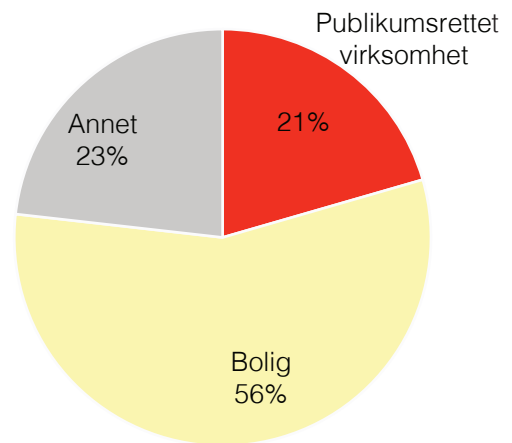
BEBYGGELSESMÅL (BRA)

Diagrammet til høyre viser prosentvis fordeling av bebyggelsesformål medregnet alle etasjer. Totalt er 66 % av all bebyggelse regulert til bolig. Bolig/forretning/kontor og Forretning utgjør til sammen 21 %. Det er minst av private institusjoner og kombinert bebyggelse/anlegg. Andelen bolig gjenspeiler at det er høy andel beboere.



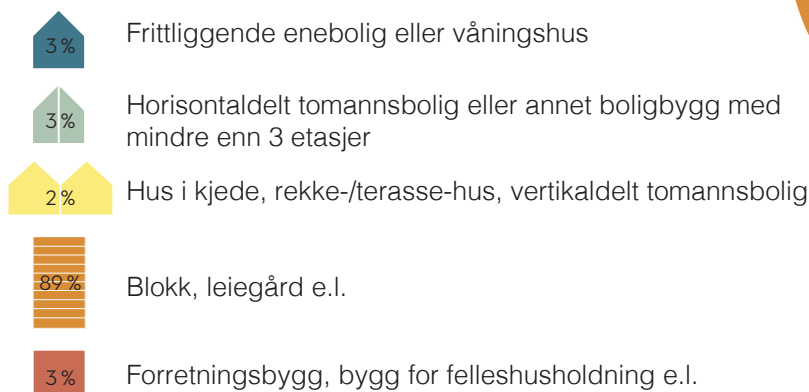
ANALYSE AV 1. ETASJE

Diagrammet til høyre viser forholdet mellom bolig, publikumsrettet virksomhet og annen bruk i 1. etasje i all bebyggelse innenfor områdeavgrensningen. Annet er et samlebegrep for resterende bebyggelsesformål. Over halvparten av arealet på gateplan er satt av til bolig, og 21 % er satt av til publikumsrettet virksomhet. På kartet er det tydelig å se at publikumsrettet virksomhet ofte er lokalisert ved gatekryssene innimellom boligområdene.



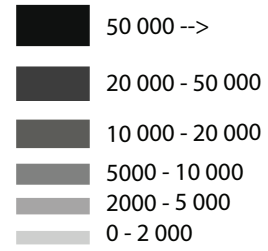
BOLIGTYPOLOGI

Diagrammet til høyre viser fordelingen av boligtypologier på Majorstuen. Hele 89 % av boligene befinner seg i blokker eller leiegårder. Det er kun 6 % eneboliger/tomannsboliger og 2 % av boligene finnes i rekkehus.






TRAFIKK

ÅDT - ÅRSDØGNTRAFIKK



FARTSGRENSER

	30 km/t
	40 km/t
	50 km/t
	60 km/t
	70-80 km/t



Hovedveiene på Majorstuen er preget av mye biltrafikk. Kirkeveien er en barriere mellom T-banen og Bogstadveien hvor det kjører mellom 13 000 og 20 000 biler i løpet av et døgn. Det er også mange biler som kjører på tvers av Kirkeveien. Både i Sørkedalsveien, Slemdalsveien og Bogstadveien er det flere enn 10 000 biler per døgn. Fartsgrensen på alle veiene som er kartlagt er 50 km/t. Det er relativt høyt, og gjør at bilene fort kan virke truende og dominerende i området. Forgjengere må blant annet krysse seks felt for å komme seg fra Bogstadveien til Majorstuen T-bane,

som er en stor barriere. Som fotgjenger er det derfor mange signalregulerte kryss man må vente på for å kunne krysse veien. I Kirkeveien er det midtstilt trikkestopp med venteareal som er med på å svekke barriereeffekten. I Bogstadveien er det mange gangfelt, også noen som er signalregulert. Avstand mellom gangfeltene er kort, og er med på å gi bedre fremkommelighet for gående og er med på å svekke gatens barriere-effekt. Trikken som kjører i Bogstadveien og er en del av gatebilde på Majorstuen, og noe man må ta hensyn til både som fotgjenger, syklist og bilist.

PARKERING

PARKERINGSMULIGHET

Det er et parkeringshus på Majorstuen tilknyttet senteret ved siden av Colosseum Kino. I Bogstadveien og de fleste boligstrøk er det gateparkering. Det er også en del oppstilte parkeringsplasser i sidegatene til Bogstadveien.

VALG AV FREMKOMSTMIDDEL

Samlet sett er det mange parkeringsplasser på Majorstuen. Ofte er det likevel vanskelig å finne parkering, særlig i direkte nærhet til stedet man skal besøke. Dette gjør det noe mindre attraktivt å velge bil som transportmiddel, selv om mange gjør det. Siden det er et stort antall gateparkeringer vil det som regel være noe aktivitet i gatene til enhver tid. Det er god kollektivdekning i området, noe som gjør at det er lett å bevege seg uavhengig av bil.

BEVEGELSESLINJER

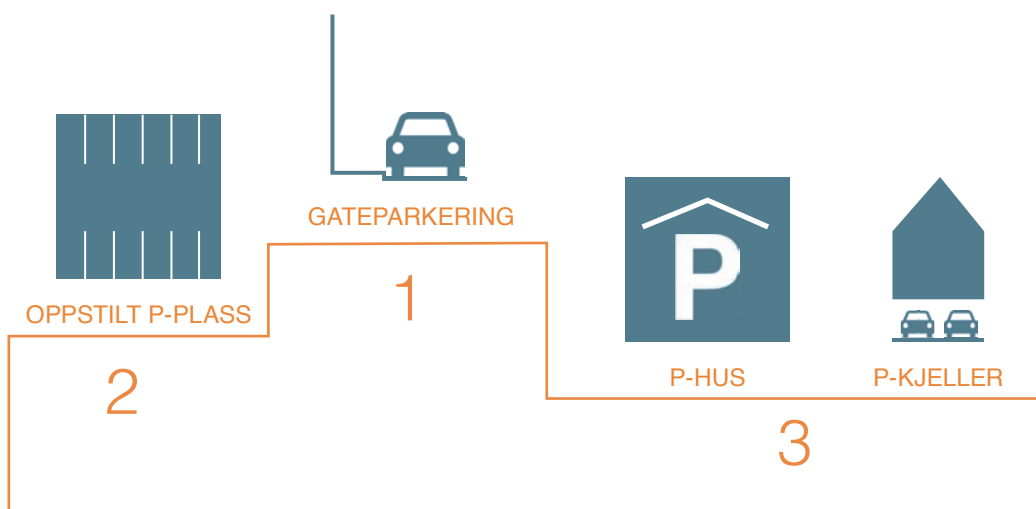
Parkeringshuset er plassert et stykke unna handelssentrumet. Parkeringshuset gjør at mange som kommer til senteret med bil for å

handle mat ikke har noen kontakt med gaten utenfor. De oppstilte parkeringsplassene ligger noe tettere på Bogstadveien og Kirkeveien, mens gateparkeringen er spredt.

Både de oppstilte parkeringsplassene og gateparkeringen gjør at man som regel må gå et stykke fra parkering til dit man skal, og dette fører til økt bruk av gaten, om enn bare for en liten stund.

PARKERING OG BYLIV

Ettersom Majorstuen ligger sentralt vil store deler av trafikken til Majorstuen skje i form av gange eller sykkel. Det er ganske mange parkeringsplasser i gatene, noe som tar mye plass. For de som ferdes i bolig gatene vil gateparkering bidra til økt trygghet, da parkeringen aktiviserer gaten (Goodyear 2013). I Bogstadveien derimot opptar gateparkering verdifullt areal som kunne gitt bedre plass til opphold eller bedre tilrettelegging for sykkelparkering.



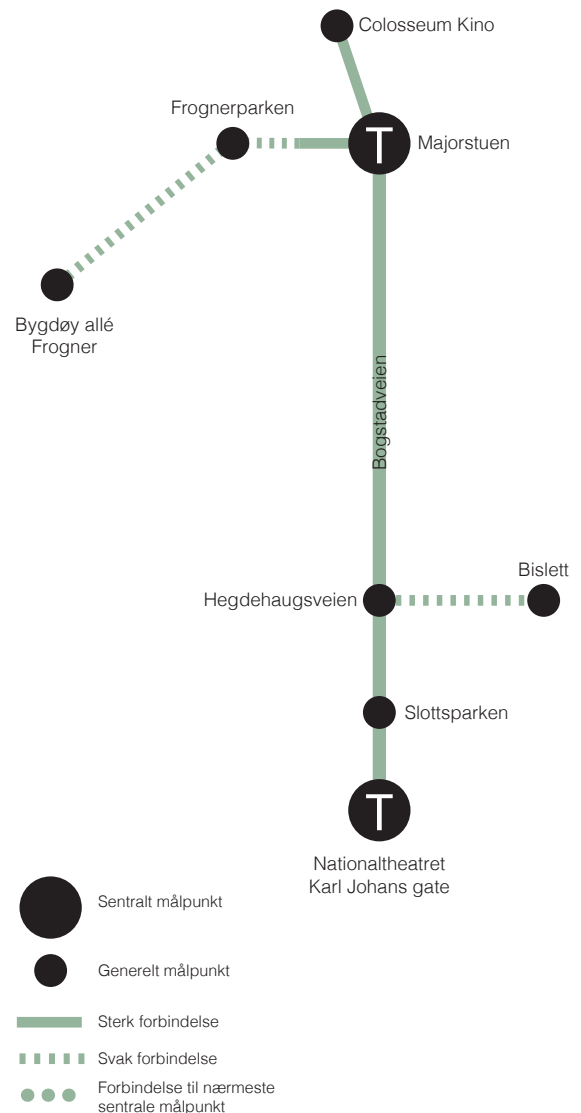
MÅLPUNKTER

SENTRALE OG GENERELLE MÅLPUNKTER

På Majorstuen er T-banestasjonen et sentralt målpunkt. I tillegg til å være et kollektivknutepunkt der T-bane, trikk og buss møtes, er det et naturlig møtested. Like ved T-banestasjonen ligger Colosseum Kino som fungerer som et målpunkt særlig på ettermiddagen og kvelden. Frognerparken er et målpunkt som trekker både turister og lokalbefolkning gjennom hele dagen. Vest for Frognerparken ligger Frogner og Bygdøy allé. Bogstadveien er i seg selv et målpunkt, og det er mange som reiser hit for å oppleve bylivet, shoppe eller møte venner. I nedre del av Bogstadveien finner vi blant annet Hegdehaugsveien, Bislett og Slottsparken. Fra Slottsparken er det kort vei til Nationaltheatret og Karl Johans gate - to sentrale målpunkter i Oslo sentrum. Forbindelsen mellom Nationaltheatret og Majorstuen T-bane er kategorisert som sterk.

MÅLPUNKTER OG BEVEGELSESLINJER

Bogstadveien er et målpunkt i seg selv, men den utgjør også en viktig transportåre mellom Majorstuen og Nationaltheatret. Fordi mange personer går enten til eller fra et av målpunktene via Bogstadveien vil det svært ofte være mange mennesker i gaten. I Kirkeveien er det også tidvis mye mennesker, og Frognerparken med Frognerbadet samt Frogner og Bygdøy allé kan være noe av grunnen til dette.



PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

HANDELSUTVALG

Majorstuen er et populært handelsmålpoint i Oslo og er brukt av både besøkende og beboere. Handelen på Majorstuen er lokalisert i hovedveiene Kirkeveien, Sørkedalsveien og Bogstadveien og diverse sidegater. Her finnes det en god blanding av kjedebutikker og merkebutikker med både klær og mote, interiør, skjønnhet og velvære. Handelen på Majorstuen er konsentrert i strøkgatene. Dette bidrar til at flere folk beveger seg i disse gatene, som gjør at det blir et konsentrert byliv.

Den største konsentrasjonen av byliv finnes likevel i strøkgaten Bogstadveien, som strekker seg fra Majorstuen T-banestasjon til

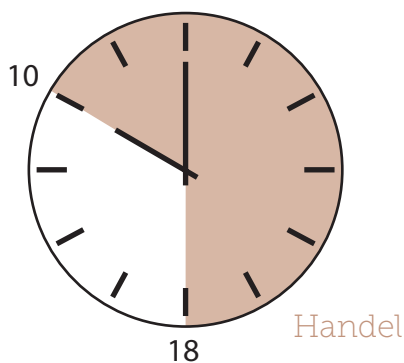
Slottsparken. Her er det størst utvalg av butikker. Lokalene er integrert i bygårdbebyggelsen og er av variert størrelse. Det finnes også enkelte kjedebutikker som er mye større enn gjennomsnittet. Dette gjør at butikkutvalget har mangfold.

RESTAURANT-/BAR- OG CAFÉUTVALG

Majorstuen har også et rikt restaurant- og caféliv. Restaurantene på Majorstuen er i likhet med handelslokalene sterkt knyttet til knutepunktet Majorstuen, og er fordelt i nærheten av hovedveinettet. Flere av restaurantene og caféene har uteservering og utgjør en stor del av gatebildet.

ÅPNINGSTIDER HANDEL

Klokken under viser åpningstider for handel innenfor kategorien mote, klær og kosmetikk. Konsentrasjonen av butikker i Bogstadveien bidrar til at gaten blir et målpoint som tiltrekker seg folk. Butikkene i Bogstadveien holder åpent fra 10-18 alle dager. Bogstadveien har søndagsstengt.



ÅPNINGSTIDER RESTAURANT/ BAR OG CAFÉ

Klokken under viser i hvilket tidsrom restauranter/barer og caféer stenger på Majorstuen. Caféene holder åpent til mellom 19 og 21 på hverdager og 18 til 20 i helgene. Restaurantene/barene stenger mellom 22 og 01 på hverdager, og holder opp fra 22 til 03 i helgene. Flere av restaurantene/barene har åpent etter midnatt og gjør at Majorstuen har et utelivstilbud på natten. De fleste har også søndagsåpent.



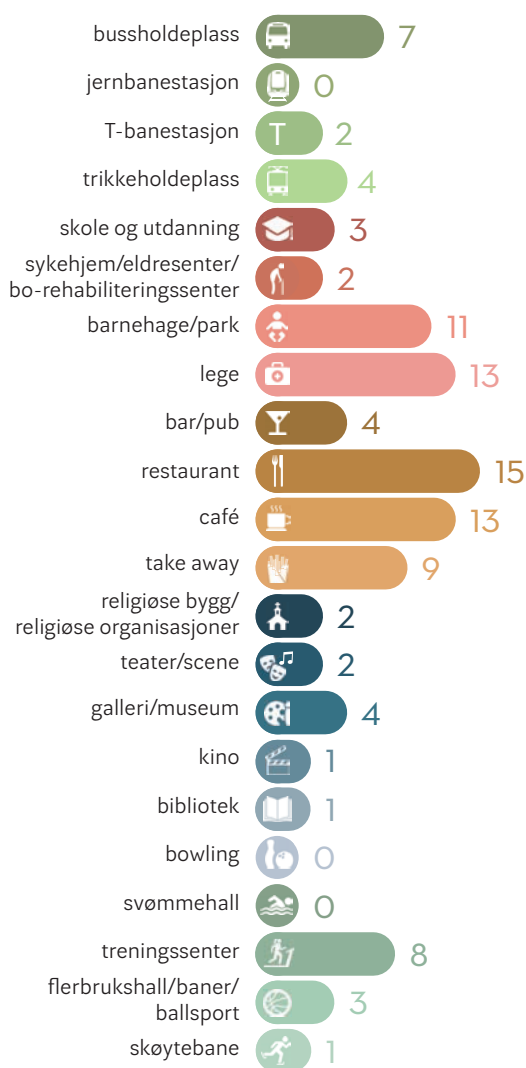
STRØKSGATER OG PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET



STRØKSGATER PÅ MAJORSTUEN

I kategorien publikumsrettet virksomhet inkluderes frisør, butikker, restauranter og lignende. De publikumsrettede virksomhetene på Majorstuen er i stor grad konsentrert i Bogstadveien og Kirkeveien. Disse gatene er i denne studien definert som strøkgater. I tillegg er det etablert svært mange hjørnecaféer og -butikker, som kan ses ved de røde strekene i kartet over.

FUNKSJONER OG TILBUD



KOLLEKTIVTRANSPORT

Majorstuen har en T-banestasjon som danner midtpunktet i avgrensningen vår. I tillegg til T-banestasjonen er det trikkeholdeplasser nedover Bogstadveien og Kirkeveien, samt syv bussholdeplasser spredt for det meste sør for Kirkeveien. Kollektivdekningen er derfor svært god, og gjør at det er lite behov for bil.

OFFENTLIGE TJENESTER

Det er mange legekontorer og barnehager i området, men kun to eldresentre. Det er en ungdomsskole og to høyskoler i området. Det er dermed god dekning av sosial infrastruktur i området, som er med på å gjøre Majorstuen til et attraktivt sted å bo.

DRIKKE- OG SPISESTEDER

Majorstuen har et mangfold av spise- og drikkesteder, med en overvekt av restauranter og cafeer, men også en del take away-steder. Det er ikke så stort utvalg av barer/puber, med kun 4 stk. Dette kan være med på å påvirke at utelivet om kvelden og natten ikke er så aktivt i området.

KULTURTILBUD

Det er fire gallerier, to teatre/scener og to kirker, i tillegg til Colosseum kino og et bibliotek. Kulturtilbudet på Majorstuen har et stort utvalg og kan bidra til aktivitet på kveldstid.

IDRETTSTILBUD

I området er det åtte treningscenter, der alle er lokalisert i eller vest for Bogstadveien. Det er en tennisbane, og på Frogner stadion er det mulighet for ballspill i sommerhalvåret og skøyteaktiviteter på vinterstid. Frognerbadet er åpent i sommerhalvåret, og da er det mulig å svømme der. Det er mange idrettstilbud på Majorstuen som har avgrensede åpningstider og koster penger. Av tilbudene som er gratis og åpent for alle hele døgnet, er fotballbanene på Friggfeltet og Frognerparken. I den tette bystrukturen er det få åpne idrettstilbud.





FUNKSJONER OG TILBUD

Kartet viser lokaliseringen av de ulike tilbudene. Det er størst tetthet av tilbud rundt T-banestasjonen, i Bogstadveien og Sørkedalsveien. Generelt er det flere tilbud vest for Bogstadveien.

PROFIL 2: GRÜNERLØKKA



Metode og kilder til statistikken finnes i vedlegg 1.

GRÜNERLØKKA

DEMOGRAFI

ANTALL BEBOERE 2016

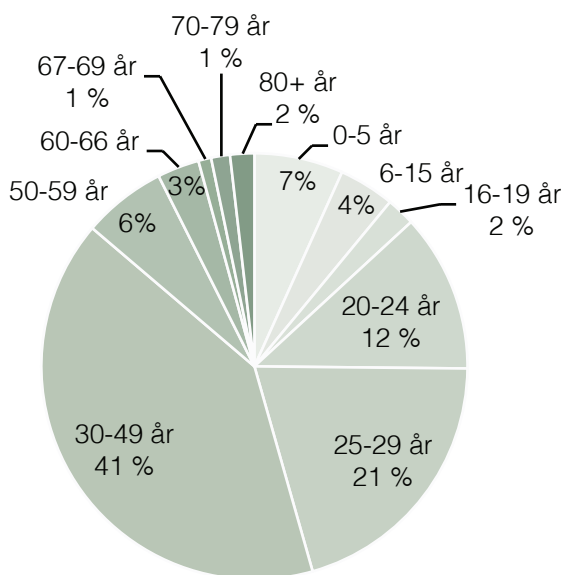


MENNESKENE

Innenfor områdeavgrensningen på Grünerløkka bor det omtrent 15 977 mennesker, og av disse er det ca 38 % med innvandrerbakgrunn. Antallet mennesker holder seg relativt stabilt i løpet av dagen. Befolkningstettheten er på 17 515 mennesker per km².

Personer med innvandrerbakgrunn
i bydel Grünerløkka

38 %



ALDER

På Grünerløkka er det flest unge voksne og voksne i alderen 20-49 år. Det er få i alderen 60 år og oppover, men det er en del småbarn. Totalt utgjør personene i alderen 20-66 år 73 % av befolkningen på Grünerløkka.



INNTEKT OG LEIEPRISER

Gjennomsnittlig brutto
årsinntekt

369 700 kr

Leiepris for
handelslokaler i Markveien
og Thorvald Meyers gate

3 000-6 000

NOK/m²

BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016

Gjennomsnittlig m²-pris
ved kjøp av bolig

52 718 kr

Gjennomsnittlig totalpris
ved kjøp av bolig

3-4 mill

Dyreste boligkjøp

6 250 000

Billigste boligkjøp

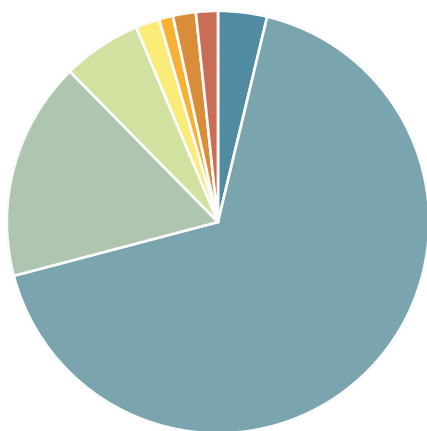
1 910 000

Gjennomsnittlig størrelse

60 m²

HUSHOLDNINGER

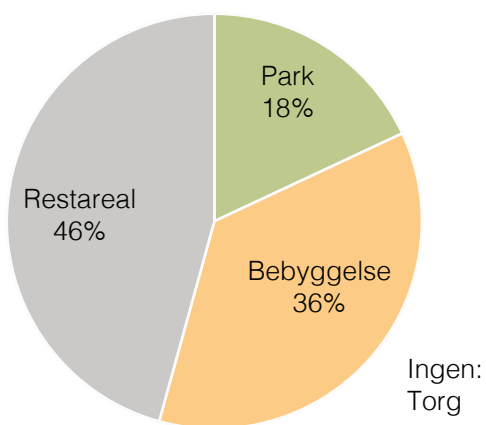
Diagrammet under viser fordelinger mellom de ulike husholdningene på Grünerløkka. Neste 70 % av personene som bor på Grünerløkka bor alene. Etter det bor det flest par uten hjemmeboende barn. Det er færrest enslige foreldre med barn.



4%	Flerfamiliehusholdninger
67%	Aleneboende
17%	Par uten hjemmeboende barn
6%	Par med små barn
2%	Par med store barn
1%	Mor/far med små barn
2%	Mor/far med store barn
1%	Enfamiliehusholdninger med voksne barn

AREALBRUK

TOTALT FLATEAREAL:
912 163 km²
OMRÅDEUTNYTTELSE:
149 %



ANALYSE AV AREALBRUK

Kartet og diagrammet viser forholdet mellom bebygd areal, torg, park og restareal innenfor områdeavgrænsningen. På Grünerløkka er det hele 18 % park. Det er 46 % restareal, eller ubebygd areal, som innebefatter blant annet gårdsrom og infrastruktur. Det er ingen torg innenfor områdeavgrænsningen. Plasser som Olaf Ryes plass og Schous plass kunne vært regnet som torg, men er her regnet som parker på grunn av deres grønne karakter. Parkene er lokalisert jevnt over området og det er ikke mer enn 3-5 minutters gangavstand til nærmeste park fra boligområdene. Områdeutnyttelsen på Grünerløkka er over anbefalingene for tette byområder, med 149 %.



GATE- OG BEBYGGELSESSTRUKTUR



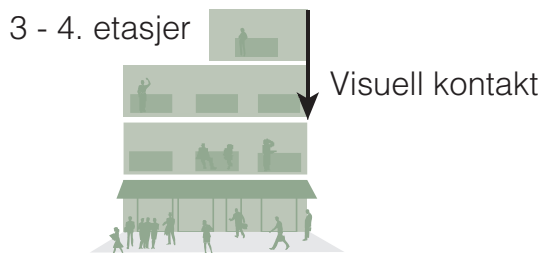
GATESTRUKTUR

Hele Grünerløkka er bygget opp med en tydelig kvartalstruktur, der noen av kvartalene følger andre akser/retninger enn hovedretningen. Gatenettet er finmasket med ulike størrelser på kvartalene. Det finmaskede gatenettet gir et godt utgangspunkt for gående og syklende. Kvartalstrukturen i området gjør at det er mange kryss i gatestrukturen. Gangfeltene er lokalisert i kryssene, som gjør at kvartalstrukturen er med på å gi kort avstand mellom gangfeltene. Dette er med på å gi god fremkommelighet for gående.



BEBYGGELSESSTRUKTUR

Store deler av området er bygget opp av karrebebyggelse som danner en tydelig kvartalstruktur. Det er en tydelig sammenheng mellom gatestrukturen og bebyggelsesstrukturen. Bebyggelsen er tett, og det er også bygget inni gårdsrommene. Man ser tydelig hvilke kvartaler som er satt av til offentlige plasser og parker ved at disse har mindre eller ingen bebyggelse.



Antall etasjer ved kvartalbebyggelsen

ANTALL ETASJER

På Grünerløkka er mesteparten av bebyggelsen på 3-4 etasjer. Dette sikrer dermed visuell kontakt fra bebyggelse til gateplan. På denne måten er den menneskelige skalaen ved kvartalstrukturen ivaretatt.

BEBYGGELSEFORMÅL



BEBYGGELSEFORMÅL (BYA)

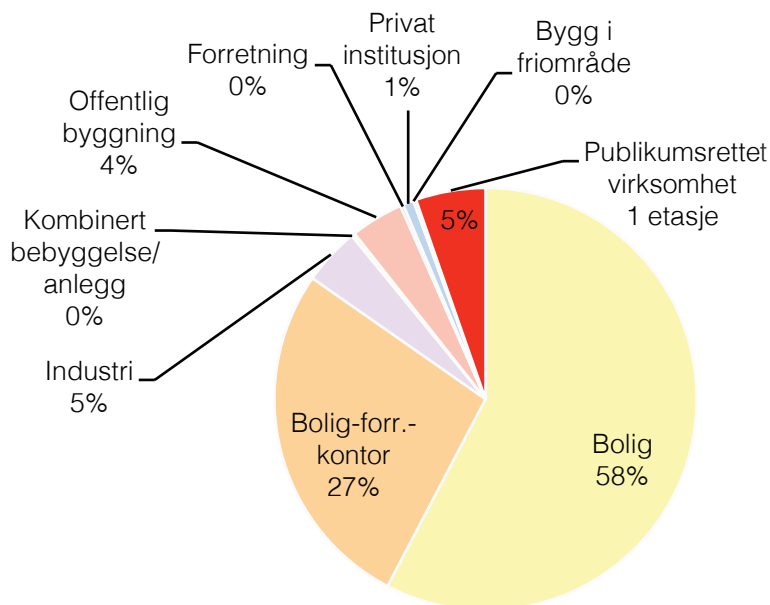
Kartet over viser bebyggelsesformål i området. Størstedelen av bebyggelsen er regulert til bolig. De røde strekene indikerer publikumsrettet virksomhet. Det er tydelig å se at de publikumsrettede virksomhetene ofte henger sammen med boligformål. Selv i Thorvald

Meyers gate og og Markveien er den bebyggelsen som er henvendt til veien markert som boligformål med publikumsrettet virksomhet i første etasjen. Se diagrammet øverst til høyre på neste side for tegnforklaring.



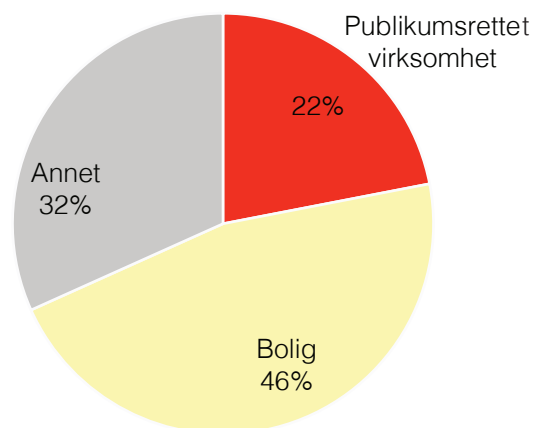
BEBYGGELSESMÅL (BRA)

Diagrammet til høyre viser prosentvis fordeling av bebyggelsesformål i all bebyggelse inkludert alle etasjer. Det er en overvekt av boliger i området. Andelen bolig gjenspeiler at det er høy andel beboere på Grünerløkka. Det er færrest forretningsbygg, bygg i friområde og kombinert bebyggelse. Tilsammen utgjør bolig, bolig-, forretnings- og kontor, og handel/service 80 % av all bebyggelse.



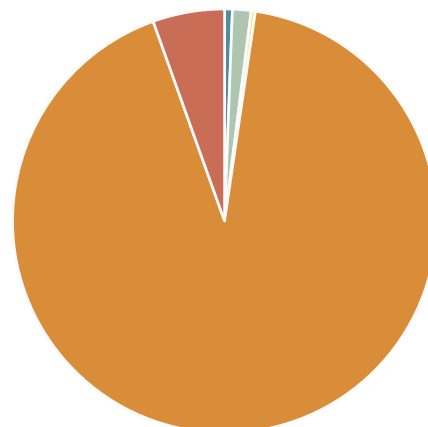
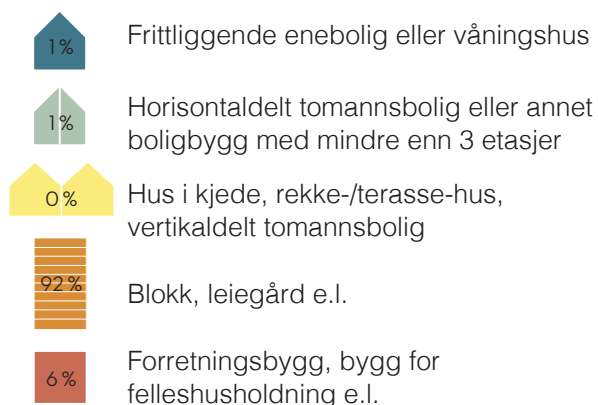
ANALYSE AV 1. ETASJE

Diagrammet til høyre viser forholdet mellom bolig, publikumsrettet virksomhet og annen bruk i 1. etasje. Annet er et samlebegrep for de resterende bebyggelsesformålene. Den publikumsrettede virksomheten opptar en stor del av 1. etasje med 22 %. Det er 46 % bolig i 1. etasje og 32 % annet. På kartet er det tydelig å se at publikumsrettet næring ofte er lokalisert ved gatekryssene innimellom boligområdene.



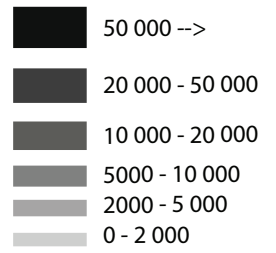
BOLIGTYPOLOGI

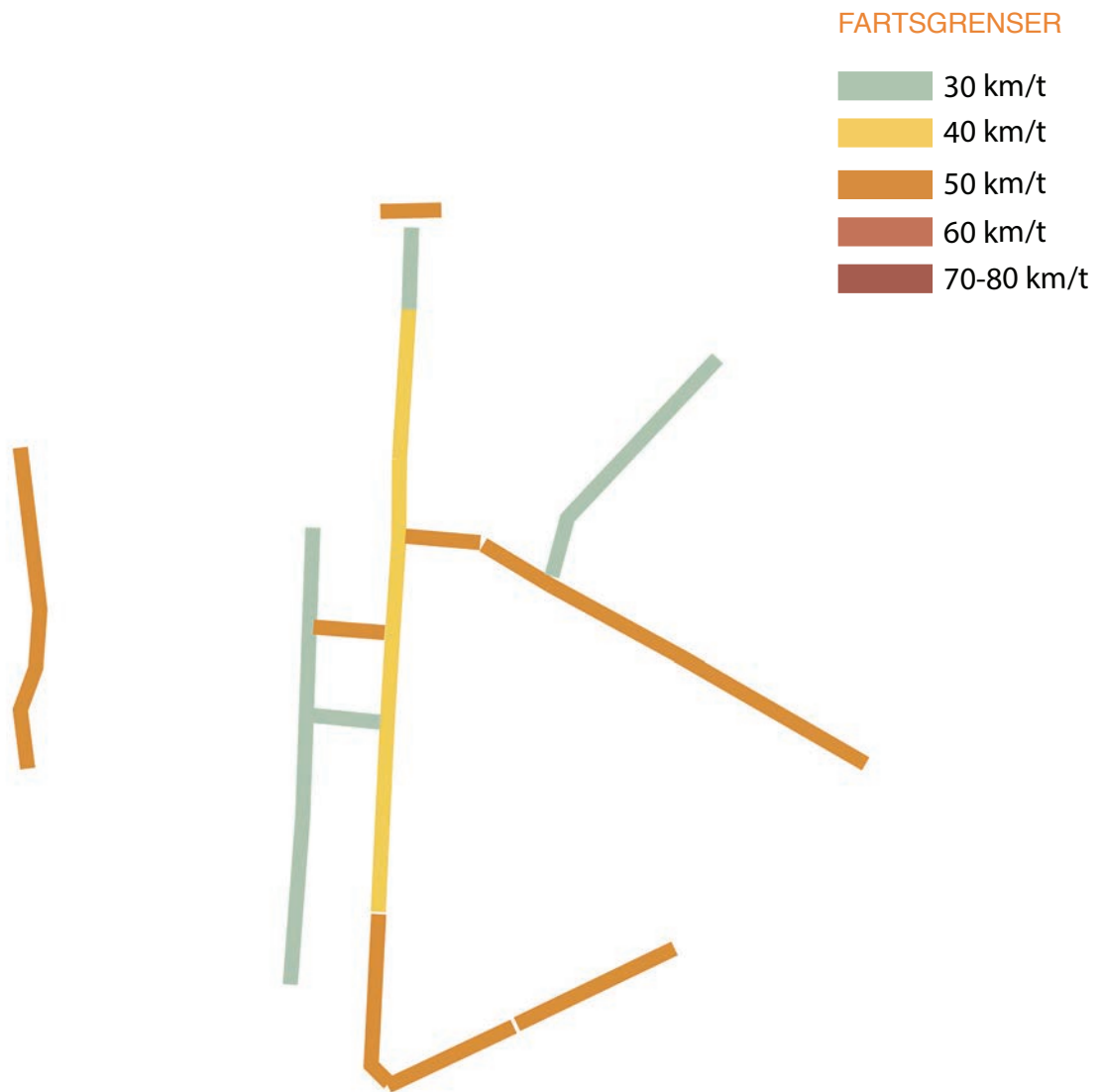
På Grünerløkka er 92 % av boligene i blokkbebyggelse. Eneboliger og tomannsboliger opptar kun 1 % hver, og det finnes ingen rekkehus. Dette gjenspeiler den høye boligprosenten i området, fordi blokkbebyggelse gjør det mulig å få plass til mange boliger ved å bygge tett.



TRAFIKK

ÅDT - ÅRSDØGNTRAFIKK





På Grünerløkka er det kun Sannergata (lengst nord) og Maridalsveien (lengst vest) som har ÅDT over 10 000. I Thorvald Meyers gate er ÅDT-en på mellom 2 000 og 8 000, og i Markveien er den mellom 500 og 2 000. Grünerløkka oppleves ganske rolig, da de fleste bilene ikke kjører gjennom området, men rundt. Det er likevel bilerafikk gjennom Grünerløkka,

men med lave fartsgrenser mellom 30 og 50 km/t blir det relativt lite støy og svevestøv (Gustavsen et al. 2012). I tillegg er det mange gangfelt, noe som gjør at bilene må være på vakt etter fotgjengere som skal krysse gaten. Dette bidrar til å senke farten ytterligere. Både Thorvald Meyers gate og Markveien er smale gater med ett felt i hver retning.

PARKERING

PARKERINGSMULIGHET

Det er to parkeringshus på Grünerløkka innenfor områdeavgrensningen. Parkeringshusene er lokalisert helt i utkanten av området. Det er svært få oppstilte parkeringsplasser i området, og mesteparten av disse er private beboerparkeringer. Det er gateparkering i nesten hver gate.

VALG AV FREMKOMSTMIDDELL

Det er relativt dårlig parkeringstilbud på Grünerløkka med tanke på hvor mange som bor der. Dette gjør at mange velger å gå eller bruke kollektivtransport og sykkel i stedet for bil. De myke trafikantene synes godt i bybildet.

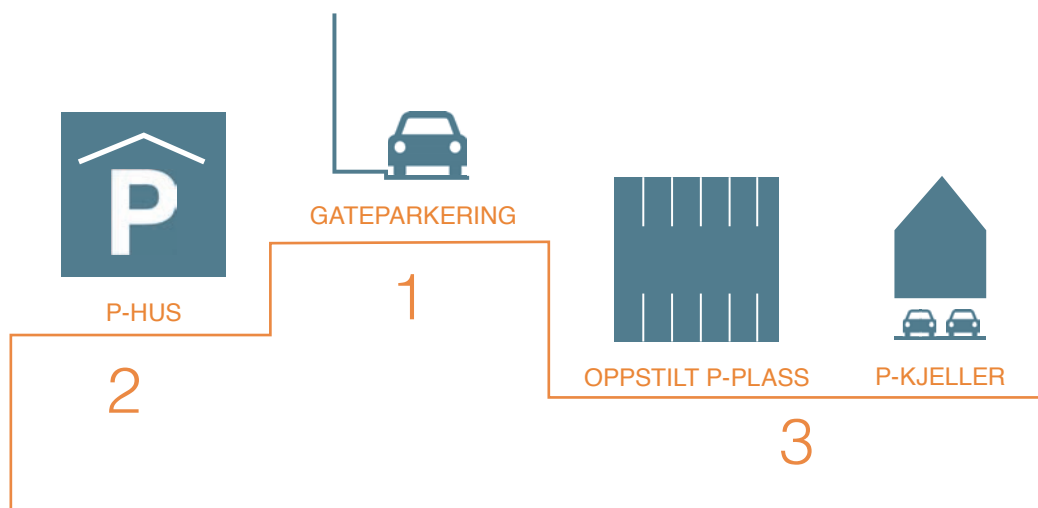
BEVEGELSESLINJER

Parkeringsplassene er spredt utover i hele området, også i nærheten av handelsentr-

umet. Dette gjør at bilistene må gå før de kommer dit de skal. Bevegelsen i området vil i høy grad knyttes til kollektivtransport og ikke bil, og dermed vil konsentrasjonen av mennesker være høyest i nærheten av buss- og trikkeholdeplasser.

PARKERING OG BYLIV

Bilen har en mindre rolle i gatebildet, fordi parkeringsplassene er spredt utover og ikke befinner seg innenfor et tyngdepunkt. Likevel er det ganske mye gateparkering som tar mye plass i gatene. For de som ferdes i bolig-gatene vil gateparkering bidra til økt trygghet, da parkeringen aktiviserer gaten (Goodyear 2013). I Thorvald Meyers gate og Markveien derimot opptar gateparkering verdifullt areal som kunne gitt bedre plass til opphold eller bedre tilrettelegging for sykkelparkering.



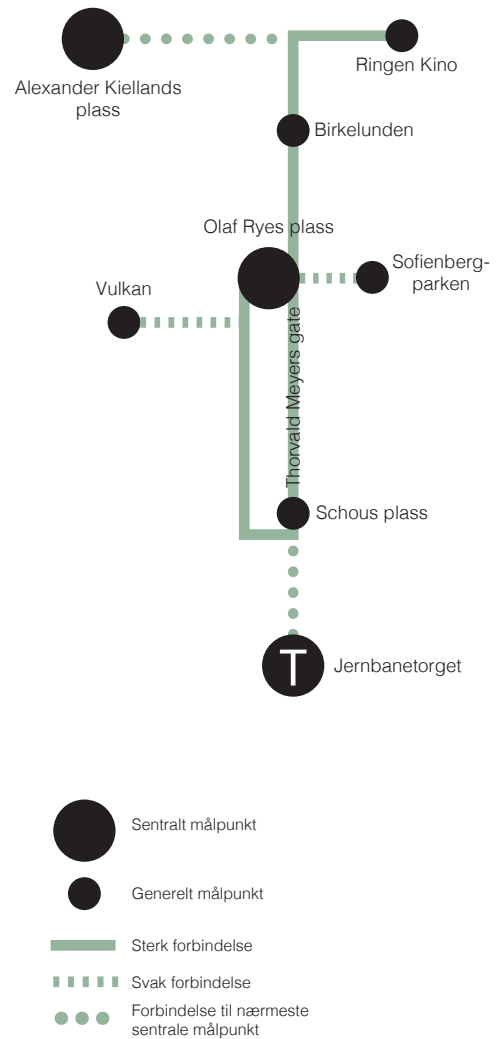
MÅLPUNKTER

SENTRALE OG GENERELLE MÅLPUNKTER

Hjertet av Grünerløkka er Olaf Ryes plass. Her finnes det mange restauranter, caféer, kulturscener og butikker, noe som gjør at det stort sett er liv der. Olaf Ryes plass er et sentralt målpunkt på Grünerløkka. Øverst i Thorvald Meyers gate ligger Ringen Kino som samler folk på ettermiddagen og kvelden. Nedover i gaten ligger Birkelunden og Schous plass, i tillegg til Sofienbergparken. Parkene er mye besøkt i sommerhalvåret. Vest for Olaf Ryes plass ligger Vulkan, et populært område med et rikt mat- og kulturtilbud. I den vestre enden av Sannergata ligger Alexander Kiellands plass som er et sentralt målpunkt med handel, caféer og flotte parkområder. Nedenfor Grünerløkka ligger Jernbanetorget, nok et sentralt målpunkt.

MÅLPUNKTER OG BEVEGELSESLINJER

Olaf Ryes plass er et sterkt målpunkt og en sosial møteplass. Det er mange mennesker som oppholder seg her, men også mange som går til eller fra plassen. Dette gjør at også områdene rundt Olaf Ryes plass er mye besøkt, og det er generelt mange mennesker i Thorvald Meyers gate og Markveien. Parkene bidrar til å gjøre området attraktivt for mennesker i alle aldre, og særlig i sommermånedene blir de mye besøkt.



PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

HANDELSUTVALG

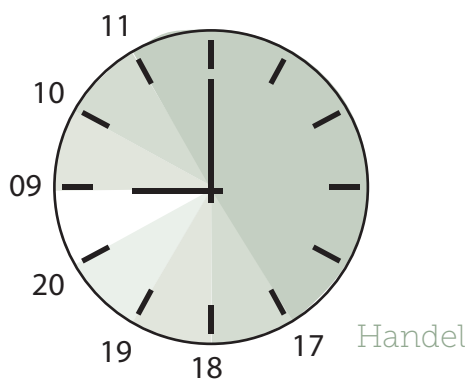
Grünerløkkas butikkutvalg er særegent med små lokaler og få kjedebutikker. Interessen for nisjebutikker er noe av det som gjør at folk drar for å handle på Grünerløkka. På Grünerløkka er den største andelen butikker innen klær og mote lokalisert i strøksgatene Markveien og Thorvald Meyers gate. Lokalene er integrert i bygårdbebyggelsen, og butikkene er konsentrert i strøksgatene. Dette bidrar til at flere folk beveger seg i gatene. Området har med tiden blitt svært populært, og prisene på handelslokalene har økt de senere årene. Dette har ført til at enkelte små nisjebutikker presses ut av markedet til fordel for kjedebutikker (Fremstad 2016).

RESTAURANT-/BAR- OG CAFÉUTVALG

Selv om Grünerløkka har et særegent handelstilbud, er området mest kjent for sitt gode utelivstilbud. Restauranter, barer og scener er fulle av mennesker hele året, og på sommeren inntar utelivet også parkene i bydelen, som fungerer som viktige møteplasser. Restaurantene og caféene utgjør en stor del av gatebildet med uteservering. De fleste restaurantene på Grünerløkka er sterkt knyttet til strøksgatene Markveien og Thorvald Meyers gate, men de er også å finne i sidegatene. Tyngdepunktet ligger ved Olaf Ryes plass.

ÅPNINGSTIDER HANDEL

Klokken under viser åpningstider for handel innenfor kategorien mote, klær og kosmetikk. Butikkene åpner i tidsrommet 9 til 11 og stenger alt fra kl 17 til 20. Butikkene har også søndagsåpent med fleksibel åpningstid. Dette gjør at tilbudet av butikker er markedsrettet.



ÅPNINGSTIDER RESTAURANT/BAR OG CAFÉ

Klokken under viser i hvilket tidsrom restauranter/barer og caféer stenger på Grünerløkka. Restaurantene/barene holder åpent til kl. 23-01 på hverdager, med utvidede åpningstider fra kl 23 til 03 i helgene. Flere av restaurantene/barene har åpent etter midnatt, som gjør at Grünerløkka har et utelivstilbud på natten. De fleste restauranter/barer har søndagsåpent.



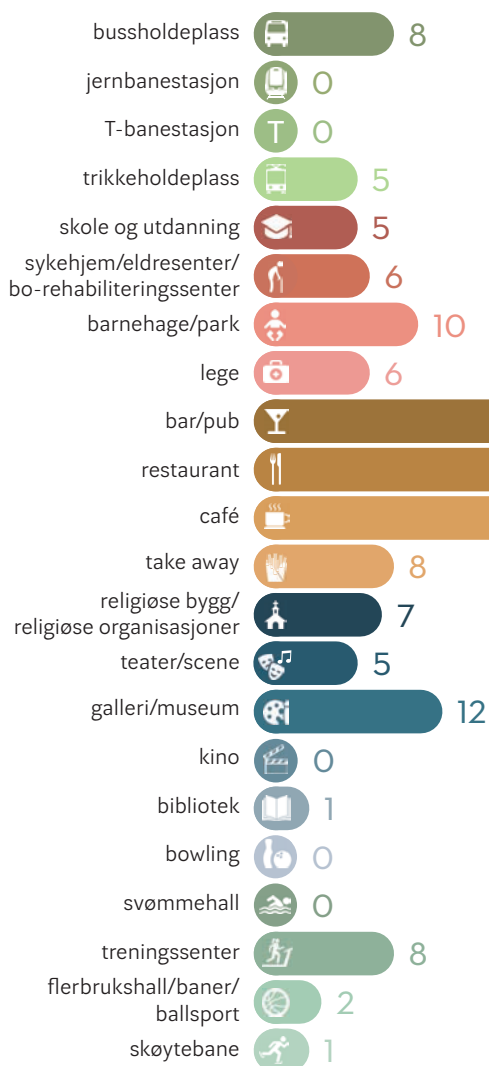
STRØKSGATER OG PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET



STRØKSGATER PÅ GRÜNERLØKKA

I kategorien publikumsrettet virksomhet inkluderes frisør, butikker, restauranter og lignende. Den publikumsrettede virksomheten på Grünerløkka er i stor grad konsentrert i Markveien og Thorvald Meyers gate. Disse gatene er av oss definert som strøksgater. Det er også mange gatehjørner med publikumsrettet virksomhet i nærheten av strøksgatene.

FUNKSJONER OG TILBUD



KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er ingen T-banestasjon i området, men det er fire trikkeholdeplasser. I tillegg finnes det åtte bussholdeplasser. Kollektivdekningen er derfor svært god, og gjør at det er lite behov for bil.

SOSIAL INFRASTRUKTUR

Det er et høyt antall eldresentre og skoler, men ikke så mange legesentre i forhold til antall innbyggere. Det er ti barnehager.

DRIKKE- OG SPISESTEDER

Grünerløkka er det området med flest spisesteder. Det er 59 restauranter der, hele 44 flere enn på Majorstuen. Antalletbarer/puber og caféer er også svært høyt.

KULTURTILBUD

Grünerløkka er også det området med flest kulturtilbud. Det er tolv gallerier/museer, og fem teatre/scener. I tillegg er det syv religiøse bygg og et bibliotek.

IDRETTSTILBUD

I området er åtte treningssentre, to flerbrukshaller og en skøytebane. Nærheten til Tøyenbadet gjør at det ikke er langt til svømmehall fra Grünerløkka. Det er to utendørs fotballbaner.





FUNKSJONER OG TILBUD

Kartet viser lokaliseringen av de ulike tilbudene. Det er en tydelig konsentrasjon av funksjoner og tilbud i og rundt Thorvald Meyers gate og Markveien, særlig spisesteder og kulturtilbud. Det er også mange spisesteder konsentrert på Vulkan.

PROFIL 3: NYDALEN



Metode og kilder til statistikken finnes i vedlegg 1.

DEMOGRAFI

ANTALL BEBOERE 2016

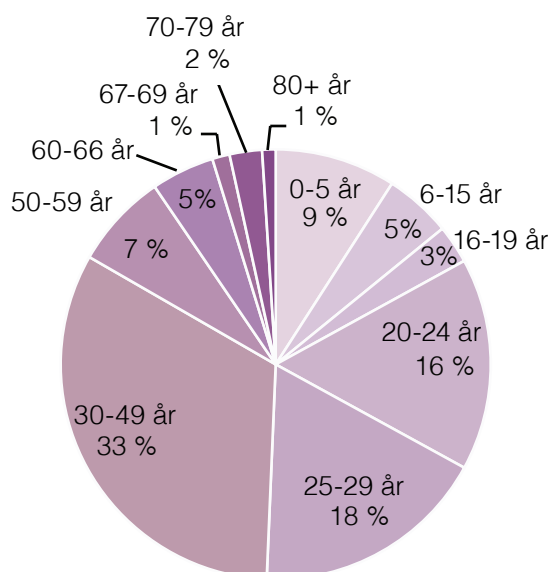


MENNESKENE

Innenfor områdeavgrensningen på Nydalen bor det omtrent 5 562 mennesker, og av disse er det ca 18 % med innvandrerbakgrunn. Antallet mennesker fordobles på dagtid i forhold til hvor mange beboere det er her. Befolkningstettheten er på 8 848 mennesker per km².

Personer med innvandrerbakgrunn
i bydel Nordre Aker

18 %



ALDER

På Nydalen bor det mange småbarn og ganske mange tenåringer. Det er også en del unge voksne. Det er få i alderen 67 år og oppover. Totalt utgjør personene i alderen 20-66 år 79 % av befolkningen på Nydalen.

INNTEKT OG LEIEPRISER

Gjennomsnittlig brutto
årsinntekt

479 000 kr

Leiepris for
handelslokaler

2 000 +
NOK/m²

BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016

Gjennomsnittlig m²-pris
ved kjøp av bolig

72 074 kr

Gjennomsnittlig totalpris
ved kjøp av bolig

4-6 mill

Dyreste boligkjøp

8 500 000

Billigste boligkjøp

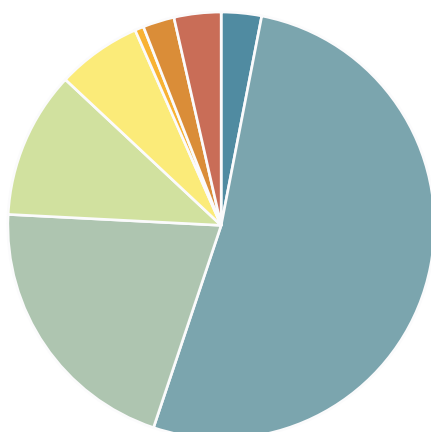
1 880 000

Gjennomsnittlig størrelse

68 m²

HUSHOLDNINGER

Diagrammet under viser fordelingen mellom de ulike husholdningene på Nydalen. Omtrent halvparten av personene som bor på Nydalen bor alene. 21 % er par uten hjemmeboende barn, mens 17 % er par med enten små eller store barn. Det er færrest enslige foreldre med barn.

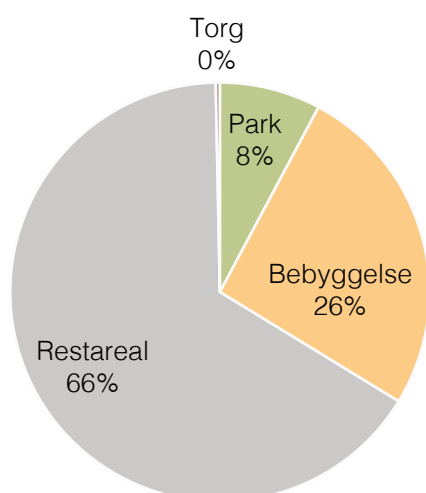


3%	Flerfamiliehusholdninger
52%	Aleneboende
21%	Par uten hjemmeboende barn
11%	Par med små barn
6%	Par med store barn
1%	Mor/far med små barn
2%	Mor/far med store barn
4%	Enfamiliehusholdninger med voksne barn



AREALBRUK

TOTALT FLATEAREAL:
628 606 km²
OMRÅDEUTNYTTELSE:
130 %



ANALYSE AV AREALBRUK

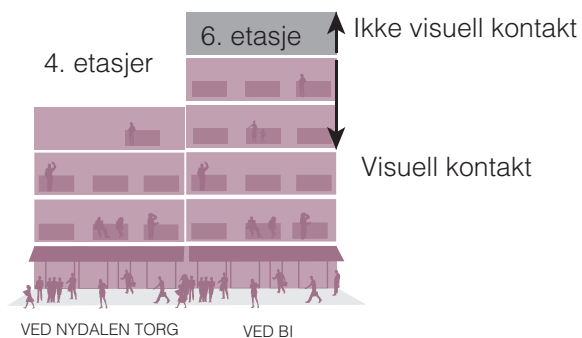
Kartet og diagrammet viser forholdet mellom bebygd areal, torg, park og restareal innenfor områdeavgrensningen. På Nydalen er det 8 % park, der store deler er knyttet til grønnstrukturen rundt Akerselva. Akerselva er et viktig grøntdrag gjennom området som ellers oppleves grått med mye asfalt. Det er hele 66 % restareal, eller ubebygd areal, som innebefatter blant annet veier og parkeringsplasser. Det er tre små torg innenfor områdeavgrensningen, som tilsammen utgjør under 1 % av det totale arealet. Områdeutnyttelsen på Nydalen er over anbefalingene for tette byområder, med 130 %.

GATE- OG BEBYGGELSESSTRUKTUR



GATESTRUKTUR

Gatenettet har ingen tydelig struktur, og det er for det meste lite finmasket med lange avstander mellom gangfelt. Dette er med på å gi lange gangavstander. Man kan se at det er påbegynt en kvartalstruktur rundt Handelshøyskolen BI, men den er ikke fullstendig. Ved BI og torgbygget er det flere gangfelt og gir noe bedre fremkommelighet for gående enn resten av området. Det er mange korte "blindveier" som ender opp i parkeringsplasser tilknyttet de ulike bygningene, og de store rundkjøringene svekker gatepreget til veiene.



BEBYGGELSESSTRUKTUR

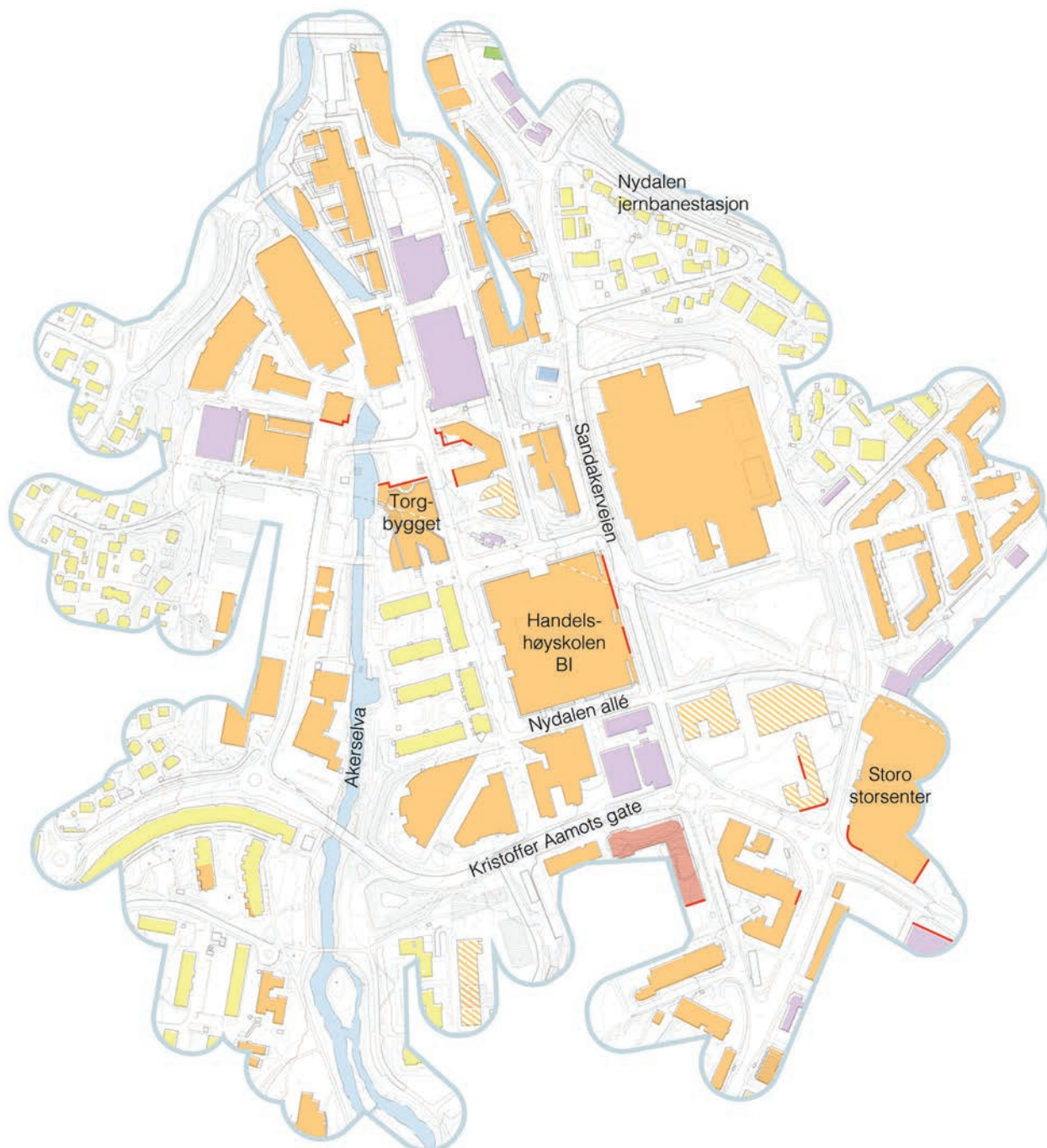
Det er mange store bygningsflater på Nydalen, noe som står i stor kontrast til småhusbebyggelsen i ytterkantene av området. For gående er de store bygningsflatene med på å gi større avstander. Det er få fellestrekk mellom de ulike bygningene, og det finnes bygninger i alle størrelser. Bebyggelsen støtter til en viss grad opp under en felles struktur, særlig rundt BI. Andre steder ser den mer tilfeldig plassert ut. Dette er med på å svekke "rammene" til gatestrukturen, og gjør at mange av gatene har veipreg.

ANTALL ETASJER

På Nydalen er det varierende høyde på bebyggelsen. Mange av boligblokkene har mellom 5 og 7 etasjer, og næringsbyggene har alt fra 3 til 10 etasjer. Dette gjør at det kun er vden liten del av bebyggelsen som har visuell kontakt med gateplan. Rundt BI er det et gjennomsnitt på 6 etasjer, som gir ca. en etasje med svekket visuell kontakt. Ved Nydalen Torg er bebyggelsen lavere med et gjennomsnitt på 4 etasjer. Dette gir visuell kontakt fra bebyggelsen til gateplan i dette området.



BEBYGGELSESMÅL

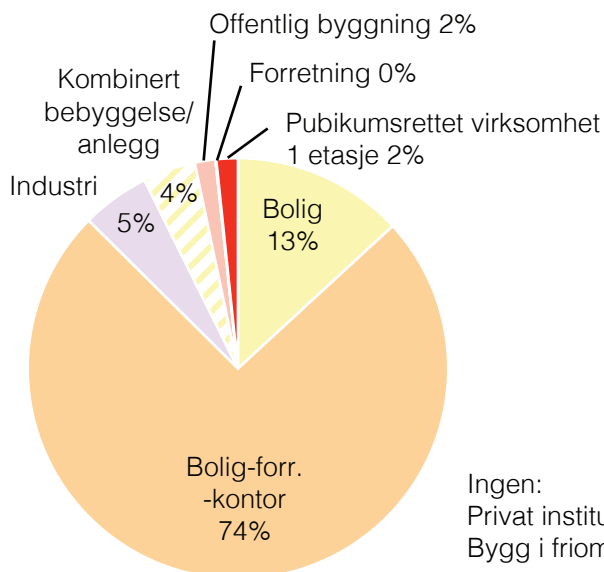


BEBYGGELSESMÅL BYA

Kartet over viser bebyggelsesformål i området. Størstedelen av bebyggelsen er regulert til bolig/forretning/kontor (oransje). De røde strekene indikerer publikumsrettet virksomhet. På Nydalen er de publikumsrettede virksomhetene lokalisert i første etasje av næringsbebyggelse. Se diagrammet øverst til høyre på neste side for tegnforklaring.

BEBYGGELSESMÅL BRA

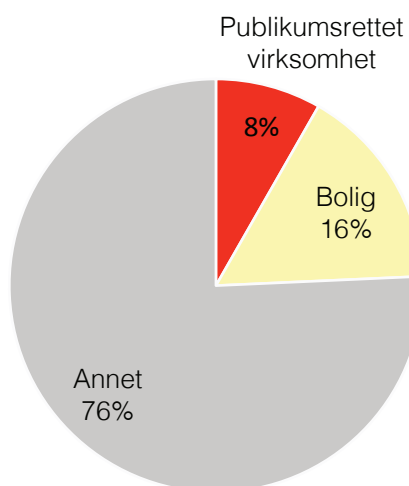
Diagrammet til høyre viser prosentvis fordeling av bebyggelsesformål i all bebyggelse inkludert alle etasjer. Det er en tydelig overvekt av bolig/forretning/kontor med 74 %. Fordi det er et blandet formål er det vanskelig å si hvordan forholdet mellom boliger og forretning-/kontorer er, men grunnet det lave antallet beboere kan vi anta at det er mer næringsbebyggelse enn bolig.



Ingen:
Privat institusjon
Bygg i friområde

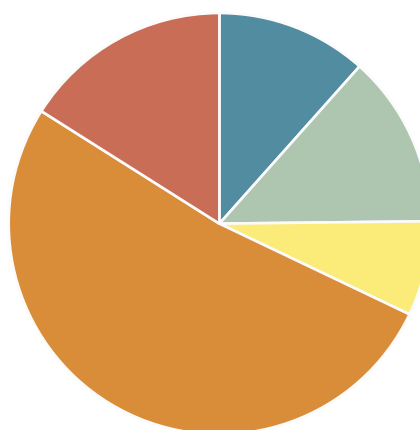
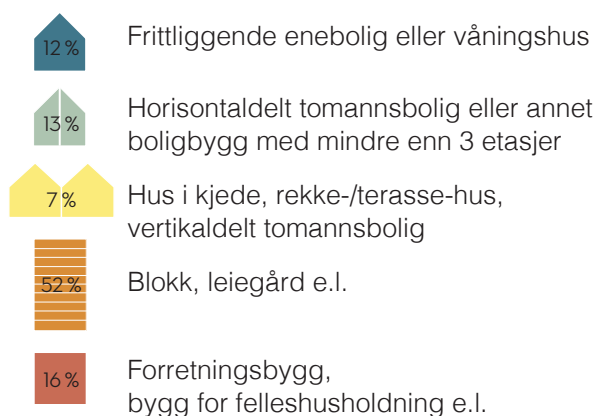
ANALYSE AV 1. ETASJE

Diagrammet til høyre viser forholdet mellom bolig, publikumsrettet virksomhet og annen bruk i 1. etasje. Annet er et samlebegrep for de resterende bebyggelsesformålene. På Nydalen er hele 76 % av bebyggelsen noe annet enn bolig og publikumsrettet virksomhet. Kun 16 % er bolig, og 8 % av alle 1. etasjer består av publikumsrettet virksomhet. Det er lite bolig i første etasje i sentrum. Det er også tydelig både i diagrammet og på kartet at det er lite publikumsrettet virksomhet.



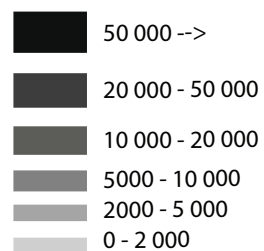
BOLIGTYPOLOGI

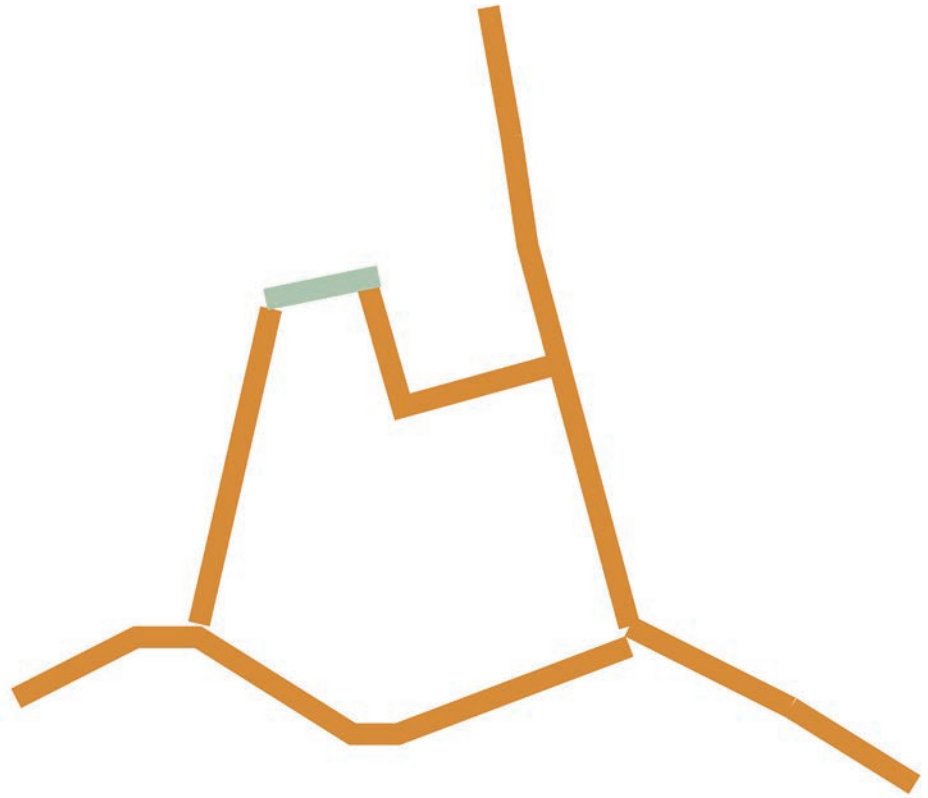
På Nydalen er 52 % av boligene tilknyttet blokkbebyggelse. Tilsammen er 32 % av boligene enten eneboliger, tomannsboliger eller rekkehus. Grunnen til at området ikke er preget mer av eneboligbebyggelse er fordi boligandelen er relativt lav.



TRAFIKK

ÅDT - ÅRSDØGNTRAFIKK





FARTSGRENSER

- 30 km/t
- 40 km/t
- 50 km/t
- 60 km/t
- 70-80 km/t

I Kristoffer Aamots gate og Vitaminveien er ÅDT-en på henholdsvis 10 000 og 14 000. Disse veiene har mange store rundkjøringer, og generelt lite gatepreg. Selv om fartsgrensen her er 50 km/t får bilene veldig høy prioritet og bidrar til kontinuerlig støy og forurensning. De

resterende veien har ÅDT mellom 3 500 og 8 300, og med unntak av ved Nydalen Torg er fartsgrensen også her 50 km/t. I Nydalsveien og Nydalen allé ved BI er det mange gangfelt, og det bidrar til at gående er mer prioritert her enn i de andre områdene på Nydalen.



PARKERING

PARKERINGSMULIGHET

Det er tre store parkeringshus på Nydalen, et like ved Nydalen Torg, et lengst nord i området og et tilknyttet Storo Storsenter. I tillegg er det mange oppstilte parkeringsplasser, men lite gateparkering. Det er derfor svært gode parkeringsmuligheter på Nydalen.

VALG AV FREMKOMSTMIDDEL

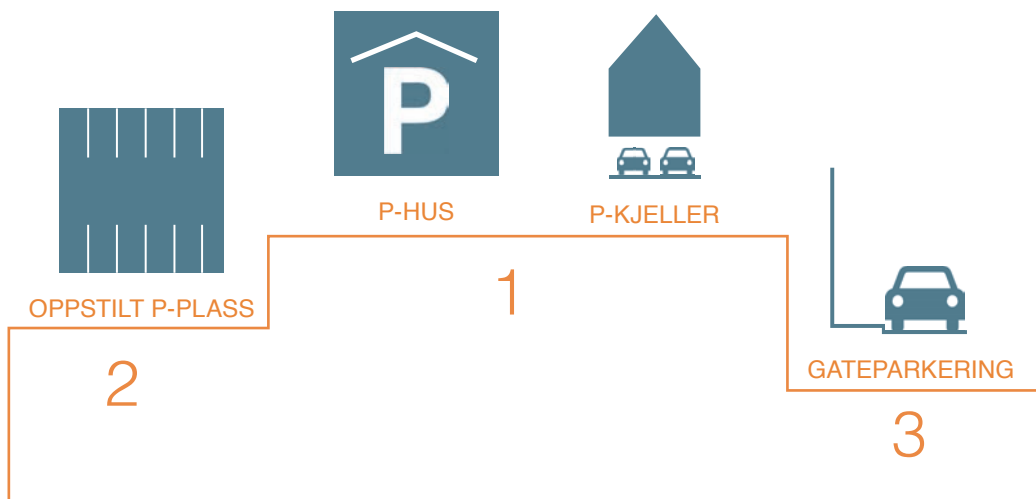
Den gode tilgjengeligheten for bil gjør at området blir sterkt preget av bilbruk, selv om det er svært god kollektivdekning på stedet. Parkeringsplassene er lokalisert i tilknytning til større bedriftsbygninger, og er jevnt fordelt utover hele området.

BEVEGELSESLINJER

Plasseringen og tilgjengeligheten gjør at man som regel ikke trenger å gå langt for å nå målpunktet. Dette gjør at det oppleves som det er relativt få fotgjengere i gatene.

PARKERING OG BYLIV

Med et så godt kollektivgrunnlag som det er på Nydalen er det ingenting som tilsier at man må kjøre bil for å komme seg dit. Antall oppstilte parkeringsplasser gjør at tilgjengeligheten for bil er bedre enn tilgjengeligheten for gående og syklende.



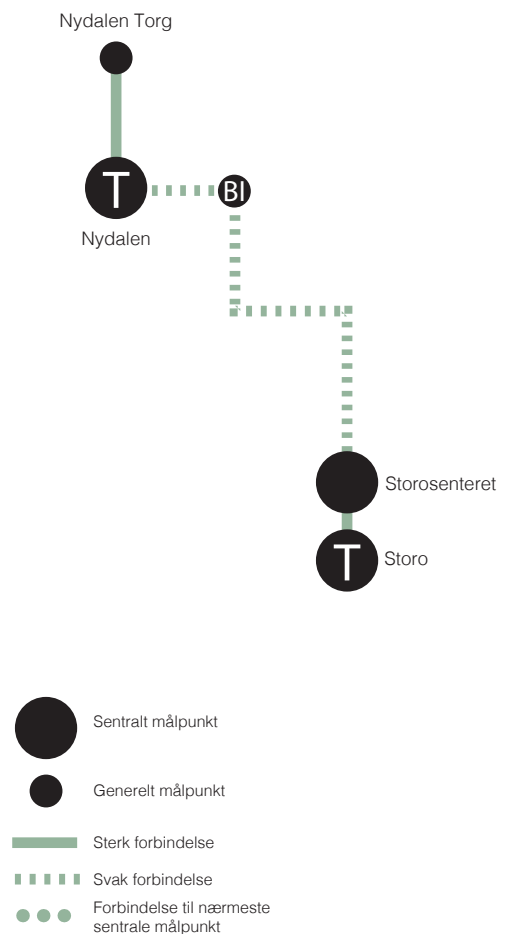
MÅLPUNKTER

SENTRALE OG GENERELLE MÅLPUNKTER

På Nydalen er det tre sentrale målpunkter; Nydalen, Storo T-banestasjon og Storo Storsenter. Mellom Storo Storsenter og Nydalen T-banestasjon ligger handelshøyskolen BI. Her er det mange tusen studenter innom hver dag, noe som gjør skolen til et målpunkt i hjertet av Nydalen. Nydalen Torg er et målpunkt med sine butikker og restaurantvirksomhet. Forbindelsen mellom Storo stasjon og Storo Storsenter er sterk fordi avstanden mellom målpunktene er kort. Forbindelsen mellom Storo og BI er svak fordi det er lite som skjer på gateplan.

MÅLPUNKTER OG BEVEGELSESLINJER

På Nydalen er det lite handel på gateplan, selv om det er noe aktivitet på Nydalen Torg. Det er også dårlig forbindelse mellom de få butikkene og servicelokalene som er i området, noe som gir et dårlig grunnlag for et handelssentrum. Handelen som finnes på Nydalen i dag er i Storo storsenter, og er en sterk motvekt til det svake handelstilbudet ellers på Nydalen. Storo storsenter fungerer derfor som et sentralt målpunkt på Nydalen, og man kan anta at storsenteret "tapper" mye av det potensielle bylivet på Nydalen.



PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

HANDELSUTVALG

På Nydalen finner man et stort utvalg av kjedebutikker på Storo Storsenter. Her finnes alle butikker innen klær og mote på Nydalen, noe som betyr at det ikke finnes noen handlegater. Torgbygget, som ligger mellom BI og Akerselva, er under renovering med åpning i 2016. Bygget skal inneholde dagligvarebutikk, blomsterbutikk, apotek, vinmonopol m.m. (Torgbygget 2016). Det er ikke planlagt butikker innen klær og mote her. Flere av tilbud og tjenester som er planlagt i Torgbygget er med på å trekke mennesker, og kan være med på å gi bedre forutsetning for byliv.

RESTAURANT-/BAR- OG CAFÉUTVALG

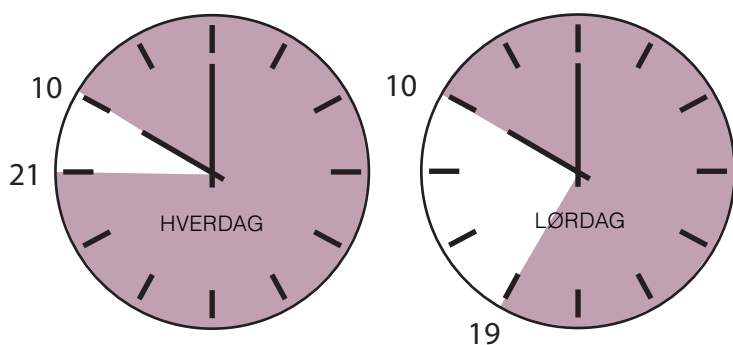
De fleste restaurantene og caféene på Nydalen er lokalisert i Nydalen allé og Nydalsveien i nærhet til BI, T-banen og Akerselva. Utenom disse to gatene er det svært få restauranter og caféer, med unntak av inne på Storo Storsenter. Restaurantene nær Akerselva har uteservering.

ÅPNINGSTIDER HANDEL

Klokken under viser åpningstider for handel innenfor kategorien mote og klær. Åpningstidene for Storo Storsenter er 10-21 på hverdager og 10-19 lørdager. Butikkene i torgbygget antas å holdes åpne fra ca 07 til 19 (Avantor 2016). Det faktum at det ikke er butikker ute i gatene, men konsentrert inne på et kjøpesenter gjør at folk ikke i stor grad beveger seg i gatene. Dette bidrar svært negativt for bylivet på Nydalen, og det kan tenkes at det ikke gjør det bedre for litet i gatene at et nytt kjøpesenter er på vei.

ÅPNINGSTIDER RESTAURANT/BAR OG CAFÉ

Klokken over viser i hvilket tidsrom restauranter og caféer stenger på Nydalen. Stengetidene for restauranter på Nydalen er i perioden fra kl 20 til 00 på hverdager, og utvides til kl 20 til 02 i helgene. Enkelte av restaurantene på Nydalen starter stengetiden tidlig, som gjør at det kun er et fåtall som har åpent til kl. 00 og 02. Nydalen har heller ingen barer. Dette gjør at valgmulighetene ikke er så store for restaurantbesøk og uteliv på Nydalen.

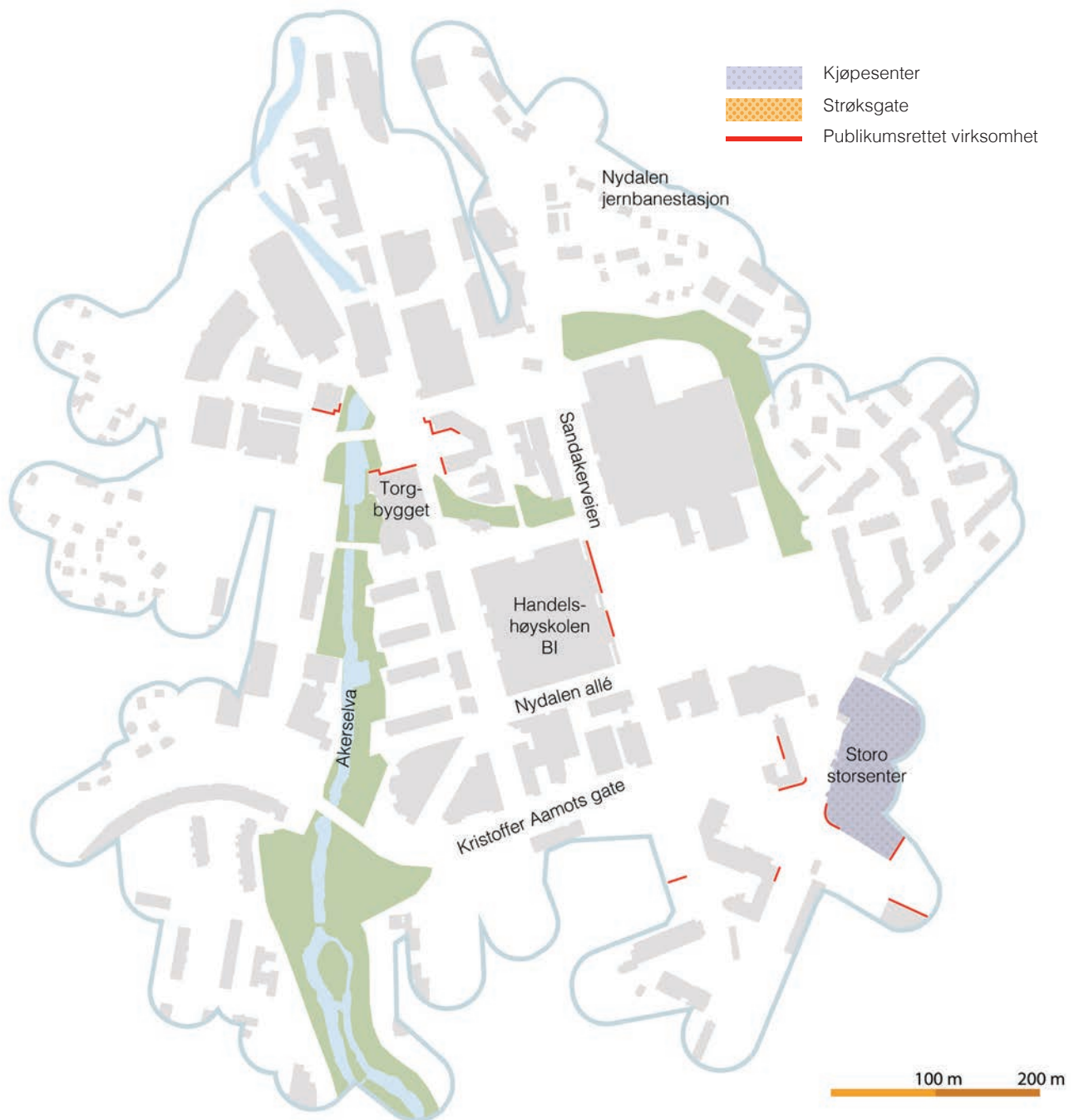


Handel



Café og restaurant

STRØKSGATER OG PUBLIKUMSRETTE VIRKSOMHET

























HANDEL OG STRØKSGATER

Det er en antydning til konsentrasjon av publikumsrettede virksomheter rundt Nydalen Torg, men det er likvel ikke nok til å danne en strøkgate. Det er generelt få publikumsrettede virksomheter tilknyttet gatene i området. Mye av grunnen til dette er antakeligvis Storo Storsenter som inneholder en rekke butikker og spisesteder. Kjøpesenteret gjør det trolig vanskeligere og mindre gunstig å etablere seg "ute i gatene".



FUNKSJONER OG TILBUD

bussholdeplass		9
jernbanestasjon		0
T-banestasjon		1
trikkeholdeplass		0
skole og utdanning		3
sykehjem/eldresenter/ bo-rehabiliteringssenter		1
barnehage/park		3
lege		5
bar/pub		0
restaurant		4
café		5
take away		3
religiøse bygg/ religiøse organisasjoner		0
teater/scene		1
galleri/museum		0
kino		0
bibliotek		0
bowling		0
svømmehall		0
treningssenter		4
flerbrukshall/baner/ ballsport		1
skøytebane		0

KOLLEKTIVTRANSPORT

Nydalen T-banestasjon ligger i midten av området. I tillegg befinner det seg hele ni bussholdeplasser innenfor områdeavgrensningen. Kollektivdekningen er derfor god, og gjør at det er lite behov for bil.

SOSIAL INFRASTRUKTUR

Det er hele tre skoler i området; Handelshøyskolen BI, Nydalen vgs og en trafikkskole. Det er ett eldre-senter, tre barnehager og fem legekontorer i området. Det er godt dekning av offentlige tjenester i området.

DRIKKE- OG SPISESTEDER

Det er fire restauranter og fem caféer innenfor områdeavgrensningen, tre take away-steder og ingen puber. Det er ikke et stort mangfold av drikke- og spisesteder på Nydalen.

KULTURTILBUD

Riksteateret ligger rett ved Nydalen torg. Foruten det er det lite kulturtilbud i området.

IDRETTSTILBUD

Det er fire treningssentre i området, tre plassert parallellt med Sandakerveien, og et vest for Akerselva. I tillegg er det et cageballsenter med flere cageball-baner (Cageball Nydalen 2016). Det er ikke utendørs idrettstilbud på Nydalen som er gratis og åpent for alle hele døgnet. I tillegg er det lite parkareal med åpent gressareal som kan brukes til uorganisert aktivitet.



FUNKSJONER OG TILBUD

De fleste tilbudene er konsentrert rundt Handelshøyskolen BI og Nydalen Torg. I dette området er det en del spisesteder, god kollektivdekning og flere offentlige tjenester. På Storo Storsenter er det kun kartlagt de spisestedene som henvender seg til gaten. Dette er fordi vi mener spisestedene inne på senteret ikke gir noe liv til gaten, og fordi de hovedsakelig forholder seg til kjøpesenterets kunder og åpningstider. Det er tydelig på kartet at det ikke er stort mangfold av funksjoner og tilbud. Man kan se en tendens til konsentrasjon av spisesteder ved T-banestasjonen, BI og Torgbygget. Ellers er tilbud og funksjoner ganske spredt i området.



PROFIL 4: SKØYEN



Metode og kilder til statistikken finnes i vedlegg 1.

SKØYEN

DEMOGRAFI

ANTALL BEBOERE 2016

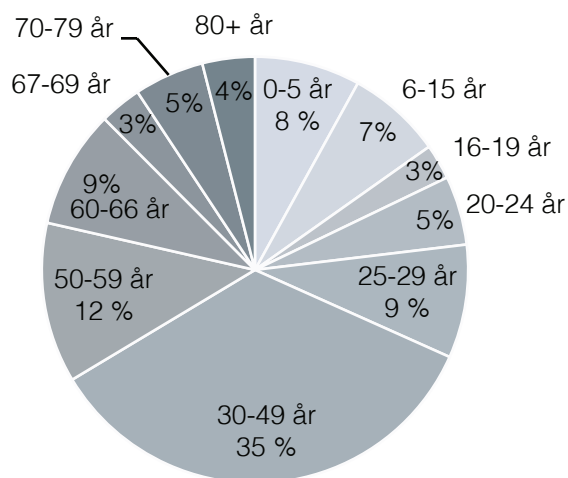


MENNESKER PÅ SKØYEN

Innenfor områdeavgrensningen på Skøyen bor det omtrent 5 140 mennesker, og av disse er det ca 19 % med innvandrerbakgrunn. Antallet mennesker tredobler seg på dagtid i forhold til hvor mange beboere det er her. Befolkningstettheten er på 7 078 mennesker per km².

Personer med innvandrerbakgrunn
i bydel Ullern

19 %



ALDERSFORDELING

På Skøyen er det mange barn og mange tenåringer. Det bor også en del eldre her i alderen 67 år og oppover. Totalt utgjør menneskene i alderen 30-66 år 56 % av befolkningen på Skøyen, og 67-80 og oppover 12 %. Det er ingen aldersgrupper som er markant lite representert.

INNTEKT OG LEIEPRISER

Gjennomsnittlig brutto
årsinntekt

640 333 kr

Leiepris for
handelslokaler i
Bogstadveien

2 000 - 5 000
NOK/m²

BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016

Gjennomsnittlig m²-pris
ved kjøp av bolig

63 271 kr

Gjennomsnittlig totalpris
ved kjøp av bolig

5-6 mill

Dyreste boligkjøp

13 900 000

Billigste boligkjøp

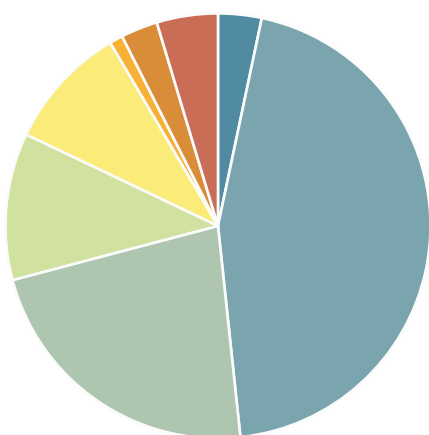
2 750 000

Gjennomsnittlig størrelse

80 m²

HUSHOLDNINGER

Diagrammet under viser fordelingen mellom de ulike husholdningene på Skøyen. Under halvparten av personene som bor på Skøyen bor alene. 23 % er par uten hjemmeboende barn, og 20 % er par med enten små eller store barn.



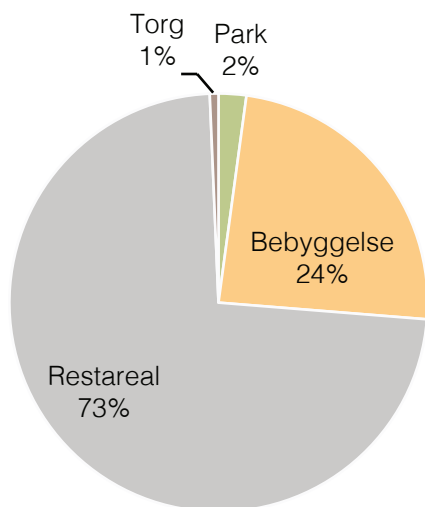
- 3% Flerfamiliehusholdninger
- 45% Aleneboende
- 23% Par uten hjemmeboende barn
- 11% Par med små barn
- 9% Par med store barn
- 1% Mor/far med små barn
- 3% Mor/far med store barn
- 5% Enfamiliehusholdninger med voksne barn



AREALBRUK

TOTALT FLATEAREAL:
726 110 km²

OMRÅDEUTNYTTELSE:
108 %



ANALYSE AV AREALBRUK

Diagrammet til venstre viser forholdet mellom bebygd areal, torg, park og restareal innenfor områdeavgrensningen. Det er kun 2 % parkareal innenfor området, og det er kun en liten andel av det som oppleves som offentlig og knyttet til handelssentruet ved Karenslyst allé. Store deler av de grønne arealene på lokket over E18 oppleves private og lite innbydende. Det samme gjelder for turstien langs Hoffselva. Det er mange grå flater på Skøyen. 73 % av området er restareal, som innebefatter blant annet infrastruktur, parkeringsplasser og private hager. Det er kun 1 % torg og plasser. Områdeutnyttelsen på Skøyen er på 108 %, altså under den anbefalte områdeutnyttelsen for knutepunktsområder.

GATE- OG BEBYGGELSESSTRUKTUR



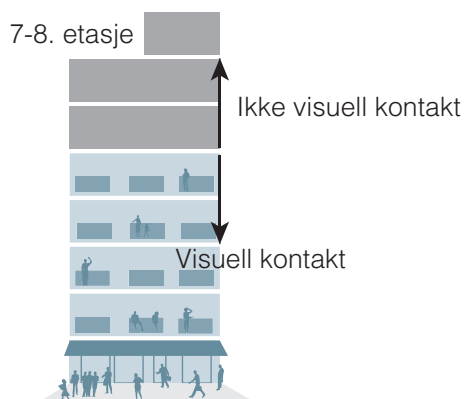
GATESTRUKTUR

Gatenettet er lite sammenhengende uten tydelig gatestruktur. Gatenettet har også få tverrforbindelser mellom Drammensveien og Karenslyst allé. Dette er med på å gi lange gangavstander. Det er mange blindveier som ender i en snuplass eller parkeringsplass, noe som bidrar til at området føles usammenhengende. Drammensveien har mange filer i hver retning, mange rundtkjøringer og har lange avstander mellom gangfeltene. Dette bidrar til at veien har lite gatepreg.



BEBYGGELSESSTRUKTUR

Det er mange store og langstrakte bygningsflater i Skøyen sentrum, noe som står i stor kontrast til småhusbebyggelsen i ytterkantene av området. For gående er de store og lange bygningsflatene med på å gi større avstander. Det er få fellestrekk mellom de ulike bygningene, og det finnes bygninger i alle størrelser. Bebyggelsen støtter til en viss grad opp under en felles struktur, særlig rundt Karenslyst allé. Andre steder ser den mer tilfeldig plassert ut. Dette er med på å svekke "rammene" til gatenstrukturen, og gjør at mange av gatene har veipreg.



ANTALL ETASJER

I Skøyen sentrum er det generelt mange høyhus, utenom industribebyggelsen ved Thune. Boligbebyggelsen på lokket ved E18 har opp mot 10 etasjer. Næringsbebyggelsen har varierende antall etasjer fra 5 til 11, men de fleste har 7-8 etasjer. Dette gjør at det er kun en liten del av bebyggelsen som har visuell kontakt med gateplan. Industribebyggelsen ved Thune har mellom 1 og 3 etasjer, noe som gir visuell kontakt fra bebyggelsen til gateplan i dette området.



BEBYGGELSEFORMÅL

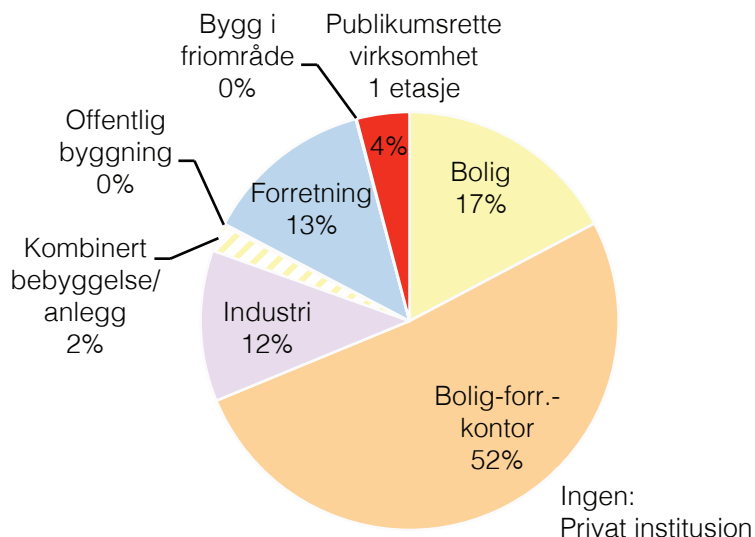


BEBYGGELSEFORMÅL (BYA)

Kartet over viser bebyggelsesformål i området. Størstedelen av bebyggelsen er regulert til bolig/forretning/kontor (oransje). De røde strekene indikerer publikumsrettet virksomhet. Det er tydelig å se at de publikumsrettede virksomhetene ofte henger sammen med kontor- og næringsbebyggelsen, men man kan også se publikumsrettet virksomhet ved industribebyggelsen. Se diagrammet øverst til høyre på neste side for tegnforklaring.

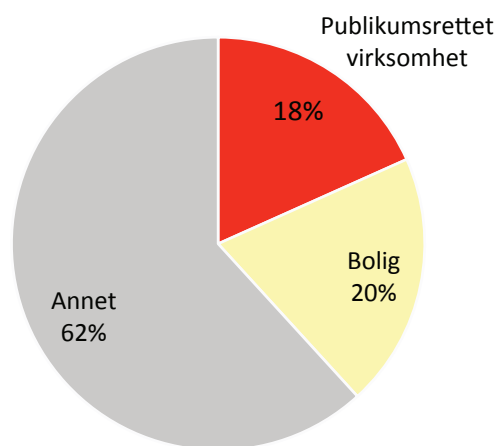
BEBYGGELSESMÅL (BRA)

Diagrammet til høyre viser prosentvis fordeling av bebyggelsesformål i all bebyggelse inkludert alle etasjer. Det er en tydelig overvekt av bolig/forretning/kontor med 52 %. Fordi det er et blandet formål er det vanskelig å si hvordan forholdet mellom boliger og forretning-/kontorer er, men grunnet det lave antallet beboere kan vi anta at det er mer næringsbebyggelse enn bolig.



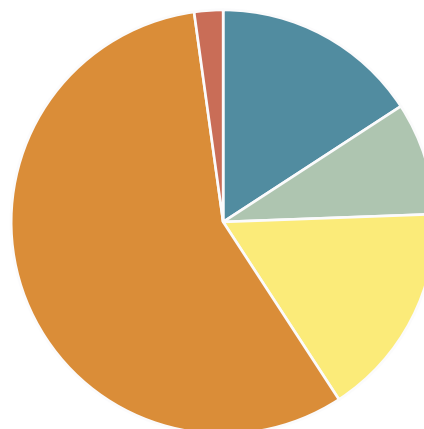
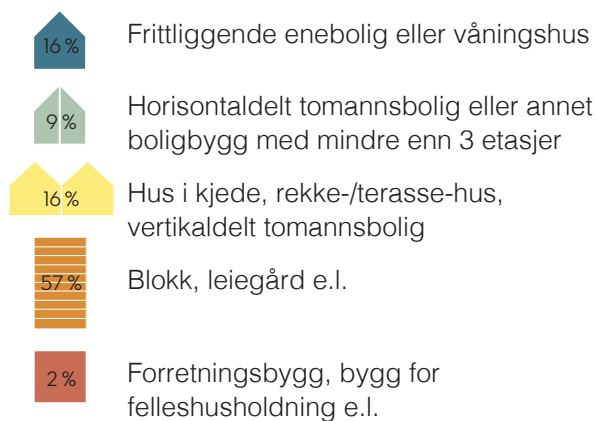
ANALYSE AV 1. ETASJE

Diagrammet til høyre viser bruk av første etasje, med forholdet mellom bolig, publikumsrettet virksomhet og annen bruk i 1. etasje. Annet er et samlebegrep for de resterende bebyggelsesformålene. På Skøyen er hele 62 % av bebyggelsen noe annet enn bolig og publikumsrettet virksomhet. Kun 20 % er bolig, og 18 % av alle 1. etasjer består av publikumsrettet virksomhet.



BOLIGTYPOLOGI

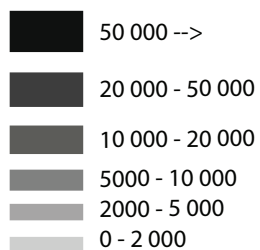
På Skøyen er 57 % av boligene tilknyttet blokkbebyggelse. Tilsammen er 41 % av boligene enten eneboliger, tomannsboliger eller rekkehus, som også stemmer overens med relativt lav områdeutnyttelse for et tett byområde.

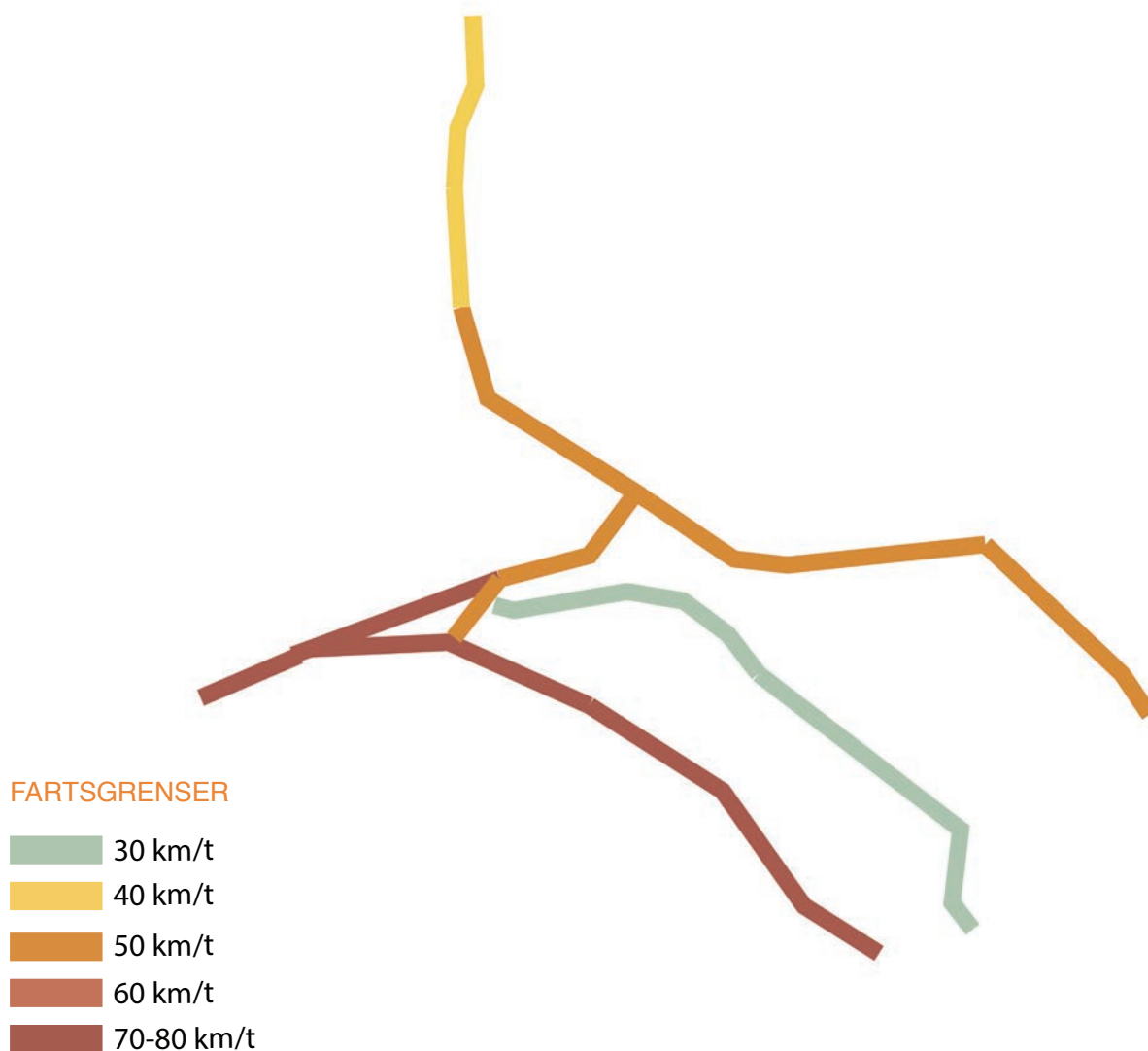


TRAFIKK



ÅDT - ÅRSDØGNTRAFIKK





E18 har en ÅDT på rundt 80 000 og er en støyende og forurensende barriere mellom Skøyen og fjorden. Drammensveien og Hoffsvæien har en ÅDT på mellom 8 000 og 22 000, noe som vil si at svært mange biler kjører gjennom Skøyen sentrum hver dag. I tillegg er fartsgrensen på 50 km/t, og det er få fartsdempende tiltak på veiene. Den kontinuerlige gjennomstrømningen av biler gjør at Skøyen kan oppleves som støyfullt og utrygt for gående og syklende. Drammensveien skaper en barriere mellom jernbanestasjonen og Karenslyst allé. Det signalregulerte gangfeltet som fører

forgjengere over veien fra Skøyen stasjon til Karenslyst allé er todelt med venteeareal mellom kjøreretningen. Dette gjør at ventetiden som i utgangspunktet er lang, blir doblet. I Karenslyst allé er ÅDT-en på rundt 1000, og fartsgrensen er på 30 km/t. Dette bidrar til at gaten er mer egnet for forgjengere enn resten av veiene på Skøyen. På Thune skilles det ikke mellom bilvei og fortau, og alt ligger på samme nivå. Dette gjør at arealet innenfor industribyggelsen på Thune oppleves som et bilareal.



PARKERING

PARKERINGSMULIGHET

Det er plassert to parkeringshus i tilknytning til Karenslyst allé, et sentralt i gaten, og et lenger øst. I tillegg til de to parkeringshusene er det gateparkering langs store deler av Karenslyst allé. På Hoff, Thune og området ved Elkjøp er det mange, store, oppstilte parkeringsplasser.

VALG AV FREMKOMSTMIDDEL

Det er et svært godt parkeringstilbud for bilister som ønsker å besøke Skøyen sentrum. Dette gjør det enkelt å velge bil, selv om kollektivtilbudet i området i utgangspunktet skulle indikere at man ikke trenger bil for å komme seg fra A til B. Dersom man skal besøke Skøyen sentrum kun for en kort periode er det enkelt og billig å velge bilen som transportmiddel.

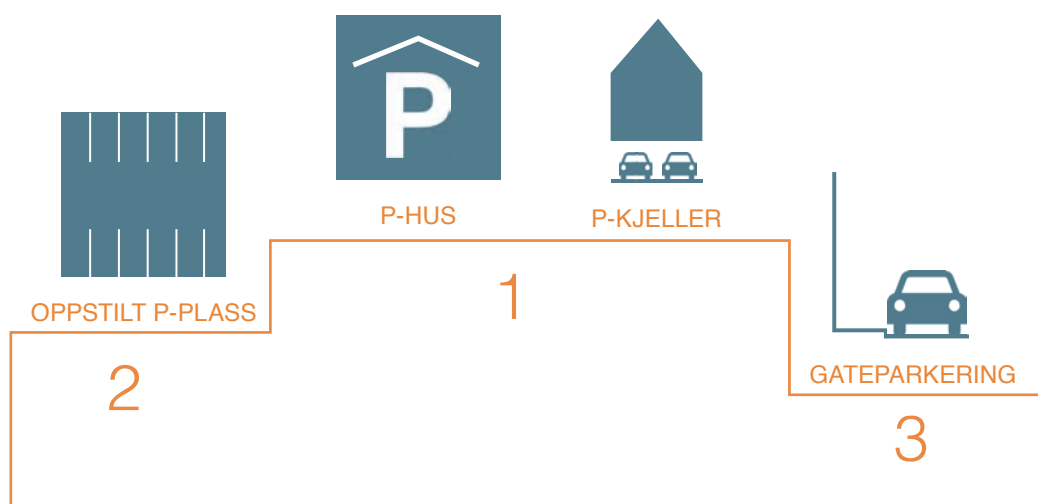
BEVEGELSESLINJER

Det er parkeringsmuligheter fordelt over hele området, og særlig godt tilrettelagt i Karens-

lyst allé med to parkeringshus. Plasseringen gjør at man ikke har behov for å gå særlig langt dersom man kjører bil, uansett hvor man velger å parkere. Fra parkeringshuset i sentrum av Karenslyst allé er det direkte inngang til Skøyentorget senter som har blant annet matbutikk. Dette gjør at personer som ankommer med bil og kun skal handle dagligvarer ikke får noe møte med gaten i det hele tatt. Gateparkeringen bidrar i større grad til at menneskene blir synlige i gaten.

PARKERING OG BYLIV

I tilknytning til de store møbelforretningene og kjøkkenforretningene er det nødvendig med gode parkeringsmuligheter. Men i dagens situasjon er det flere parkeringsplasser enn hva som egentlig trengs, noe som gjør det enkelt og fordelaktig å velge bil. Parkeringen gjør at bilistene ikke beveger seg ute i gatene.



MÅLPUNKTER

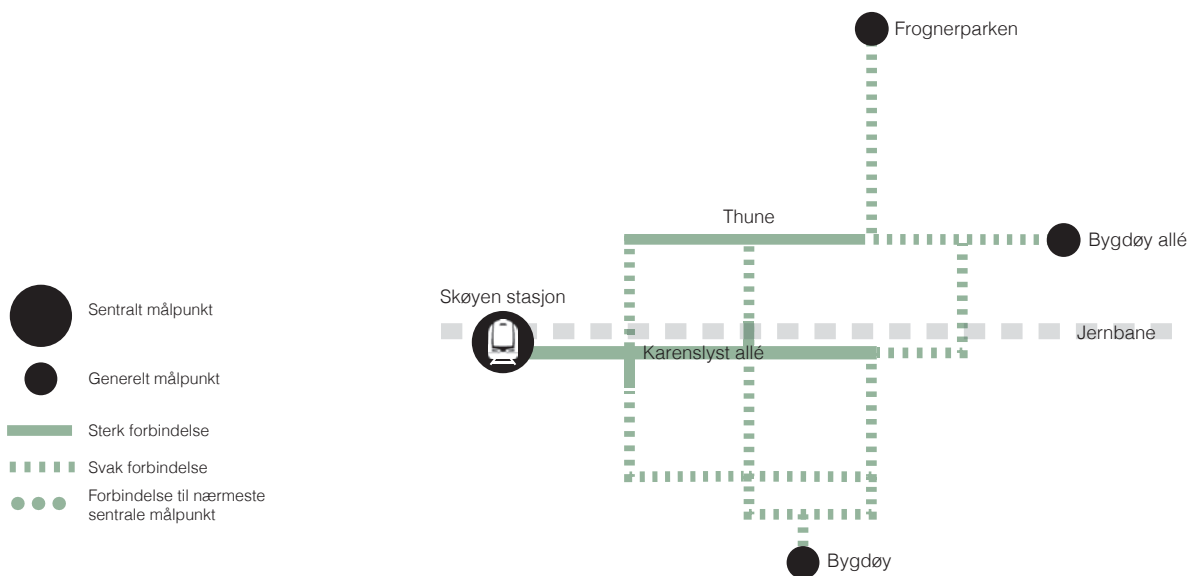
SENTRALE OG GENERELLE MÅLPUNKTER

Skøyen stasjon det største målpunktet på Skøyen. Mange ankommer Skøyen med tog, og mange drar fra Skøyen med tog. Karenslyst allé er mye besøkt, men anses ikke som et målpunkt i seg selv - til det er det for lite. Forbindelsen mellom Thune og Karenslyst er i dag ganske svak, både på grunn av barrieren som dannes av jernbanen og at det ikke er noen funksjoner eller handel som binder stedene sammen. Det samme gjelder forbindelsen mellom Sjøyen stasjon og Thune. Et stykke øst for Thune ligger Bygdøy allé som er et målpunkt med sine mange butikker og restauranter. Nord for Thune ligger Frognerparken. Fra Drammensveien er det en egen

gangvei som går helt opp til Frognerparken, men det er et stykke å gå og forbindelsen anses som svak. Sør for Karenslyst ligger Bygdøy, et viktig grøntområde med mange turmuligheter. Forbindelsen til Bygdøy er per i dag ganske svak, mye grunnet E18 og lange avstander med dårlig tilrettelagte gangveier.

MÅLPUNKTENE OG BEVEGELSESLINJER

Det er flest handelslokaler i Karenslyst allé, men også noen på Thune. Blant annet fordi Skøyen stasjon er et sterkt knutepunkt er det mye aktivitet i den delen av Karenslyst allé som er nærmest stasjonen. Her går det også mennesker til og fra jobb.



PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

HANDELSUTVALG

På Skøyen finner man mesteparten av handelsvirksomheten i Karenslyst allé og på Thune. Det er mange merkebutikker i Karenslyst allé innen mote, klær og interiør. Det finnes også noen få kjedebutikker. Mathallen "Maschmanns matmarked" har et bredt utvalg av spesialvarer og er et populært sted å besøke. Det er et lite kjøpesenter med utgang til Karenslyst allé, med en dagligvarebutikk, blomsterhandel og noen klesbutikker. Kjøpesenteret er integrert i bebyggelsen, og gjør at folk beveger seg mer ute i gatene enn utenfor et tradisjonelt kjøpesenter. De fleste butikklokalene i Karenslyst allé er store,

med enkelte mindre lokaler. Dette gjør at det er overtall av kjeder, preget av relativt dyre merkevarer innen klær og mote. De store lokalene gjør at det er større avstander mellom hver butikk, og fasadene kan oppleves kjedelige med lite variasjon. På Thune er store deler av handelen rettet mot interiør og bilforretninger.

RESTAURANT/BAR- OG CAFÉUTVALG

Det er flere restauranter/barer og caféer på Skøyen, og de fleste ligger i strøksgaten Karenslyst allé og på Thune. Flere av restaurantene og caféene har også uteservering på sommerhalvåret, og bidrar til å synliggjøre folk i gatene.

ÅPNINGSTIDER HANDEL

Klokkene under viser åpningstider for handel innenfor kategorien mote og klær. Åpningstidene for Karenslyst allé er 10 til mellom 18 og 20 på hverdager og 10 til mellom 16 og 17 på lørdager, søndag stengt.



Handel



ÅPNINGSTIDER RESTAURANT/BAR OG CAFÉ

Klokkene under viser i hvilket tidsrom restauranter og caféer stenger på Skøyen. Stengetidene for restaurantene er i perioden fra kl 22 til 23 på hverdager, og utvides til 00 i helgen. Skøyen har ingen barer eller utesteder, og restaurantene stenger før midnatt. Av den grunn har ikke Skøyen et utelivstilbud på natten.



Café og restaurant

STRØKSGATER OG PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET

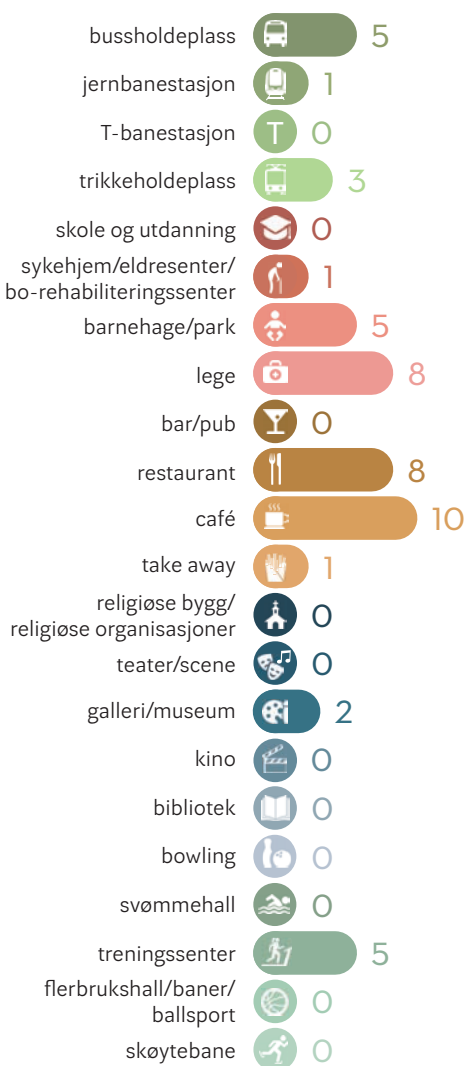


STRØKSGATER PÅ SKØYEN

I kategorien publikumsrettet virksomhet inkluderes frisør, butikker, restauranter og lignende. Den publikumsrettede virksomheten på Skøyen er i stor grad konsentrert i Karenslyst alle og Thune. Disse gatene er av oss derfinert som strøksgater. I tillegg er det andre små områder, som lokalsenteret på Hoff. Handelen er konsentrert på et relativt lite areal, i og rundt Karenslyst allé og Thune. Dette bidrar til handelssentret i dag holder seg innenfor en avstand som er kort for fotgjengere.



FUNKSJONER OG TILBUD



KOLLEKTIVTRANSPORT

Jernbanestasjonen ligger i sentrum av området. I tillegg finnes det tre trikkeholdeplasser og fem bussholdeplasser innenfor områdeavgrensningen.

SOSIAL INFRASTUKTUR

Det er ingen skoler i området. Det finnes ett eldre-senter, fem barnehager og hele åtte legekontorer innenfor områdeavgrensningen. Mangel på skole og eldre-senter kan gjøre området mindre attraktivt for beboere.

SPISESTEDER

Det er hele ti caféer i området, og åtte restauranter. Det er en take away-restaurant i Karenslyst allé, men ingen puber eller barer.

KULTURTILBUD

Det er dårlig med kulturtilbud på Skøyen. Det er ingen kirker eller teater-/konsertscener, kino, bibliotek eller bowlinghall, men det er to gallerier i området. Mangelen av kulturtilbud på Søyen gjør at det ikke er et tilbud på kveldstid annet enn restauranter.

IDRETTSTILBUD

Det er fem treningssentre innenfor områdeavgrensningen, to nederst i Karenslyst allé, et på Thune, et på Hoff og et i Skøyen terrasse. Området har ingen utendørs idrettsanlegg som er gratis eller åpent for alle hele døgnet.



FUNKSJONER OG TILBUD

De fleste tilbudene er konsentrert i Karenslyst allé og ved Thune. I disse områdene er det en del spisesteder, treningsentre og noen offentlige tjenester. Utenom disse to stedene er tilbud og funksjoner ganske spredt i området, og er ikke knyttet til en eller flere gater.



SAMMENLIGNING OG DELKONKLUSJON

For å se om forventningene våre (se side 52) stemmer er det satt opp en matrise med alle de ulike faktorene som nevnes i innledningen. Det er valgt å rangere caseområdene ut fra hver faktor som er undersøkt. Rangeringen gjøres på grunnlag av forventningene våre til hva som er positivt for byliv. Områdene som har mest av det som er antatt positivt for byliv blir høyest rangert.

-  Mest/best
-  Midt i mellom
-  Minst/dårligst

Rangeringssystemet går fra 1 til 3, hvor 3 er mest/best og 1 er minst/dårligst.

I rangeringen sammenlignes områdene med hverandre. Det vil si at det området som har mest eller best av noe uansett vil rangeres med tallet 2 eller 3, og området som har dårligst eller minst av noe vil rangeres med tallet 1 eller 2. Når det gjelder antall beboere vil Majorstuen for eksempel bli rangert høyest fordi det bor 17 775 mennesker der. Men det er ikke dermed sagt at 17 775 mennesker innenfor en slik avgrensning er mye i en annen sammenheng, for eksempel sett i forhold til andre bydeler, andre byer i Norge eller andre byer i utlandet.

Dersom det ikke er store forskjeller mellom områdene trenger ikke alle tallene å brukes i rangeringen. Rangeringen kan da holde seg til kun 3-ere, 3-ere og 2-ere, kun 2-ere, 2-ere og 1-ere eller kun 1-ere.

SOSIOKULTURELLE FORHOLD

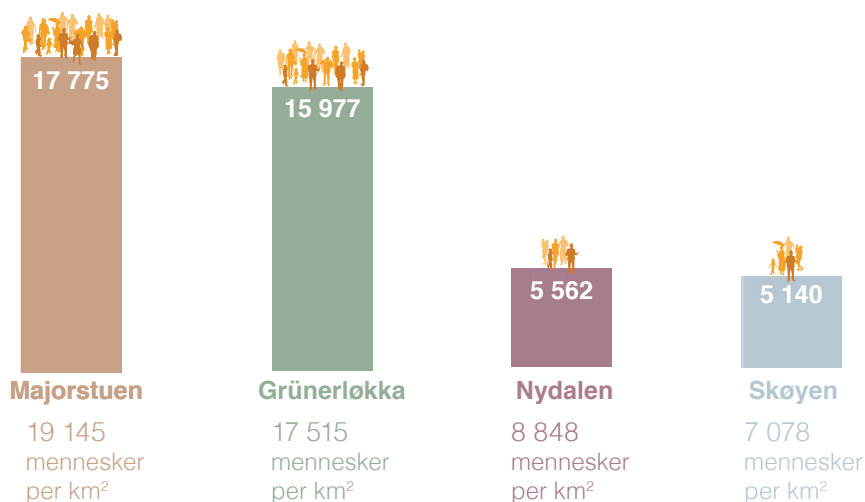
MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
1

ANTALL BEBOERE

Majorstuen og Grünerløkka har omtrent tre ganger så mange beboere som Nydalen og Skøyen. Majorstuen har høyest tetthet av mennesker, med 19 145 mennesker pr. km², mens Skøyen har lavest tetthet med 7 078 mennesker pr. km². Allerede med denne informasjonen kan man se noen tendenser av forutsetningene for byliv i de ulike områdene. Majorstuen og Grünerløkka scorer derfor høyt, mens Nydalen og Skøyen scorer lavt.

Våre forventninger var at mange beboere gir bedre forutsetning for byliv enn få beboere. Ut fra funnene i casestudien vil det stemme.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

2
2
3
3

TILREISENDE

På Majorstuen og Grünerløkka holder antall mennesker i områdene seg jevnt over hele dagen. Sjansen for at alle som bor på Majorstuen og Grünerløkka jobber der tror vi er liten, og vi antar derfor at det er en del tilreisende på disse stedene. Det er nesten like mange mennesker på dagtid på Skøyen som det er beboere på Majorstuen og Grünerløkka, noe vi anser som positivt. På den annen side blir ikke de tilreisende igjen på Skøyen etter arbeidstid. Forutsetningene for byliv på Skøyen på kveldstid har derfor grunnlaget sitt i antall beboere, som er lavt. Nydalen har ikke fullt så mange tilreisende som Skøyen, men en kan se noen av de samme tendensene. Ettersom antall mennesker holder seg jevnt på Majorstuen og Grünerløkka scorer de middels. Nydalen og Skøyen scorer høyt ettersom antall mennesker dobler og tredobler seg.

Våre forventninger var at mange tilreisende gir gode forutsetning for byliv. Ut fra funnene i casestudien stemmer ikke dette helt. Vi ser at det er avgjørende om det er tilreisende jevnt over hele døgnet, og at kun tilreisende til arbeid ikke gir bedre forutsetninger for byliv.

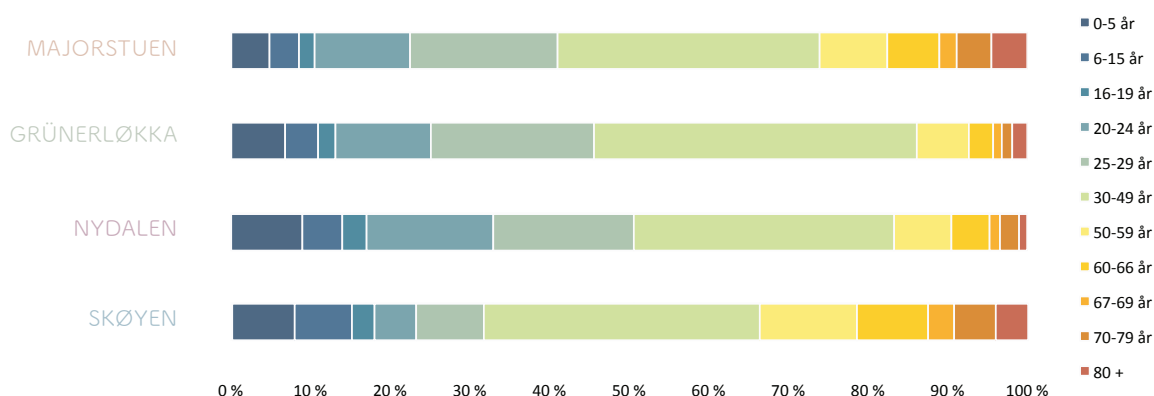
MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
3
2

ALDER

Aldersfordelingen i områdene har ikke store forskjeller, men man kan se noen små ulikheter i fordelingen. Majorstuen, Grünerløkka og Nydalen har flere unge voksne, med en andel mellom 31-34 %, enn Skøyen med 14 %. Nydalen og Skøyen har litt flere barn, med en andel på 14-15 %, enn Majorstuen og Grünerløkka som har 9-11 %. Når det gjelder andelen eldre fra 67+, der mange er pensjonister, har Majorstuen og Skøyen 10-12 %, mens Grünerløkka og Nydalen har 4 %. Det er minst andel voksne i alderen 50-66 på Grünerløkka med 9 %, hvor andelen stiger jevnt til Nydalen, Majorstuen og til slutt Skøyen med 21 %. Ettersom andelen unge voksne er høyest på Majorstuen, Grünerløkka og Nydalen scorer disse områdene høyest, mens Skøyen scorer middels grunnet relativt lav andel unge voksne.

Våre forventninger var at en høy andel unge voksne gir bedre forutsetning for byliv enn en liten andel. Ut fra funnene i casestudien stemmer ikke dette helt. Vi tror grunnen til at Nydalen scorer høyt, men sliter med å skape byliv, skyldes andre faktorer.



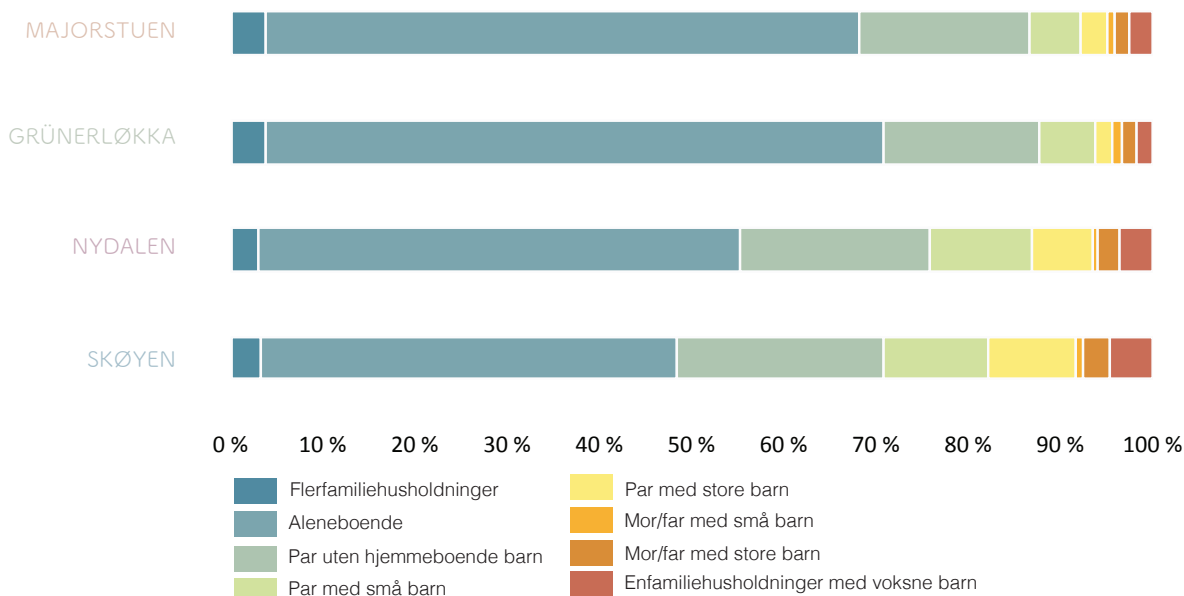
MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
2
2

HUSHOLDNINGER

Majorstuen og Grünerløkka har flere aleneboende, med en andel på 64-67 %, enn Nydalen og Skøyen med en andel på 45-52 %. Det er størst andel husholdninger med barn på Nydalen og Skøyen, med en andel på 24-29 %, mens Majorstuen og Grünerløkka har 12-13 %. Ettersom andelen aleneboende er størst på Majorstuen og Grünerløkka scorer disse områdene høyest. Nydalen og Skøyen scorer middels.

Våre forventninger var at høy andel aleneboende gir bedre forutsetninger for byliv enn liten andel. Ut fra funnene i casestudien vil dette stemme.



INNTEKT

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

1
3
2
1

Beboerne på Majorstuen og Skøyen har gjennomsnittlig høyest årlig bruttoinntekt på henholdsvis 543 800 kr og 640 333 kr. Beboerne på Nydalen har noe lavere inntekt med 479 000 kr, og beboerne på Grünerløkka har lavest med 369 700 kr. Ettersom beboere på Majorstuen og Skøyen har relativt høy inntekt scorer disse områdene lavest. Nydalen scorer middels og Grünerløkka med relativt lav inntekt scorer høyest.

Våre forventninger var at høy inntekt gir dårligere forutsetning for byliv. Ut fra funnene i casestudien stemmer ikke dette. Vi tror likevel den gjennomsnittlige inntekten kan påvirke områder. Etter å ha registrert butikktvalg, ser vi for eksempel at det kan være en sammenheng mellom høy inntekt og andel merkevarebutikker.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

1
3
1
2

BOLIGPRIS

Det er høyest gjennomsnittlig kvadratmeterpris for boliger på Majorstuen og Nydalen, med kvadratmeterpris på henholdsvis 79 295 kr og 72 074 kr. Det er litt lavere kvadratmeterpris på Skøyen, 63 271 kr, og lavest på Grünerløkka der prisen ligger på 52 718 kr per kvadratmeter. Disse funnene gjør at Majorstuen og Nydalen scorer lavest, Skøyen scorer middels og Grünerløkka høyest.

Våre forventninger var at høye boligpriser gir dårligere forutsetning for byliv. Ut fra funnene i casestudien stemmer ikke dette. Det er likevel verdt å merke seg at den høyeste "billigste boligkjøp" og den høyeste "dyreste boligkjøp" er på Skøyen, der billigste boligkjøp var på 2 750 000 og dyreste boligkjøp var på 13 900 000. Her kan vi se en sammenheng mellom byliv og boligpriser, da det kan være for dyrt for førstegangsetablerere å kjøpe bolig her, noe som kan være med på at færre unge kan bo i området.

BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016	BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016	BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016	BOLIGPRISER MARS/APRIL 2016
Gjennomsnittlig m ² -pris ved kjøp av bolig 79 295 kr	Gjennomsnittlig m ² -pris ved kjøp av bolig 52 718 kr	Gjennomsnittlig m ² -pris ved kjøp av bolig 72 074 kr	Gjennomsnittlig m ² -pris ved kjøp av bolig 63 271 kr
Gjennomsnittlig totalpris ved kjøp av bolig 3-4 mill	Gjennomsnittlig totalpris ved kjøp av bolig 3-4 mill	Gjennomsnittlig totalpris ved kjøp av bolig 4-6 mill	Gjennomsnittlig totalpris ved kjøp av bolig 5-6 mill
Dyreste boligkjøp 7 850 000	Dyreste boligkjøp 6 250 000	Dyreste boligkjøp 8 500 000	Dyreste boligkjøp 13 900 000
Billigste boligkjøp 2 350 000	Billigste boligkjøp 1 910 000	Billigste boligkjøp 1 880 000	Billigste boligkjøp 2 750 000
Gjennomsnittlig størrelse 50 m²	Gjennomsnittlig størrelse 60 m²	Gjennomsnittlig størrelse 68 m²	Gjennomsnittlig størrelse 80 m²

LEIEPRIS HANDELSLOKALER

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

1
2
3
3

På Majorstuen er det klart høyest leiepriser for handelslokaler, der gjennomsnittet ligger på mellom 5 000-12 000 kr/m². Grünerløkka har noe lavere leiepriser, der handelslokalene koster mellom 3 000-6 000 kr/m². Nydalen og Skøyen ligger på omtrent 2 000-5 000 kr/m².

Våre forventninger var at høye leiepriser for handelslokaler er negativt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan man derimot se en motsatt effekt, der det ofte er høyere leiepriser på steder hvor det er byliv. Leieprisene for handel på Grünerløkka har økt den siste tiden, mye fordi det er et godt grunnlag for handel med mange besøkende. På grunn av økende leiepriser ser man at handelsutvalget på Grünerløkka er i endring. Før var det en overvekt av nisjebutikker og caféer/restauranter, men området endrer seg i en retning der kjedebutikker gradvis overtar. Vi kan derfor se en klar sammenheng mellom leiepriser og butikkutvalg.

FYSISKE FORHOLD

PARKAREAL

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 3
- 3
- 2
- 1

Grünerløkka har helt tydelig høyest andel parkareal, med hele 18 %. Nydalen har 8 %, Majorstuen har 7 % og Skøyen har kun 2 % avsatt parkareal. På Grünerløkka er det mange parker som er integrert i bystrukturen. På den måten kan de ha en funksjon som "hager" for beboerne på Grünerløkka, siden det er kort å gå til nærmeste park. På Majorstuen er det få, små parker i bystrukturen, men det er en stor park i kanten av bystrukturen, altså Frognerparken. Her kan man kanskje se en større tendens til "parkliv" enn byliv, siden parken ikke forholder seg like mye til funksjonene rundt som parkene på Grünerløkka gjør. Frognerparken er valgt å ta med i helhetsvurderingen av Majorstuen. Skøyen har minst avsatt parkareal av områdene, og i tillegg opplever vi parkarealene på Skøyen som private og lite innbydende for offentligheten. Vi har derfor valgt å rangere Grünerløkka og Majorstuen høyest, Nydalen i midten og Skøyen lavest. Våre forventninger var at en høy andel avsatt parkareal er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer.

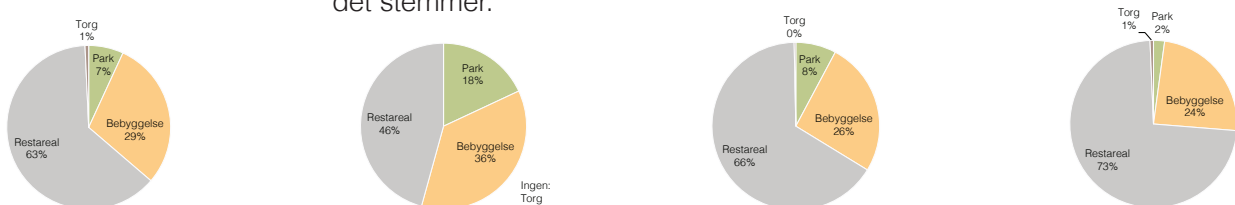


RESTAREAL

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 2
- 3
- 1
- 1

På Grünerløkka er det minst restareal, med 46 %. Nydalen har 66 %, Majorstuen 63 % og Skøyen har 73 % restareal. På Grünerløkka og Majorstuen er de private gårdsrommene regnet som restareal. Gårdsrommene fungerer som felles uteareal for beboerne i karrébebyggelsen, og er ikke ansett som "negative" i denne sammenheng. Bebyggelsen på Grünerløkka og Majorstuen henvender seg dessuten til gatene, noe som styrker "walkability" i områdene. På Nydalen og Skøyen er noe av restarealet tilknyttet private hager. Disse er ikke åpne for offentligheten, og vil ikke anses som "positive" i denne sammenheng. Begge områdene har mange parkeringsplasser og store enkeltstående bygg. Vi har valgt å gi Grünerløkka høyest score. Majorstuen scorer middels, fordi det er en del restareal, men mye er tilknyttet private gårdsrom i en tydelig bystruktur. Nydalen og Skøyen scorer lavest. Våre forventninger var at en høy andel restareal er negativt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
3
1

OMRÅDEUTNYTTELSE

Grünerløkka, Majorstuen og Nydalen har alle relativt høy områdeutnyttelse, med henholdsvis 149 %, 139 % og 130 % totalt bruksareal i området. På Skøyen er det 108 % områdeutnyttelse. Den gjennomsnittlige bebyggelsen på Grünerløkka har mellom 3 og 4 etasjer. Likevel ser vi at Grünerløkka har høyest områdeutnyttelse, og samtidig mest avsatt parkareal. Mange av byggene på Nydalen har betydelig flere etasjer enn på Majorstuen. Likevel har Majorstuen en høyere områdeutnyttelse enn Nydalen. Vi har valgt å gi Majorstuen, Grünerløkka og Nydalen høyest score, fordi alle har en områdeutnyttelse over 125 %, som er anbefalingen for tette byområder og knutepunkt. Skøyen får lavest score.

Våre forventninger var at en områdeutnyttelse på over 125 % er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi si at det delvis stemmer. Antall etasjer og høy områdeutnyttelse trenger ikke nødvendigvis ha en sammenheng. Vi ser at Skøyen har lav områdeutnyttelse på tross av veldig mange etasjer, mens Grünerløkka har få etasjer og høyest områdeutnyttelse. Vi tror jevnt fordelt bebyggelse med få etasjer gir like bra eller bedre områdeutnyttelse, som færre veldig store bygg med mange etasjer.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
1

GATESTRUKTUR

Både Majorstuen og Grünerløkka har et tydelig, finmasket gatenett. Kvartalene på Majorstuen er noe mindre enn på Grünerløkka. På Skøyen og Nydalen er det et lite finmasket gatenett, noe som gjør tilgjengeligheten for de gående dårligere. Det er generelt lite gatepreg på veiene på disse områdene, med mye intrukket bebyggelse, brede kjørefelt og store rundkjøringer. Vi har derfor valgt å gi Majorstuen og Grünerløkka høyest score, og Nydalen og Skøyen lavest score. Våre forventninger var at et finmasket gatenett er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 3
- 3
- 1
- 1

BEBYGGELSESTRUKTUR

Majorstuen og Grünerløkka er bygget opp med karrébebyggelse som støtter opp om en tydelig kvartalstruktur. Bebyggelsen i områdene er tett, og bebyggelsen rammer inn gatene på en fin måte. På Nydalen og Skøyen er bebyggelsen mindre helhetlig, og det er vanskeligere å se en tydelig sammenheng. Det er stor forskjell på bygningene, noen er store og noen er små. Bygningene er spredt plassert. Vi har valgt å gi Majorstuen og Grünerløkka høyest score, og Nydalen og Skøyen lavest score. Våre forventninger var at tett bebyggelse er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer.

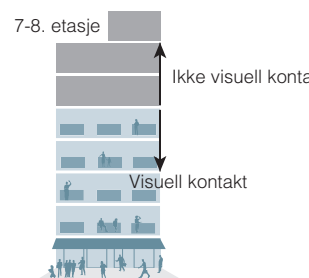
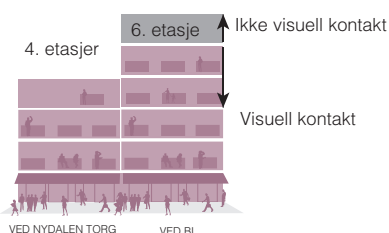
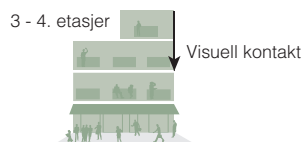
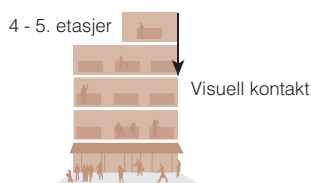


MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 3
- 3
- 2
- 1

ANTALL ETASJER






Grünerløkka er det området som har lavest gjennomsnittlig bebyggelse. Her er det mellom 3 og 4 etasjer. På Majorstuen er det generelt mellom 4 og 5 etasjer, men i ett område er det bebyggelse som har opp til 16 etasjer. På Nydalen er det varierende antall etasjer, der det finnes bebyggelse med alt fra 3 til 10 etasjer. Rundt Nydalen torg er det gjennomsnittlig 4 etasje. På Skøyen er det gjennomsnittlig 7 til 8 etasjer, med unntak av på Thune, hvor bebyggelsen er lavere. Her har vi valgt å gi Majorstuen og Grünerløkka høyest score, Nydalen middels score og Skøyen lavest score, fordi den visuelle kontakten til gaten synker for hver etasje. På den måten vil Nydalen få bedre score enn Skøyen, fordi bebyggelsen rundt torget opprettholder den visuelle kontakten. Våre forventninger var at områder med bebyggelse under 5 etasjer har god forutsetning for byliv. Ut fra funnene i casen kan vi si at det stemmer.



BOLIGTYPOLOGI

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
1

-  Frittliggende enebolig eller våningshus
-  Horisontaldelt tomannsbolig eller annet boligbygg med mindre enn 3 etasjer
-  Hus i kjede, rekke-/terasse-hus, vertikaldelt tomannsbolig
-  Blokk, leiegård e.l.
-  Forretningsbygg, bygg for felleshusholdning e.l.

På Grünerløkka er det 92 % blokkbebyggelse, og det er 89 % på Majorstuen. Nydalen og Skøyen har relativt lik bebyggelse, med henholdsvis 52 % og 57 % blokkbebyggelse. De sistnevnte områdene har relativt høy andel enebolig og tomannsbolig, men Skøyen har flest rekkehus. Boligtypologien påvirker tettheten i områdene, og Majorstuen og Grünerløkka har bedre forutsetninger for tett bebyggelse på grunn av høy andel blokkbebyggelse. Det er også plass til flere mennesker i en blokk enn i en enebolig, noe som gjenspeiler seg i det høye antallet beboere på Grünerløkka og Majorstuen. Vi har valgt å gi Majorstuen og Grünerløkka høyest score, og Nydalen og Skøyen lavest score. Våre forventninger var at en høy andel blokkbebyggelse er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer.

MAJORSTUEN



GRÜNERLØKKA



NYDALEN



SKØYEN



0 % 10 % 20 % 30 % 40 % 50 % 60 % 70 % 80 % 90 % 100 %

PARKERING

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

2
3
1
1

På Nydalen og Skøyen er det svært god tilgjengelighet for bil, noe som kan ses på de mange parkeringsplassene i områdene. Det er særlig mange oppstilte parkeringsplasser, noe som stjeler unødvendig mye areal fra gateplan. På Grünerløkka er det mye gateparkering, men ikke mye parkering ellers. På Majorstuen er det en god blanding av gateparkering, oppstilte parkeringsplasser og parkeringshus. Ut fra walkability-teorien er gateparkering ansett som positivt, fordi det skaper en avgrensning mellom bilveien og de gående. I følge Jane Jacobs "overvåknings"-teori om gateparkering vil også gateparkering gi noe positivt til gatene (Goodyear 2013). Nydalen og Skøyen får lavest score, fordi områdene har god parkeringsdekning. Majorstuen får middels score fordi det er flere oppstilte parkeringsplasser her enn på Grünerløkka, og fordi det er en del parkeringshus nedover i Bogstadveien. Grünerløkka scorer høyest. Våre forventninger var at lite parkering er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer. Likevel ser vi at gateparkering kan være med på å styrke bylivet. Samtidig kan noe gateparkering også oppta verdifult areal i gater med mange besøkende.

FUNKSJONELLE FORHOLD

BOLIGANDEL

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
1

Majorstuen har høyest andel bolig med 66 %, og Grünerløkka har 58 %. På Nydalen er det 13 % bolig, og på Skøyen er det 17 %. Det skiller med andre ord ganske kraftig fra de to første områdene til de to siste områdene. Når det er høy andel boliger i sentrum kan man anta at beboerne vil prege området mer enn områder som har lav andel bolig. Høy boligandel nær Bogstadveien, Markveien og Thorvald Meyers gate kan derfor være en av grunnene til at handlegatene fungerer så bra. Vi har derfor valgt å gi Majorstuen og Grünerløkka høyest score, og Nydalen og Skøyen lavest score.

Våre forventninger var at en høy boligandel er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi anta at det stemmer.

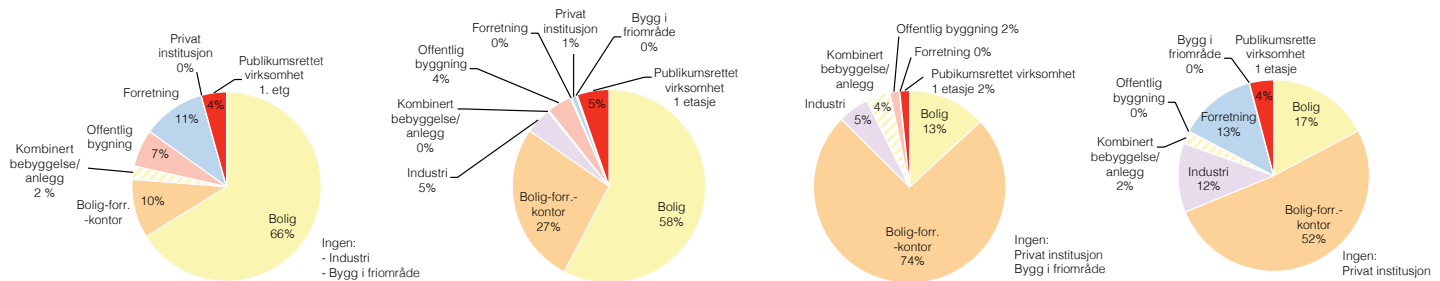
KONTORANDEL

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
1

På Majorstuen er det 21 % bolig/forretning/kontor, forretning og industri. På Grünerløkka er det 32 %, Nydalen har 79 % og Skøyen har 77 % av de samme formålene. Vi ser at det er en sterk overvekt av bebyggelse med kontorformål på Skøyen og Nydalen, noe som gjenspeiles i den høye andelen tilreisende i løpet av en dag. Områdene kan derfor virke monotone, og preges sterkt av den høye andelen næringsbebyggelse. Vi har valgt å gi Majorstuen og Grünerløkka høyest score, og Nydalen og Skøyen lavest score.

Våre forventninger var at en lav kontorandel er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi si at det stemmer.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 2
- 3
- 3
- 1

TRAFIKKMENGDE

Det er færrest biler som kjører på Grünerløkka i løpet av en dag. Det er noen flere på Nydalen, men ikke bemerkelsesverdig. Kirkeveien på Majorstuen og Drammensveien på Skøyen har mellom 15 000 og 20 000 ÅDT. I tillegg går E18 forbi Skøyen, med en ÅDT på rundt 80 000. Bogstadveien har en ÅDT på 11 000. Det oppleves likevel ikke som veldig truende å gå i Bogstadveien. Det kan ha en sammenheng med at gaten er rammet inn av bebyggelsen, det er brede fortau og det er mange gangfelt. Områdene har ulik forutsetning for trafikkmengde, og det er naturlig at det kjører flere biler gjennom Skøyen i løpet av dag enn gjennom Grünerløkka. Dette er likevel ikke tatt stilling til i rangeringen av områdene. Vi har valgt å gi Grünerløkka og Nydalen høyest score, Majorstuen middels score og Skøyen lavest score. Våre forventninger var at lav ÅDT er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi si at dette delvis stemmer.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 1
- 3
- 1
- 2

FARTSGRENSER

På Majorstuen og Nydalen er det fartsgrense på 50 km/t på hovedveiene vi har registrert. Grünerløkka og Skøyen har større variasjon i fartsgrenser, men både Karenslyst allé og Markveien har fartsgrense 30 km/t. Store deler av Grünerløkka har fartsgrense mellom 30 og 40 km/t, noe vi anser som positivt for de gående som ferdes der. 50 km/t er høyt i denne sammenheng, vi rangerer derfor Majorstuen og Nydalen lavest. På Skøyen er det 50 km/t på Drammensveien og 70 km/t på E18, men vi gir Skøyen middels score på grunn av de lave fartsgrensene i Karenslyst allé. Grünerløkka scorer høyest. Våre forventninger var at lave fartsgrenser er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi si at dette delvis stemmer. Vi tror fortsatt at lave fartsgrenser er positivt for bylivet, men vi ser at det går an å skape attraktive områder også der hvor fartsgrensene er høyere, for eksempel i Bogstadveien.

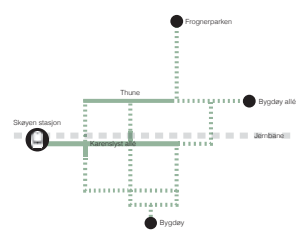
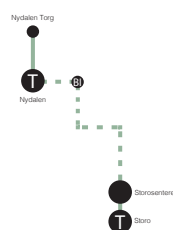
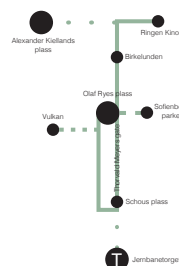
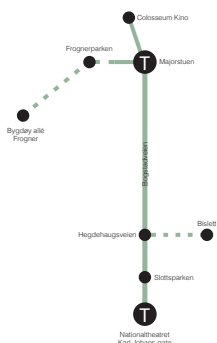


MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 3
- 3
- 1
- 1

MÅLPUNKTER

På Grünerløkka er det mange målpunkter nær Markveien og Thorvald Meyers gate. På Majorstuen er det mange målpunkter som forsterker Bogstadveien-“aksen”. På Skøyen er det svært få målpunkter, og som vi ser det i dag er det kun Skøyen stasjon som er et målpunkt sentralt på Skøyen. På Nydalen er det flere målpunkter, men de er ikke strategisk plassert med tanke på å styrke bylivet i området. Majorstuen og Grünerløkka scorer derfor høyest, og Nydalen og Skøyen scorer lavest. Våre forventninger var at strategisk plasserte målpunkter er positivt for bylivet. Ut fra resultatene i casestudien vil det stemme.



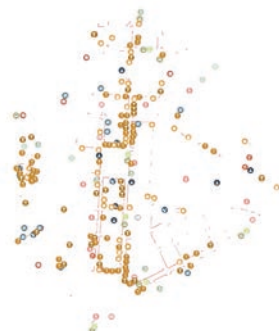
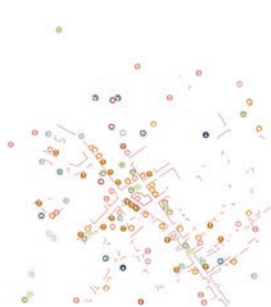
MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

- 3
- 3
- 1
- 2

KONSENTRERT SENTRUM

(PUBLIKUMSRETTET VIRKSOMHET, FUNKSJONER & TILBUD)

På Majorstuen er størstedelen av sentrumsfunksjonene konsentrert i Bogstadveien og deler av Kirkeveien, men området har også en liten andel utenfor hovedgatene. På Grünerløkka er sentrumsfunksjonene lokalisert i Thorvald Meyers gate og Markveien, mens på Skøyen er de lokalisert i Karenslyst allé og delvis på Thune. Majorstuen og Grünerløkka har et tydelig avgrenset handelssentrum. På Nydalen er det tendenser til høyere konsentrasjon av publikumsrettede virksomheter rundt Nydalen torg, men det er ikke nok til å definere det som et tydelig sentrum. De fleste sentrumsfunksjonene på Nydalen befinner seg på Storo Storsenter. Nydalen scorer derfor lavest. Majorstuen og Grünerløkka scorer høyest i denne rangeringen. Skøyen scorer middels, fordi det er lite sammenheng mellom Karenslyst allé og Thune, noe som gjør sentret mindre tydelig. Våre forventninger var at et konsentrert sentrum gir gode forutsetninger for byliv. Ut fra funnene kan vi si at det stemmer. Vi ser at det ikke gjør noe at noen av funksjonene ligger utenfor hovedgaten dersom hovedgaten har mange funksjoner, slik at hovedgaten ikke “utkonkurreres” av funksjonene som er spredt rundt. Majorstuen er et godt eksempel på dette.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
2

GATEHIERARKI

På Majorstuen og Grünerløkka er det noen tydelige handlegater, og de resterende gatene er hovedsakelig boligater. Skøyen har også en handlegate, men det er vanskelig å plassere de andre gatene i et tydelig hierarki. På Nydalen kan man ikke se noe tydelig gatehierarki, men man kan anta at gaten foran BI og foran Storo Storsenter er viktige gater, fordi mange går her. Det er likevel ingen funksjoner her som tilsier at de er viktigere enn andre gater. Majorstuen og Grünerløkka scorer høyest, Skøyen scorer middels og Nydalen scorer lavest. Våre forventninger var at et tydelig gatehierarki er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien stemmer dette til en viss grad.

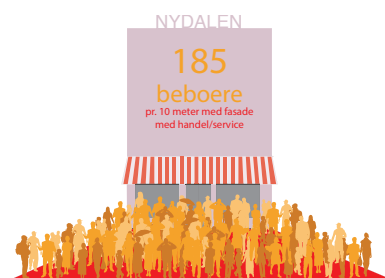


MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
3

PUBLIKUMSRETTE VIRKSOMHET

For å sammenligne hvor mye handel, service og tilbud det er i de ulike områdene har vi målt opp lengden på de publikumsrettede fasadene på hvert enkelt område og sett på lengden i forhold til hvor mange mennesker som bor i områdene. På Grünerløkka og Majorstuen er forholdet relativt likt, med henholdsvis 29 og 30 beboere per 10. meter publikumsrettet fasade. På Skøyen er det 22 beboere per 10. meter publikumsrettet fasade. På Nydalen er derimot forholdet et helt annet, fordi det er svært lite publikumsrettet virksomhet i gatene. Her er tallet 185 beboere per 10. meter med publikumsrettet virksomhet. En annen faktor som spiller inn er Storo Storsenter, som kan være med på å gjøre at folk heller går dit. Majorstuen, Grünerløkka og Skøyen scorer derfor høyest, og Nydalen scorer lavest. Våre forventninger var at mye publikumsrettet virksomhet i 1. etasje er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi si at det stemmer. Vi ser også at forholdet mellom antall beboere/ tilreisende og hvor mye publikumsrettet virksomhet det er har noe å si for bylivet, men også at andre faktorer kan spille negativt inn.



MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
3
2

HANDELSTILBUD

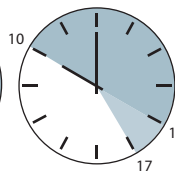
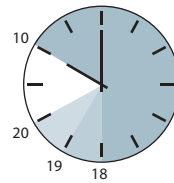
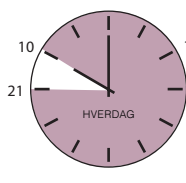
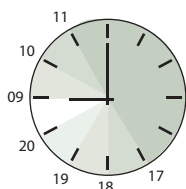
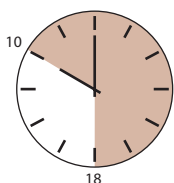
I Bogstadveien er handelstilbudet variert, med både kjedebutikker, særegne butikker og merkebutikker. På Grünerløkka og Nydalen er det også en god miks av butikker, men med færre butikker i det dyreste sjiktet. På Skøyen er det flest dyre butikker. Majorstuen, Grünerløkka og Nydalen scorer derfor høyest, og Skøyen scorer middels. Våre forventninger var at et variert handelstilbud er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien stemmer dette delvis. Noe av grunnen til at det ikke stemmer helt er fordi Nydalen får høy score. Selv om handelstilbudet er bra på Nydalen er det ikke positivt for bylivet, fordi størstedelen av butikkene er lokalisert i kjøpesenteret. Dette trekker livet fra gaten inn, og har en negativ effekt på bylivet.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

2
3
3
1

ÅPNINGSTIDER HANDEL

Butikkene på Grünerløkka er åpne lengst, og noen av butikkene er også åpne på søndager. Butikkene på Nydalen er åpne lengst på hverdager, og litt kortere i helgen. Butikkene i Bogstadveien holder åpent fra 10 til 18 alle dager unntatt søndag, og butikkene i Karenslyst allé har omtrent samme åpningstider, bortsett fra på lørdager når de stenger 16 eller 17. Både Grünerløkka og Nydalen scorer høyest, og Majorstuen scorer middels. Skøyen scorer lavest fordi butikkene stenger relativt tidlig på lørdager. Dette gjør det mindre gunstig å handle i Karenslyst allé enn andre steder i Oslo eller Bærum i helgen. Våre forventninger var at butikker med lange åpningstider er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien ser vi at dette delvis stemmer. Selv om butikkene i Bogstadveien stenger tidligere enn på Grünerløkka og Nydalen er det mye liv i åpningstiden. Etter åpningstid kan kanskje caféer, restauranter eller kulturtilbud ta over aktiviseringen av bylivet for butikkene.



ÅPNINGSTIDER SPISE- OG DRIKKESTEDER

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
2
1

Caféene stenger senest på Majorstuen, og restaurantene og barene stenger senest på Majorstuen og Grünerløkka. På Nydalen begynner restaurantene å stenge allerede fra 20, mens den siste stenger 02. Restaurantene på Skøyen stenger tidligst, både på hverdager og i helgen. Majorstuen og Grünerløkka scorer høyest, Nydalen scorer middels og Skøyen scorer lavest. Våre forventninger var at spise- og drikkesteder med lange åpningstider er positivt for byliv. Ut fra funnene i casestudien stemmer dette delvis. At Nydalen scorer middels på åpningstider, men mangler byliv, kan skyldes at det er lite utvalg av spise- og drikkesteder. Av denne grunn vil ikke åpningstidene på det lille tilbudet som er der ha like mye å si for bylivet.

























FUNKSJONER OG TILBUD

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
2
2

For å sammenligne hvor mange funksjoner og tilbud det er i de ulike områdene har vi regnet ut hvor mange funksjoner og tilbud det er per beboer. Totalt sett har Majorstuen og Grünerløkka flest funksjoner og tilbud per beboer, og får derfor høyest score. Det er færre tilbud og funksjoner per beboer på Nydalen og Skøyen, i tillegg til at flere av tilbudene og funksjonene ikke finnes her. Disse områdene får derfor middels score. Våre forventninger var at et stort og variert utvalg av funksjoner og tilbud er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien stemmer dette delvis. Det kan virke som om det må være ganske mange tilbud før man kan si at det er god variasjon av tilbud.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

	MAJORSTUEN	GRÜNERLØKKA	NYDALEN	SKØYEN	
bussholdeplass 	1	2	2	2	3 Godt tilbud per beboer
jernbanestasjon 	0	0	0	2	2 Middels tilbud per beboer
T-banestasjon 	2	0	2	0	1 Lite tilbud per beboer
trikkeholdeplass 	1	1	0	2	0 Mangler tilbud
skole og utdanning 	1	1	2	0	
sykehjem/eldresenter/ bo-rehabiliteringssenter 	1	1	1	1	
barnehage/park 	2	2	2	2	
lege 	2	1	2	2	
bar/pub 	1	3	0	0	
restaurant 	2	3	2	3	
café 	2	3	2	3	
take away 	2	2	2	1	
religiøse bygg/ religiøse organisasjoner 	1	2	0	0	
teater/scene 	1	2	2	0	
galleri/museum 	2	3	0	2	
kino 	3	0	0	0	
bibliotek 	3	3	0	0	
bowling 	0	0	0	0	
svømmehall 	0	0	0	0	
treningssenter 	1	2	2	2	
flerbrukshall/baner/ ballsport 	1	1	1	0	
skøytebane 	3	3	0	0	

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
3
3

KOLLEKTIVTRANSPORT

Det er flest transportsystemer på Skøyen og Majorstuen, der førstnevnte kun mangler T-banestasjon, og sistnevnte mangler jernbane. På både Grünerløkka og Nydalen er det buss, men førstnevnte mangler T-bane og sistnevnte mangler trikk. Det generelle dekkningen er likevel god på alle områdene, og alle scorer høyest. Våre forventninger var at god kollektivdekning er bra for bylivet. Ut fra funnene i casestudien ser vi at dette stemmer til en viss grad. God kollektivdekning gir et godt grunnlag for byliv på grunn av god tilgjengelighet for gående, men andre faktorer spiller også inn. Dersom det for eksempel er god parkeringsdekning kan det være mer attraktivt å velge bilen.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

2
2
3
1

SOSIAL INFRASTRUKTUR

Det er generelt god dekning av eldrecentre, barnehager og leger på alle områdene, men Nydalen scorer noe høyere på grunn av mange utdanningssinstitusjoner. På Skøyen er det ingen skoler, noe som trekker veldig ned i rangeringen av områdene. Nydalen scorer derfor høyest, Majorstuen og Grünerløkka scorer middels, og Skøyen scorer lavest. Våre forventninger var at mange offentlige tjenester er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi dog ikke se en veldig tydelig sammenheng her. Vi tror likevel at offentlige tilbud er med på å gjøre området attraktivt for beboere, som igjen vil påvirke bylivet. Offentlige institusjoner som kan virke direkte positivt inn på bylivet er skoler og barnehager. Skoler kan være med på å skape liv i byen, på grunn av barn og ungdom som leker og bruker områdene hele dagen, men også etter endt skole/barnehage-tid.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

2
3
1
2

SPISE- OG DRIKKETILBUD

Det er et tydelig flertall av spise- og drikketilbud på Grünerløkka, og alle kategoriene er godt representert i området. Vi vil derfor si at Grünerløkka har et variert spise- og drikketilbud. Nydalen og Majorstuen er relativt like i forhold til antall beboere, men det er ingen bar- eller pubtilbud på Nydalen. På Skøyen er det relativt god dekning av restauranter og caféer i forhold til beboere, men det er ingen bar- eller pubtilbud. Grünerløkka scorer høyest. Majorstuen og Skøyen scorer middels fordi Majorstuen har grei dekning av alle tilbud, og Skøyen har god dekning av alle unntatt bar/pub. Nydalen scorer lavest. Våre forventninger var at et stort og variert spise- og drikketilbud er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien ser vi at det ikke stemmer helt. Selv om tilbudet på Majorstuen er variert, scorer området dårligere fordi det er mange beboere der.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

3
3
1
1

KULTURTILBUD

Det mangler svært mange kulturtilbud både på Nydalen og Skøyen. På Nydalen er det kun teater/scene som er representert, og på Skøyen finnes det kun to gallerier/museer. På Majorstuen er alle tilbud representert bortsett fra bowling. På Grünerløkka er det nesten likt, men her er det ikke kino. Ringen kino ligger like utenfor områdeavgrensningen. Majorstuen og Grünerløkka scorer høyest på rangeringen. Nydalen og Skøyen scorer lavest. Våre forventninger var at et rikt kulturtilbud er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien stemmer dette.

MAJORSTUEN
GRÜNERLØKKA
NYDALEN
SKØYEN

2
2
1
1

IDRETTSTILBUD

På Grünerløkka og Majorstuen er det noen offentlige, utendørs idrettstilbud, hovedsaklig rettet mot fotball. Det er også mulig å stå på skøyter på disse områdene i vinterhalvåret. På Nydalen og Skøyen er det ingen offentlige, utendørs idrettstilbud. Grünerløkka og Majorstuen scorer middels, fordi tilbudet finnes, men det er ikke så variert. Nydalen og Skøyen scorer lavest. Våre forventninger var at et mangfoldig, utendørs idrettstilbud er positivt for bylivet. Ut fra funnene i casestudien kan vi ikke si at dette stemmer, da ingen av områdene anses å ha et mangfoldig, utendørs idrettstilbud. Vi tror Majorstuen og Grünerløkkas parktilbud spiller inn positivt, og at disse brukes som arena for uorganisert aktivitet.

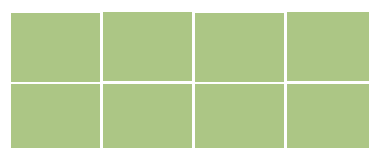
SAMMENDRAG

I casestudien er byen delt inn i tre lag som består av mange faktorer. Faktorene i de tre lagene kan sammenlignes med puslespillbiter. Som en oppsummering av studien av de ulike områdene ønsker vi å pusle bitene sammen. Nedenfor er det illustrert et bilde av de sosiokulturelle, fysiske og funksjonelle forholdene på hvert område. Her ser man en tydeligere profil av hvert sted. Man kan se at det er enkelte profiler som er sterke (grønn farge) og andre som er svake (rød farge). Bildet kan forstås som en pekepinn på hvilke forhold som er med på å påvirke bylivet, både i positiv og i negativ retning.

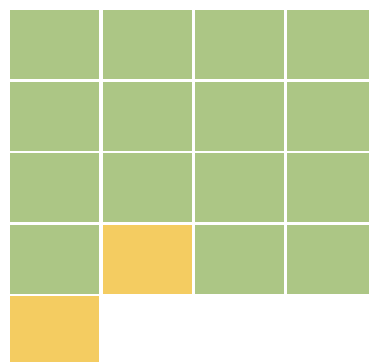
SOSIOKULTURELLE FORHOLD



FYSISKE FORHOLD



FUNKSJONELLE FORHOLD



MAJORSTUEN



GRÜNERLØKKA





NYDALEN



SKØYEN



TENDENSER TIL BYSTRUKTURELLE FAKTORER SOM GENERERER BYLIV

Ut fra casestudien ser vi noen tendenser som kan ha påvirkning for bylivet. Man kan se at det er et overtall av tendenser i kategorien "funksjonelle forhold". Dette kan komme av at det er mange funksjoner og tilbud i et urbant miljø, og denne kategorien kan derfor ha større påvirkningskraft fordi det totalt er flere faktorer. Det betyr ikke nødvendigvis at disse teller mer enn de sosiokulturelle eller fysiske forholdene.

SOSIOKULTURELLE FORHOLD

- Høy andel beboere kan være med på å generere byliv
- Tilreisende må ha andre grunner enn/i tillegg til arbeid for at tilreisende kan generere byliv
- Alder kan spille positivt inn på bylivet, men er ikke en bylivsfremmende faktor alene. Alder kan gi gode forutsetninger for byliv, men kun dersom andre avgjørende faktorer ligger til rette
- Områder med en høy andel aleneboende kan være med på å generere byliv
- Gjennomsnittlig høy inntekt kan ha innvirkning på områdetets butikkutvalg, ved at det for eksempel blir dyrere butikker med mange merkevarer. Det betyr ikke nødvendigvis at det er mindre byliv i disse områdene
- Høye leiepriser kan være en effekt av at et område har godt kundegrunnlag og byliv. Variasjon av leiepriser gir rom for mangfold i butikkutvalget

FYSISKE FORHOLD

- Høy andel parkareal i et område gir gode forutsetninger for byliv og "parkliv". Parkenes størrelse og tilkobling til bystrukturen har innvirkning på om de fremmer byliv eller "parkliv". Store parker, som Frognerparken, har ikke i like stor grad kontakt med bymessige funksjoner, og har et mer avgrenset "parkliv"
- Mindre parker som er integrert i bystrukturen ligger nærmere boligene og kan utnytte funksjonene i byen som omkranser parken, og får dermed et mer urbant liv; byliv
- Punkthusbebyggelse svekker byliv, fordi det svekker walkability, dermed "grunnlaget" for byliv, altså fotgjengere
- Høy områdeutnyttelse er kun positivt for bylivet hvis bebyggelsen har en tydelig struktur som styrker walkability
- Finmasket gatenett gir gode forutsetninger for byliv
- Tett karrébebyggelse gir gode forutsetninger for byliv
- Områder med bebyggelse under 5 etasjer har gode forutsetninger for byliv
- Blokkbebyggelse kan gi gode forutsetninger for byliv
- Områder med høye fartsgrenser krever en kombinasjon av andre faktorer, som for eksempel god utforming av gatesnittet, for å kunne ha gode forutsetninger for byliv
- God parkeringsdekning gir dårligere forutsetning for byliv. Likevel kan gateparkering være med på å gi økt trygghet

FUNKSJONELLE FORHOLD

- Høy andel bolig i sentrum kan være med på å gi bedre forutsetning for byliv. Høy boligandelen i bebyggelsen i en handlegate har spesiell positiv innvirkning for bylivet
- Høy andel kontor gir monotone områder som få mennesker føler tilhørighet til, fordi få mennesker bor der
- Lav ÅDT gir bedre forutsetning for byliv enn høy. Likevel vil *gater* med høy ÅDT være mindre truende enn *veier* med høy ÅDT. ÅDT oppleves mindre truende dersom fartsgrensene er lave
- Lave fartsgrenser gir gode forutsetninger for byliv.
- Målpunkter på begge ender av *gater*/plasser gir bedre forutsetninger for byliv i hele gaten/plassen
- Tydelig konsentrasjon av publikumsrettet virksomhet, funksjoner og tilbud i sentrum gir gode forutsetning for byliv
- Tydelig gatehierarki gir gode forutsetninger for byliv. Det er viktig med gode forbindelser mellom gatene for at området skal oppleves som helhetlig og ikke oppstykket
- Mye publikumsrettet virksomhet i 1. etasje gir gode forutsetninger for byliv, men andelen handel må sees i sammenheng med antall beboere/tilreisende
- Variert handelstilbud gir gode forutsetninger for byliv
- Kjøpesentre gir dårligere forutsetning for byliv
- Lange åpningstider for spise- og drikkesteder gir gode forutsetninger for byliv. Likevel vil et lite utvalg av spise- og drikkesteder gjøre at åpningstidene ikke påvirker bylivet så mye som hvis tilbudet er mangfoldig
- Overlappende åpningstider for handel, spise- og drikkesteder og andre funksjoner og tilbud gir gode forutsetninger for byliv
- Stor variasjon av funksjoner og tilbud gir gode forutsetninger for byliv
- God kollektivdekning gir gode forutsetninger for byliv. Likevel vil tilgjengelighet for bil, gjennom god dekning av parkeringsplasser, påvirke negativt
- Sosial infrastruktur er med på å gjøre området attraktivt for beboere, og vil generelt ha indirekte påvirkning på bylivet.
- Skoler og barnehager kan påvirke bylivet direkte, da disse institusjonene også brukes etter skole-/barnehagetid
- Stort og variert mat- og drikketilbud gir gode forutsetninger for byliv. Likevel må andelen sees i sammenheng med antall beboere/tilreisende
- Rikt kulturtilbud gir gode forutsetninger for byliv
- Parker er arenaer for uorganisert aktivitet, og kan gi noen av de samme kvalitetene som utendørs idrettsanlegg kan

KONKLUSJON

FAKTORENE AVHENGIGHET AV HVERANDRE

Gjennom casestudien er det tydelig at byliv er avhengig av svært mange bystrukturelle faktorer, som hver for seg har ulik innvirkning på bylivet. Likevel ser vi at faktorene påvirker hverandre. Dette er illustrert i "ordskyen" til høyre. På denne måten vil kombinasjonen av de ulike faktorene også ha innvirkning på bylivet.

Et eksempel på dette er faktoren bebyggelsesformål, der det er bekreftet at høy boligandel gir gode forutsetninger for byliv. Dersom et område har høy andel bolig, men mangler et mangfoldig utvalg av funksjoner og tilbud, vil ikke menneskene trekkes mot noe. Det kan også tenkes at området har høy andel bolig og godt utvalg av funksjoner og tilbud. Likevel kan området mangle konsentrasjon av tilbudene, noe som bidrar til at menneskene i området blir spredt utover et stort areal. På den måten vil ikke de sosiale møteplassene bli konsentrert, noe som igjen gir dårligere forutsetning for byliv.

De ulike bystrukturelle faktorene er derfor avhengige av hverandre, slik at kombinasjonene kan ha ulike utfall. Det er summen av kombinasjonene av de ulike faktorene som samlet har innvirkning på hva som generer byliv eller ikke.

Mennesker + handel = ikke garantert byliv

Når vi nå har kommet frem til at faktorene er avhengige av hverandre og at det er kombinasjonen av faktorene som samlet påvirker bylivet, er det viktig at man ikke utelukker faktorer. Når man skal tilrettelegge for byliv i planlegging er det derfor viktig å se på det samlede bildet av stedet, og ikke forvente at kun et fåtall faktorer gir byliv.

Et eksempel på dette er områdeplaner hvor det er ambisjoner om å få "byliv" på området. Grepene i slike planer er ofte at det skal tilrettelegges for publikumsrettede virksomheter med aktive fasader for å få trivelige gater og plasser. Det er også ofte grep hvor det tilrettelegges for flere boliger, for å få flere mennesker til området, eller store, avsatte grøntarealer. Disse faktorene er alle bekreftet eller delvis bekreftet gjennom casestudien til å gi gode forutsetninger for byliv. Likevel vil ikke disse grepene alene garantere byliv, men øke sjansen for å få det til. Det er mange andre faktorer som kan ha innvirkning på om disse faktorene bidrar til å generere byliv. Blant annet vil åpningstider, lokalisering av målpunkter, utvalg av funksjoner og tilbud og gate- og bebyggelsesstruktur med mer påvirke.

Eksempelvis kan man si at dersom restaurantene eller butikkene stenger tidlig, vil det ikke være like mange mennesker i området etter stengetid. Bylivet kan også bli påvirket dersom utvalget av funksjoner og tilbud ikke er stort nok eller mangfoldig nok, noe som påvirker hvor attraktivt handelssenteret er. Dersom strøkgaten som er planlagt ikke har målpunkter som trekker mange mennesker i hver ende av gaten, som en kino eller en sentral bussholdeplass, vil gaten i verste fall oppleves som en blindgate med lite aktivitet i den ene enden. Gate- og bebyggelsesstrukturen vil også kunne påvirke hvor koselig og trivelig stedet blir, og vil med lite finmasket gatenett og store avstander kunne oppleves lite attraktivt for gående, selv om det er et godt utvalg av funksjoner og tilbud.

Vi ser derfor viktigheten av at planleggerne ser på faktorene som har innvirkning på bylivet samlet. Det er viktig at planleggerne har forståelse for at det er faktorene til sammen som vil påvirke områdets attraktivitet og menneskelige aktivitet og interaksjon.





Plan- og
bygningstaten
Avdeling for byutvikling

Byplangrep Skøyen



05

prosjektområdet Skøyen

analyse av Skøyen	152
politiske vedtak, planer og føringer	156
Skøyen i utvikling	158
Byplangrep Skøyen	160
MEDVIRKNING	167
spørreundersøkelse	168
intervjuer	178

ANALYSE AV SKØYEN

LOKALISERING OG ROLLE I OSLO

Skøyen ligger i bydel Ullern i vestkanten av Oslo kommune. Området er lokalisert i randsonen av indre by, ved overgangen fra bystruktur til eneboligstrøk. Skillet fra høyhus til eneboliger er spesielt sterkt på Skøyen, og den dominerende kontorbebyggelsen utpeker seg i landskapet. Det er mange tilreisende til Skøyen i løpet av en dag, noe som skyldes de mange arbeidsplassene her (Nabolag 2016b). God dekning av kollektivtransport, nærhet til Oslo sentrum, marka, Bygdøy og fjorden er noen av kvalitetene på Skøyen.

Skøyen er et sterkt knutepunkt for trafikk i Oslo og Akershus, og er en del av Vestkorridoren, der E18 og jernbanen leder trafikken fra Asker og Bærum mot Oslo vest. Det er også flere som kjører av fra E18 og gjennom Skøyen for å komme inn på Ring 2 eller Ring 3. Skøyen stasjon er Norges tredje største kollektivknutepunkt og er et høyt trafikkert stoppested for alle lokaltogene, flere av regiontogene og flytoget. I tillegg kjører det flere busslinjer til Oslo og Akershus her.

SKØYEN SENTRUM OG NÆROMRÅDET - ETTER BEFARING OG RESEARCH

I tillegg til å være et sterkt kollektivknutepunkt er Skøyen godt tilrettelagt for bil, og det er mange som bruker bilen til hverdagslige gjøremål i sentrum. Handelen i Skøyen sentrum er lokalisert i Karenslyst allé og på Thune. Etter befaring på Skøyen ser vi at tilbudet er noe ensformig, og er preget av dyre merkebutikker, interiør- og kjøkkenbutikker, bilforretninger og flere show-rooms. Det er flere restauranter og caféer i handelsområdene, og mange har uteservering. Det er ellers lite aktivitet i sidegatene til Karenslyst allé og Thune hvor det er rene kontor- og næringsbygg. Her er det flere parkeringsplasser, og områdene er skyggeful-



Figur 17. Flyfoto av Oslo med vestkorridoren (Norgeskart 2016).

le og lite innbydende for opphold.

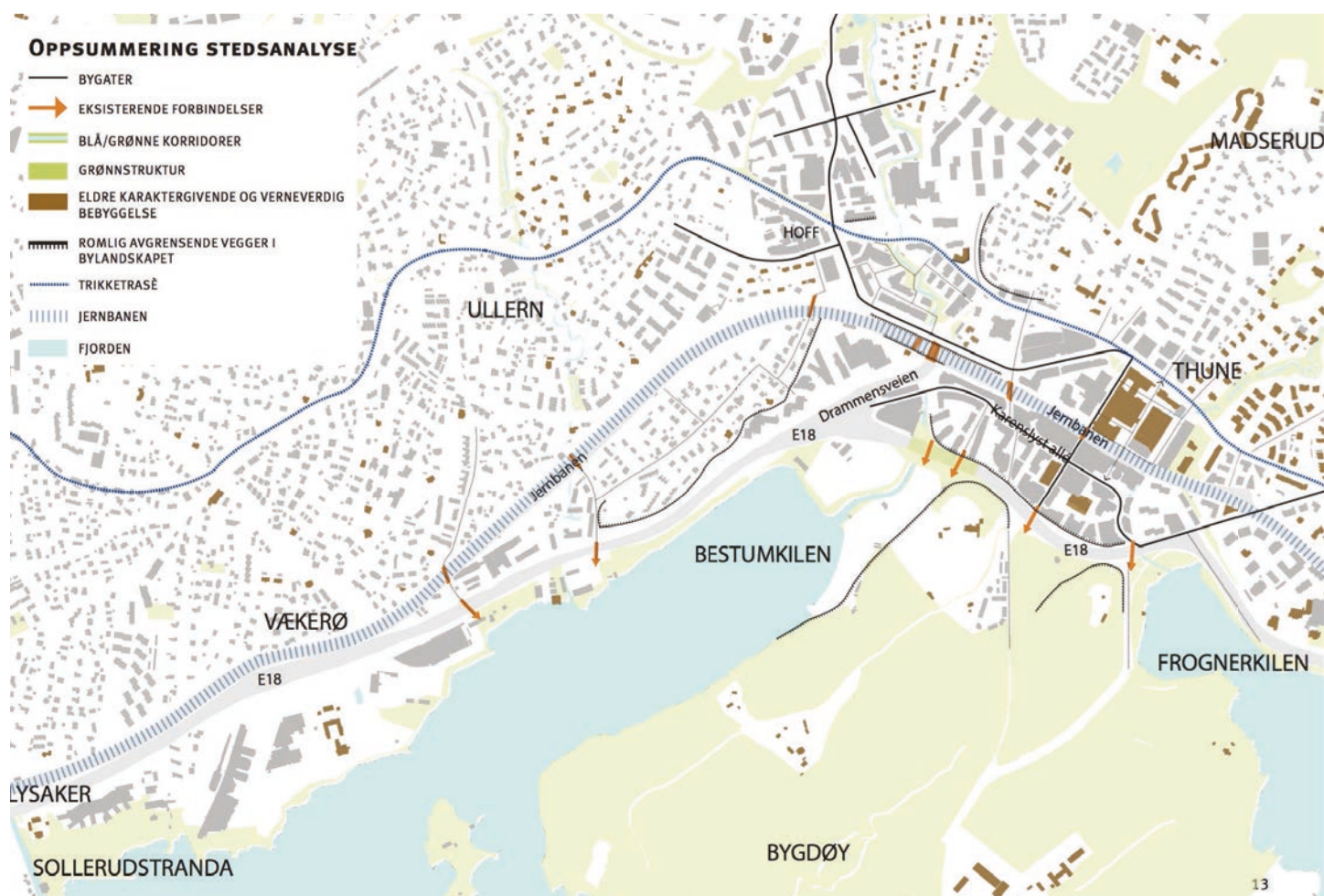
Skøyen har en stor andel voksne og eldre beboere (Nabolag 2016b). Skøyen ligger i et etablert villastrøk på Oslo vest, og er ikke et typisk sted for førstegangskjøpere av bolig grunnet høye boligpriser. En stor andel av menneskene som bor her har høy utdannelse og høyt inntektsnivå.

Selv om det er mange grå flater og få offentlige, grønne områder på Skøyen er det mange store grøntområder i nærheten. Det er

en kort spasertur til Bygdøy, Frognerparken, Frognerelva, Hoffselva, Smestadvannet og Skøyenparken.

STEDSANALYSE

Det er utført mange analyser på Skøyen i sammenheng med Byplangrep Skøyen (Siebke-Løge et al. 2015). Vi har plukket ut en overordnet stedsanalyse derfra for å ha med i denne oppgaven (under). Skøyen er i tillegg studert i casestudien, og analysene derfra er brukt som grunnlag.



Figur 18. Oppsummering stedsanalyse. Hentet fra Byplangrep Skøyen (Siebke-Løge et al. 2015).

ANALYSE AV FASADER I 1. ETASJE

Vi ser likevel et behov for en analyse av bygningsfasadene på Skøyen. Vi viser til Jan Gehls analyse "Byen i øyehøyde - førsteetasjens utforming", der vi har kategorisert de publikumsrettede fasadene på Skøyen i fem kategorier; A - Aktiv, B - Vennlig, C - Midt i mellom, D - Kjedelig, E - Inaktiv (Gehl 2010). På kartet på neste side er analysen illustrert.

Det viser seg at store deler av fasadene i Karenslyst allé og Thune er i kategori C - Midt i mellom. Her er det beskjedne variasjon av funksjoner, med lukkede og passive fasader innimellom. Det er generelt store butikkenheter, med innslag av noen mindre lokaler. Fasadene har ikke relieff og det er få detaljer. Deler av Karenslyst allé og handelsfasadene ut mot Drammensveien er kategorisert som B - Vennlig. Her er enhetene relativt små, med noe variasjon av funksjoner. Det er få lukkede og passive fasader, og fasadene innehold-

er en del detaljer. Disse partiene har større kvalitet enn de som er kategorisert som C - Midt i mellom. Dette gjør det mer innbydende å gå her.

Fasadene i den vestvendte enden av Karenslyst allé er kategorisert som D - Kjedelig. Her er det store enheter med få dører. Det er nesten ingen variasjon av funksjoner, og det er mange lukkede og passive fasader med svært få detaljer. Her er det ikke innbydende eller spennende å gå sammenliknet med den østlige delen av Karenslyst allé. Resterende handelsfasader på Skøyen, ved Elkjøp, Hoff og deler av Thune er kategorisert som kjedelige og er ikke spennende og innbydende. Det er også innslag av kategori E - Inaktiv ved enden av Thune, der det er show-rooms. Disse er noe publikumsrettede, men har ikke et spennende og innbydende preg.



POLITISKE VEDTAK, PLANER OG FØRINGER

Utviklingen som skjer på Skøyen må skje i tråd med flere politiske vedtak, planer og føringer. Når vi skal se på utviklingen på Skøyen må vi forholde oss til disse føringene. Utdraget nedenfor er hentet fra Plan- og bygningsetatens dokument "Byplangrep Skøyen" (Siebke-Løge et al. 2015). Oversikten over politiske vedtak,

planer og føringer fra byplangrepet viser til flere dokumenter, blant annet kommuneplanen for Oslo kommune 2008. I april 2015 kom den nye, oppdaterte kommuneplanen for Oslo. Den inneholder flere nye føringer for utviklingen av Oslo, og vi har satt oss inn i noen av disse.

POLITISKE VEDTAK, PLANER OG FØRINGER

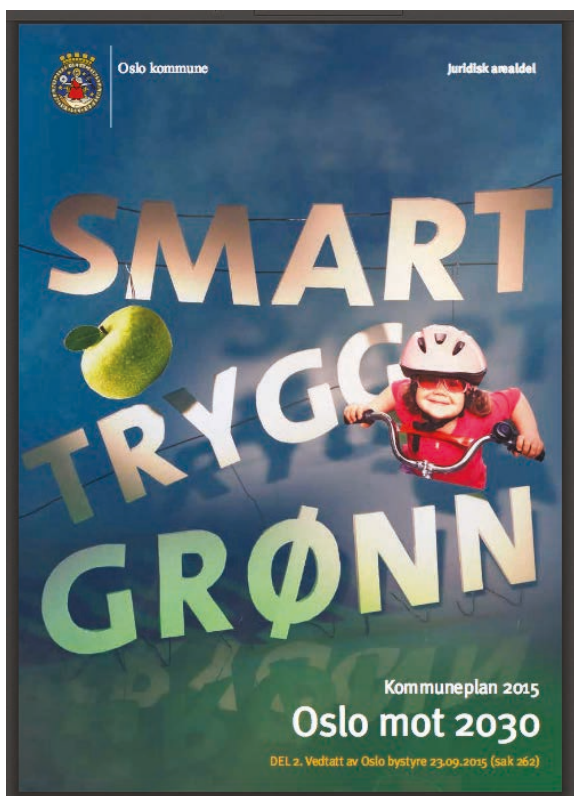
Skøyen har siden 1980-tallet gjennomgått store endringer, der utvikling av industrien ga rom for nye næringer og bymessig transformasjon. Kommunedelplan for Skøyen, vedtatt 1988 og revidert 1994, la grunnlaget for den storstilte transformasjonen av Thune og Kårelyst som vi ser i dag. En rekke planer og føringer er lagt til grunn for byplangrep Skøyen, og vil ha betydning for arbeidet med områderegulering for Skøyen:

- **Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (2014)** legger opp til utvikling av kompakte byer og tettsteder, redusert transportbehov, og klima- og miljøvennlige transportformer. Planleggingen skal også legge til rette for tilstrekkelig boligbygging i områder med press på boligmarkedet.
- **Oslo kommuneplan 2008** (gjeldende plan) gir føringer for en flerkjernet byutvikling, med Skøyen som overordnet knutepunkt med blandet arealbruk. Gode lokalmiljøer og levende bydelssentre skal utvikles der grøntområder, lekeplasser og parker inngår. Høyt utnyttet arealutvikling skal øke markedsgrunnlaget for kollektivtransporten. Hoff er i planen stasjonsnært område og skal utvikles med hovedvekt på boliger.
- **Kommuneplan Oslo mot 2030 "Smart, trygg, grønn"** er til politisk behandling. Vedvarende sterk byvekst tilsier videre bolig- og arbeidsplassutvikling innenfor byggen. Utviklingen skal hensynta behov for sosial infrastruktur, rekreasjonsområder og et robust transportsystem.
- **Planprogram for Fornebubanen Lysaker – Majorstuen (2014)** fastsetter planavgrensning og utredningsalternativer for KU for en rekke planarbeid mellom Lysaker og Majorstuen relatert til fremføring av t-bane til Fornebu og tilhørende byutvikling.
- **Kdp for Skøyen 1994 erstatter kdp fra 1988** og ligger til grunn for Skøyenbyens utvikling mot øst. Planen fastsetter prinsipper for trafikksystem, arealbruk og utforming, deriblant bebyggelsens utnyttelse, høyde (4-5 etasjer) og retning, materialbruk, publikumsrettet virksomhet mot offentlige rom, plasser og gateløp, siktlinjer og høybygg. Det skal ikke etableres større kjøpesenter i området. Minst halvparten av parkeringen i området skal være i p-hus eller under bakken.
- **Utpekte allégater eller gater/byrom med grøntpreg** er Drammensveien, Sjølyst allé, Messeveien og terminalområdet. Et felles grøntdrag/ park skal utvikles for Sofienlund og Hoffselva, og Hoffselva skal åpnes mot sjøen.
- **Høyhus i Oslo behandlet av bystyret 2005.** I henhold til bystyrevedtak kan det her vurderes byggehøyder inntil 42 m høyde, men det skal også utarbeides alternative planforslag med byggehøyder inntil 28 m.
- **Byøkologisk program (2011)** har blant annet som målsetning at byens blå-grønne preg og biologiske mangfold bevares og forsterkes. Gode byrom og viktige historiefortellende og bevaringsverdige bygninger og miljøer skal søkes bevart.
- **Kdp for Grøntplan for Oslo (1992)** foreslår naturpreg for Hoffselvassdragets øvre deler og åpning og omregulering til byggeområde/friområde (parsell 4 E) mot Bestumkilen. Hele Mærradalsbekken anses bevaringsverdig og turveisystem kan sammenkobles turvei langs Bestumkilen.
- **Kdp for torg og møteplasser (2009)** viser behov for etablering av torg og møteplasser for hele Skøyen i forbindelse med byutvikling.
- **Kdp for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (2003)** legger til rette for etablering av varehandel ved både Hoff, Thune og Skøyen/Sjølyst som videreføring av eksisterende handelssentre.
- **Konseptvalgutredning for jernbane, t-bane og øvrig kollektivtrafikk** er under arbeid og gir føringer for jernbanens rolle på Skøyen og konsept for buss langs E18 og på Skøyen.
- **K2012 (Ruter) (2011)** legger til grunn at byveksten skjer i knutepunkt, slik at kapasiteten i banesystemet utnyttes.
- **Oslopakke 3 (2012)** viser til at kommende byutvikling på strekningen Lysaker – Skøyen må bidra til finansiering av Fornebubanen ved grunneierbidrag.

Figur 19. Politiske vedtak, planer og føringer. Hentet fra Byplangrep Skøyen (Siebke-Løge et al. 2015)

OSLO KOMMUNEPLAN 2015 - SMART TRYGG GRØNN

For utviklingsområder i ytre by med kollektivknutepunkt bør det være en samlet områdeutnyttelse på 125 prosent, med høyest utnyttelse rundt kollektivknutepunktet (Oslo kommune 2015b).



Figur 20. Forside til Kommuneplan 2015 "Oslo mot 2030". (Oslo kommune 2015b)

§ 11.2 Ytre by: utviklingsområder, kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder (jf. pbl § 119 nr.5)

1. I utviklingsområder i ytre by angitt på plankart 1–2 skal følgende sikres gjennom felles planlegging:

a. Avsetning av nødvendig areal til teknisk, sosial (skole, barnehage, sykehjem mv.), blågrønn og kulturell infrastruktur, samt idrettshaller/-anlegg.

b. Bymessig utforming av området, gjennom høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettede funksjoner i 1. etasje i sentrale gater/byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige eksisterende stedskvaliteter.

c. Stasjonsområde for skinnegående trafikk skal gis en sentral rolle som sted, med offentlige byrom og sosiale/kulturelle og andre publikumsrettede funksjoner.

d. God tilgjengelighet, med prioritering av gang- og sykkeltrafikk, sammenhengende grønnstruktur og gate- og byromsstruktur, både internt og til tilstøtende områder skal sikres.

e. God gang- og sykkeltilgjengelighet til kollektivmidler og effektive bytter mellom kollektivmidler skal sikres.

f. Vei- og gatesystemet skal prioritere lokalsamfunnet fremfor gjennomgangstrafikk.

g. Tilfredsstillende skjerming mot støy- og luftforurensning gjennom lokalisering og utforming av bebyggelse skal inngå.

2. Områder ved kollektivknutepunkter skal vurderes utviklet med høy tetthet, og sikres høy bymessig/arkitektonisk kvalitet og gode gate- og byrom.

3. For andre stasjonsnære områder skal det vurderes økt tetthet, med god bymessig/arkitektonisk kvalitet og gode gate- og byrom.

4. Pkt. 1 a-g skal være retningsgivende for områder ved kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder som vurderes egnet for bymessig utvikling.

Over vises et utdrag fra den juridiske arealdelen til kommuneplanen for Oslo 2015 (Oslo kommune 2015b). Skøyen er utpekt som et kollektivknutepunkt, og utviklingen der skal følge disse kravene.

SKØYEN I UTVIKLING

EN OVERSIKT OVER PÅGÅENDE PLANARBEID

STERK UTVIKLING

Skøyen er kanskje det stedet på vestkanten av Oslo som har hatt sterkest utvikling de siste 10 årene (Wikipedia 2016a). Utviklingen på Skøyen hefter seg på mange overordnede planer for Oslo og Akershus. I følge Schmidt (2014) er den offentlige planleggingens rolle å sikre helhetlig bystruktur og unngå "lappetepe"-utvikling, korrigerer feilfunksjoner og sikre felles goder. Nedenfor blir flere av planene der Skøyen inngår i planarbeidet gjennomgått.

FORNEBUBANEN

I kommuneplanen "Oslo mot 2030" inngår planarbeidet på Skøyen i en større plan sammen med Vækerø og Lysaker. Denne planen er avsatt med krav om områderåde-regulering (Siebke-Løge et al. 2015). Et av satsingsprosjektene til Ruter i Oslo/Akershus er arbeidet med Fornebubanen. I juni 2014 ble planprogram for Fornebubanen fastsatt, der det planlegges T-banelinje fra Fornebu til Majorstuen via Lysaker og Skøyen (Ruter 2016). Oslopakke 3 legger til grunn oppstart i 2018, og forutsetter tiltak på E18 ved Skøyen (Dark+Adept 2013). Fornebubanen er en satsing på kollektivtrafikken for å møte den forventede befolkningsveksten. Den nye kollektivløsningen vil være en avlastning av veinettet inn mot og gjennom Oslo (Ruter 2016). Planprogrammet for Fornebubanen legger føringer

for utvikling av E18 og byutviklingen på arealer mellom Lysaker og Filipstad, med særlig vekt på Lysaker, Vækerø og Skøyen.

HOFFSDIAGONALEN

I tilknytning til Fornebubanen er det sett på muligheten for en ny samlevei på vestsiden av stasjonen, også kalt Hoffsdigonale. Hoffsdigonale er et grep for å få bilene vekk fra Skøyen sentrum og vil erstatte strekningen av Drammensveien som går under Skøyen stasjon og bortover mot E18.

NY TRIKKETRASÉ

Etter forslag fra PBE ser Ruter også på muligheten for å flytte trikketraseen som går gjennom Skøyen, parallelt med Drammensveien/Hoffsveien. Grepet går ut på å la trikketraseen følge Drammensveien helt opp til Hoff, i stedet for at trikken får en egen trasé etter Thune slik som i dag. Dette vil sammen med Fornebubanen styrke Skøyen som et knutepunkt (Amlie et al. 2015).

VESTKORRIDOREN

Begrepet vestkorridoren brukes om den vestlige entreen inn til Oslo fra Asker. Vestkorridoren omfatter veiene, jernbanen og områdene langs strekningen, deriblant Skøyen. Områdene i vestkorridoren er ofte referert til som "Business districts" i Oslo og Akershus, på grunn



Ruter#



**Bydel
Ullern**

av områdenes sterke vekst av kontorer de siste årene (Svingheim 2009). Skøyen er derfor en del av et større planområde som inkluderer flere knutepunkt. Vestkorridoren har vokst mye de siste 10 årene, med en høy andel arbeidsplasser og stor boligutbygging. På Skøyen er store deler av sentrum utbygget med kontorer, med kun ett boligkompleks separert fra kontorbebyggelsen. Det forventes også vekst de neste 20 årene. Det er derfor planer om utvidelse eller omlegging av E18, fordi veien er veldig trafikkert, utgjør store miljøproblemer på strekningen og er en barriere som hindrer by- og stedsutvikling på viktige knutepunkt (St. meld nr. 17 (2008-2009)).

BESTUMKILEN

Frognerkilen, som ligger på østsiden av Bygdøy, er en del av Fjordbyprosjektet til Oslo kommune. Fjordbyprosjektet arbeider med å frigjøre arealer ut mot sjøen til fremtidsrettet byutvikling med boliger, rekreasjon og næring. På den måten kan byen åpnes opp mot fjorden (Plan- og bygningssetaten 2016). Å styrke forbindelsen til fjorden er også en del av Byplangrep Skøyen. På vestsiden av Bygdøy, ved båttopplaget i Bestumkilen, er det også sett på muligheter for utvikling. Bydel Ullern har initiert og ledet et mulighetsstudie av Bestumkilen (Hjelmtveit et al. 2010).

NY JERNBANETUNNELL?

Jernbanetunnelen fra Oslo Sentralstasjon til Skøyen utgjør en utfordring for togkapasiteten i Oslo og Akershus. KVVU Oslo-navet er en konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og ut av Oslo. Rapporten ser på muligheter for en egen regiontogtunnel (KVVU-staben 2015). Skøyen stasjon har vært påbygd flere ganger, senest i 1998 da den ble ombygd til en firesporsstasjon (Jernbaneverket 2016). Rapporten konkluderer med at det ikke vil være plass til en ytterligere utvidelse til seks spor, og ser at dersom det skal være en egen regiontunnel, må denne gå utenom Skøyen. Togovergangene og -byttene vil da foregå på Lysaker og Nationaltheatret, noe som betyr at Skøyen mister både regiontog og flytog. Planene i tilknytning til jernbanetunnelen byr på store utfordringer som samferdselsetatene og politikerne står ovenfor, og de vil ha stor innvirkning på Skøyen som knutepunkt (KVVU-staben 2015).



Jernbaneverket



Statens vegvesen



Plan- og bygningssetaten

BYPLANGREP SKØYEN

- FØRSTE STEG MOT OMRÅDEREGULERING

BEHOV FOR OMRÅDEREGULERING - BYPLANGREP SKØYEN

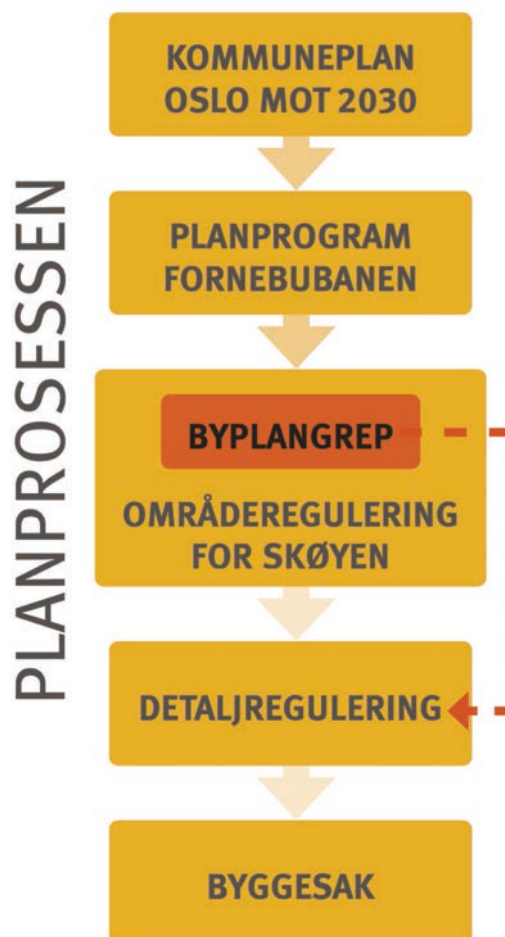
Skøyens rolle i utviklingen av Oslo by er viktig og inngår i mange planer. Det er derfor store utfordringer og mange planer som skal stemme overens når knutepunktsutviklingen og stedsutviklingen skal skje på Skøyen. Utviklingen må samkjøres med store, overordnede plangrep, som utviklingen av E18 og Forneubanen. I tillegg må planene for flytting av trikketraseen og en eventuell ny jernbanetunnell avklares. Samtidig må planene for flytting av trikketraseen og en eventuell ny jernbanetunnell avklares. Samtidig med disse usikkerhetsmomentene er utbyggingspresset stort, og mange store eiendomsutviklere venter på å få klarsignal fra Plan- og bygningsetaten. Behovet for en overordnet plan for knutepunktsutviklingen på Skøyen er stor.

I forbindelse med arbeidet av områdereguleringen er Byplangrep Skøyen laget. I introduksjonen til byplangrepet står det: "Som et foreløpig grunnlag for arbeidet om områderegulering og behandling av pågående plan- og byggesaker på Skøyen, har byrådsavdeling for byutvikling bedt Plan- og bygningsetaten utarbeide et forslag til byplangrep for Skøyen. byplangrepet skal angi en overordnet disposisjon for Skøyen hvor det skal legges stor vekt på en bymessig og miljømessig utvikling med høy kvalitet, og hvor kontakten mot sjøen styrkes. Skøyen er i transformasjon, og hensikten med byplangrepet er å sikre fremtidsrettet og helhetlig utvikling." (Siebke-Løge et al. 2015)

MULIGHETSSTUDIER

På bestilling fra Plan- og bygningsetaten er det utarbeidet tre mulighetsstudier som grunnlag for Byplangrep Skøyen. Mulighetsstudiene er utført av:

- Norconsult og Rodeo
- Dark, Adept og Rambøll
- Sweco og Alliance arkitekter



Figur 21. Illustrasjon av planprosessen. Hentet fra Byplangrep Skøyen. (Siebke-Løge et al. 2015).



Figur 22. Byplangrep Skøyen, forside. (Siebke-Løge et al. 2015).

BYPLANGREP SKØYEN

Hensikt

“Hensikten med byplangrepet er å sikre en framtidsrettet og helhetlig utvikling. byplangrepet viser en overordnet disposisjon som omfatter prinsippene for arealbruk, struktur for offentlige rom, byggehøyder, utnyttelse og trafikksystem” (Siebke-Løge et al. 2015).

Ambisjoner

byplangrepets ambisjoner for det fremtidige Skøyen er å “utvikle området til en flerfunksjonell, tett 24-timers by som åpner seg mot og møter fjorden.

Begrepet «24-timers by» forstås slik:

“Boliger skal innpasses innenfor hele planområdet, og det legges til rette for en flerfunksjonell arealbruk med kultur, sosial infrastruktur og tilbud tilpasset et byliv over hele døgnet og året.”

“Blågrønne og urbane almenninger, plasser og torg skal utvikles og sikre attraktive forbindelser mellom det tette og bymessige Skøyen, og rekreasjonsområdene som Bygdøy, Frognerparken, marka og fjorden” (Siebke-Løge et al. 2015).

“Det legges opp til boliger i hele området, og større høyder og utnyttelse ved Hoff og stasjonsområdet på Skøyen. Biltrafikk og bilparkering reduseres, og gående og syklende prioriteres. Gatestrukturen gjøres mer finmasket for å sikre bedre tilgjengelighet for fotgjengere”. (Siebke-Løge et al. 2015)

Premisser for byplangrepet

Det er lagt en rekke premisser til grunn for arbeidet med byplangrepet og for at ambisjonene i plangrepet skal nås. Premissene innebærer store usikkerhetsmomenter som

gjør byplangrepet svakt og lite troverdig. Det er blant annet lagt til grunn at:

- E18 legges under bakken
- Fornebubanengjennomføres
- Trikkeholdeplass flyttes til stasjonsområdet
- Eventuell utvidelse av jernbanespor løses i tunnel utenom Skøyen, og byggegrense legges nærmest mulig sporene.
- Detetableresenavlastningsvei, «Hoffsdiagonalen»
- Båtopplag ved Bestumkilen må lokaliseres et annet sted innenfor fjordbyen vest.

En planlegger i Statens Vegvesen har uttalt under prat med oss at en tunnelløsning for E18 under Skøyen har mange svakheter og at det er stor sannsynlighet for at veien vil gå i dagen. I et møte med Plan- og bygningsetaten spør vi om hva de tenker om usikkerhetsmomentene rundt E18 og flytting av trikken i forhold til videre arbeid med områderegulering av Skøyen. De forteller at de ser utfordringene og at i en fremtidig områderegulering vil det bli utarbeidet to planer, der den ene har veien i tunnel, mens den andre har veien i dagen.

I et møte med Ruter fikk vi inntrykk av at de ikke ønsket å endre trikketraseen. Etter møter og intervjuer med Ruter, Statens vegvesen, Plan- og bygningsetaten og utbyggere på Skøyen har vi også fått inntrykk av at det er delte meninger om Hoffsdiagonalen, og at denne løsningen ikke er ønskelig for alle parter.

Grep som foreslås i Byplangrep Skøyen

1. Struktur for offentlig rom

- Aktiv strøksgate (handel mot gaterommet, små høydeforskjeller, tilrettelagt for fotgjengere og opphold)
- Aktive fasader (bebyggelse med publikumsrettede fasader som skal støtte opp under bylivet i uterommene, mange innganger og varierte tilbud langs fasadene)
- Byrom- og parkhierarki (et nettverk av større og mindre byrom skal utvikles i tilknytning til gatenettet)
- Fra vei til gate (utforming av gater og byrom skal bidra til bymessig utvikling av Skøyen,
- Bebyggelse skal definere hovedforbindelsene)
- Trygge koblinger (gang- og sykkelforbindelser som knytter Skøyen til grøntområder)
- Finmasket nett tilpasset fotgjengere (Skøyen skal etableres med bymessig kvartalsstruktur)

“Gater og byrom på tvers av barrierer, der byliv og aktivitet i de offentlige uterommene er prioritert, vises som fotgjengerprioriterte soner og allmenninger. Det skal være aktive fasader langs strøksgater og sentrale byrom.”

“Bymessige kvaliteter legges til grunn for de offentlige rommene på Skøyen: For å utvikle Skøyens urbane preg og sikre aktivitet og byliv i de offentlige uterommene, må ny og eksisterend bebyggelse forholde seg aktivt til de tilliggende gate- og byrommene. Ønsket urbanitet krever variasjon og intensitet i uterommene. Bebyggelsens bidrag til dette innebærer en viss tetthet i kombinasjon med blandede byfunksjoner, også i høyden og variasjon i publikumsrettede tilbud.”

2. Arealbruk/funksjoner

- Kontorarbeidsplasser må balanseres mot

behovet for boliger og publikumsrettede funksjoner som handel og kultur.

- Antall boliger økes
- Parkeringsdekningen settes til et minimum *“Gateplanet i det sentrale Skøyen legges til rette for publikumsrettet virksomhet. Forretninger og annen utadrettet aktivitet prioriteres i de nederste etasjene. Langs strøksgater og byrom er det spesielt viktig at fasadene skaper byliv. I mindre sentrale områder skal inngangsplanet gis en takhøyde som muliggjør utvidelse av sentrumsstrøket når utviklingen senere tilsier det.”*

3. Høyder og utnyttelse

- 12-16 etasjer i sentrum, 8-12 etasjer rundt sentrum, 5-8 etasjer utover og mindre enn 5 etasjer i ytterkantene.

“Lavere høyder mot byrom, omkransende småhusbebyggelse og verneverdige bygningsmiljøer”

“Det foreligger utbyggingsinteresser med ønsker og planer om store høyder og høy utnyttelse over hele det sentrale Skøyen. Prosjektene konkurrerer om oppmerksomhet og betydning i bybildet, og utfordrer kvaliteter i de ulike byrommene. Den høye utnyttelsen utfordrer også målet om større innslag av boliger som ledd i å gjøre Skøyen levende utover arbeidstiden.”

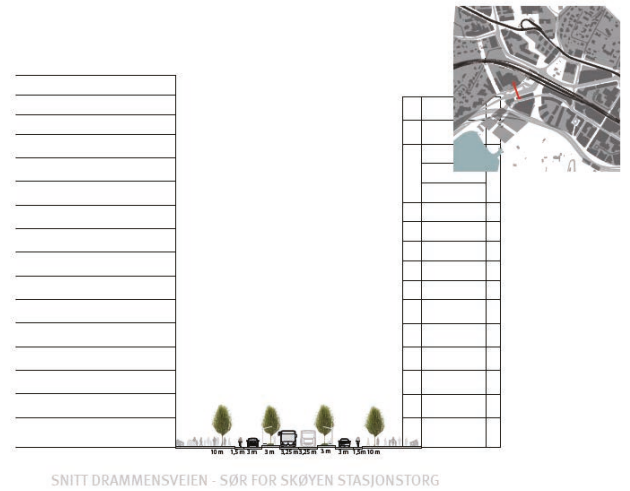
4. Overordnet trafikksystem

- Redusere trafikkbelastning på de sentrale delene av Skøyen (opprette Hoffsdagonalen, gatekryss i stedet for rundkjøringer, lav parkeringsnorm,
- Gater som inviterer til byliv og opphold (sikre finmasket struktur av gaterom og ferdselsårer, passasjer og plasser som trekker mennesker og byliv inn i de sentrale områdene på Skøyen)
- Effektivt og attraktivt knutepunkt (samle holdeplasser for buss, trikk, t-bane og tog,

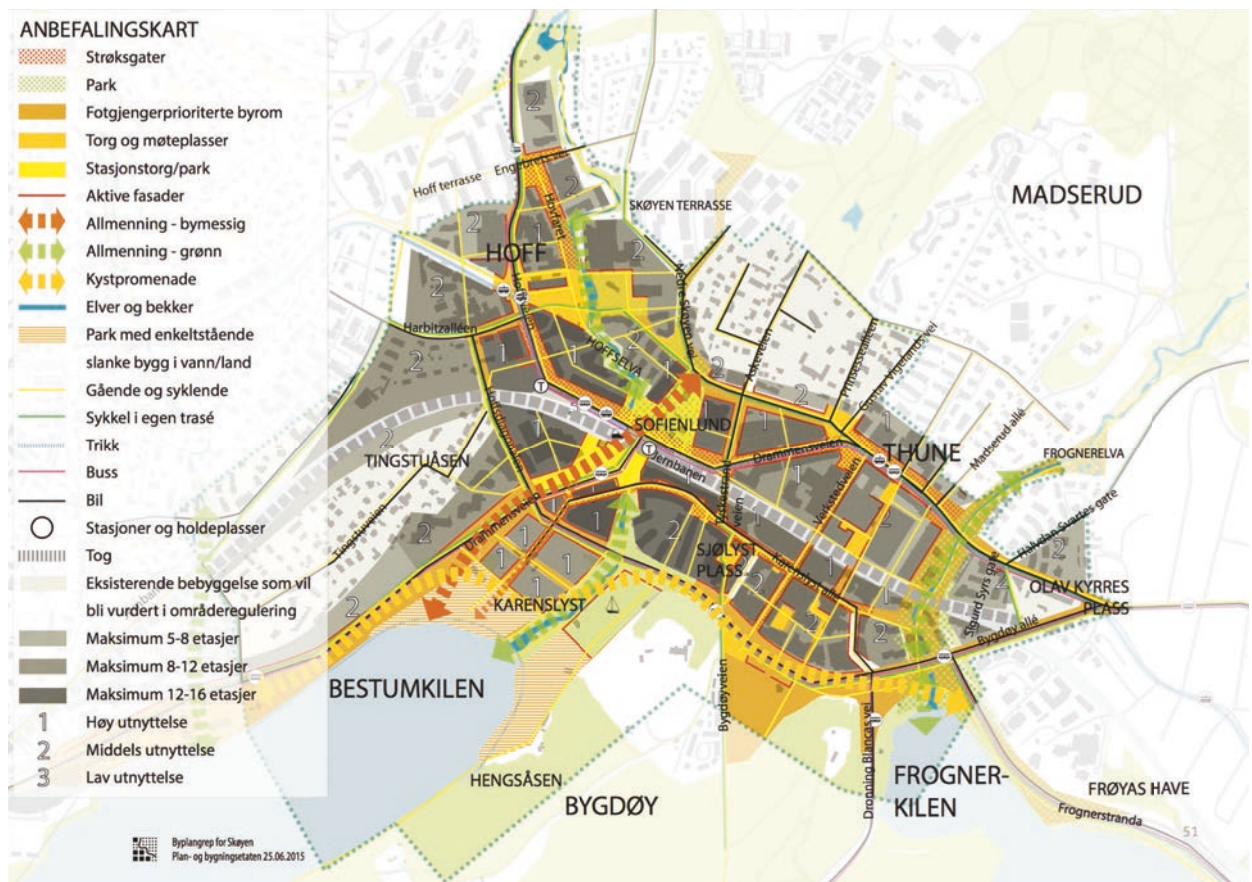
sykkelparkering ved knutepunktet, prioritere trikkens fremkommelighet)

- Tilgjengelighet og fremkommelighet for syklende (prioritere trikkens fremkommelighet, samtidig som øvrig byliv og gående og syklende gis gode rammer)

“Bilbruken på Skøyen skal reduseres og tilpasses området nye bymessighet. Nødvendig gjennomgangstrafikk ledes utenom de sentrale områdene. Dette gir de nødvendige rammebetingelsene for å ta i bruk gateromene til byliv, aktiviteter og opphold. Trafikksystemet skal legge til rette for gater med vekst og utvikling av publikumsrettet virksomhet på gateplan, for å skape et godt byliv.”



Figur 23. Forslag til fremtidig snitt av Drammensveien (Siebke-Løge et al. 2015).



Figur 24. Anbefalingskart for Skøyen, hentet fra Byplangrep Skøyen. (Siebke-Løge et al. 2015).

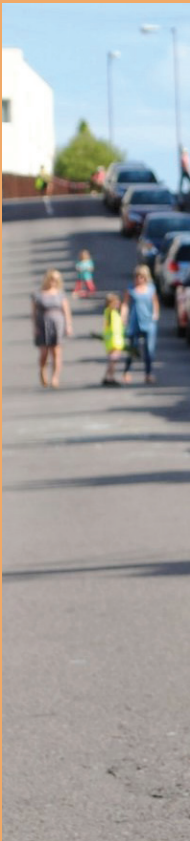
SKØYEN VEL'S HØRINGSINNSPILL

Skøyen Vel er en engasjert aktør i utviklingen av Skøyen, og har sendt høringsinnspill til PBE angående byplangrepet. De er sterkt bekymret for at byplangrepet åpner for vurdering av planer før områdereguleringen er ferdig, og at det kan føre til forhåndstilsagn eller føringer for utbyggingsavtaler som vil binde opp det videre planarbeidet. De ytrer sine bekymringer for at dersom PBE vurderer reguleringsplaner eller byggesaker som allerede er innsendt eller venter på å bli innsendt før områdereguleringen er ferdig, vil det gå på bekostning av en helhetlig plan for området. De er også redd for at slike vurderinger som ikke inkluderer områdereguleringen vil føre til en ny og udemokratisk planprosess som ikke inkluderer medvirkning.

De ønsker et bygge- og deleforbud i området inntil områdereguleringen er vedtatt gjennom en åpen prosess med reell medvirkning. Videre har de listet opp føringer de ønsker for områdereguleringen, blant annet sosial infrastruktur, blågrønne strukturer, idrett og kultur, bedre utnyttelse av båttopplagstomten ved Bestumkilen, sikring av vernede områder og bygg, prioritering av myke trafikanter, høy boligandel, sikring av bomiljø til nærliggende områder av planområdet og mindre fremmedparkering og gjennomkjøring i boligområder. Videre er det listet opp kritiske punkter i fremlagte planer, som byggehøyder, omlegging av trikken og Hoffsdiaagonalen (Holtedahl & Bødtker 2015).

“ *Utbyggere får styre utviklingen av Skøyen*
- Skøyen vel ”

“ *Vi er sterkt bekymret for at dette er en ny og udemokratisk planleggingsprosess som ikke inkluderer den medvirkning som plan- og bygningsloven foreskriver*
- Skøyen vel ”



MEDVIRKNING

spørreundersøkelse
og intervjuer

SPØRREUNDERSØKELSE

OM SPØRREUNDERSØKELSEN

For å nå ut til målgruppen, de som er på Skøyen i sin hverdag, lagde vi en elektronisk spørreundersøkelse for å finne ut hvordan Skøyen brukes og oppleves i hverdagen. Spørreundersøkelsen består av totalt 38 spørsmål, og tar 7-9 minutter å gjennomføre. Undersøkelsen var åpen for svar i 10 uker, fra 3. februar til 13. april, og er anonym i henhold til retningslinjer fra Personvernet og Datatilsynet. Totalt fikk vi inn 359 svar.

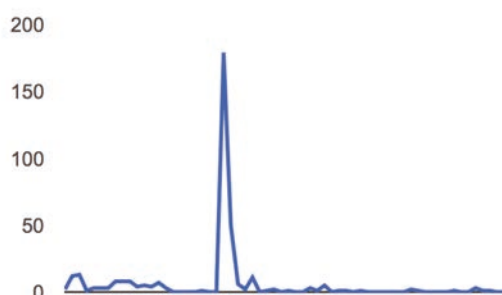
VALG AV SPØRSMÅL

Spørsmålene i undersøkelsen ble utarbeidet på bakgrunn av at vi trengte informasjon vi ikke fant i eksterne og egne stedsanalyser. Vi ønsket å få informasjon om hva folk som bor og oppholder seg på Skøyen føler om stedet, og hvilke ønsker de har for Skøyen i fremtiden. Vi spurte derfor blant annet om hva de synes om ulike områder, hvordan de føler tilbudet av ulike funksjoner er i dag og hva de kunne ønske seg mer av. Vi spurte om trivsel og trygghetsfølelse, og om spesifikke ting som sitteplasser og støy. Det ble også spurt om de kunne skrive utdypende om hva de synes om all utbyggingen på Skøyen og hva som kunne bidratt til å gjøre Skøyen hyggeligere sosialt.

VIDEREFORMIDLING AV UNDERSØKELSEN

Den elektroniske spørreundersøkelsen ble delt via sosiale medier, Skøyen vel og av venner og bekjente. Av alle delingene var det høyest svardeltakelse da spørreundersøkelsen ble delt på bydel Ullern sin facebook-side. Dagen spørreundersøkelsen ble delt der kom det 179 svar, noe som utgjør 50 % av totalt innkomne svar.

Antall svar per dag





Bydel Ullern

25 February · 🌐

Vil du være med å påvirke hva som skjer i Skøyen sentrum i fremtiden? To studenter på NMBU skriver masteroppgave om byutvikling på Skøyen. De har laget en spørreundersøkelse, og er avhengige av at du som bor eller oppholder deg på Skøyen forteller hva DU ønsker for Skøyen sentrum i fremtiden. Spørreundersøkelsen tar 7-9 minutter å gjennomføre og er anonym.

Følg denne linken, og DEL GJERNE: <https://docs.google.com/.../15qysR8wjG1853t9f21Myt0.../viewform...>



👍 Like

💬 Comment

➦ Share



👍 You, Pernille Steen Fjeldhus and 53 others

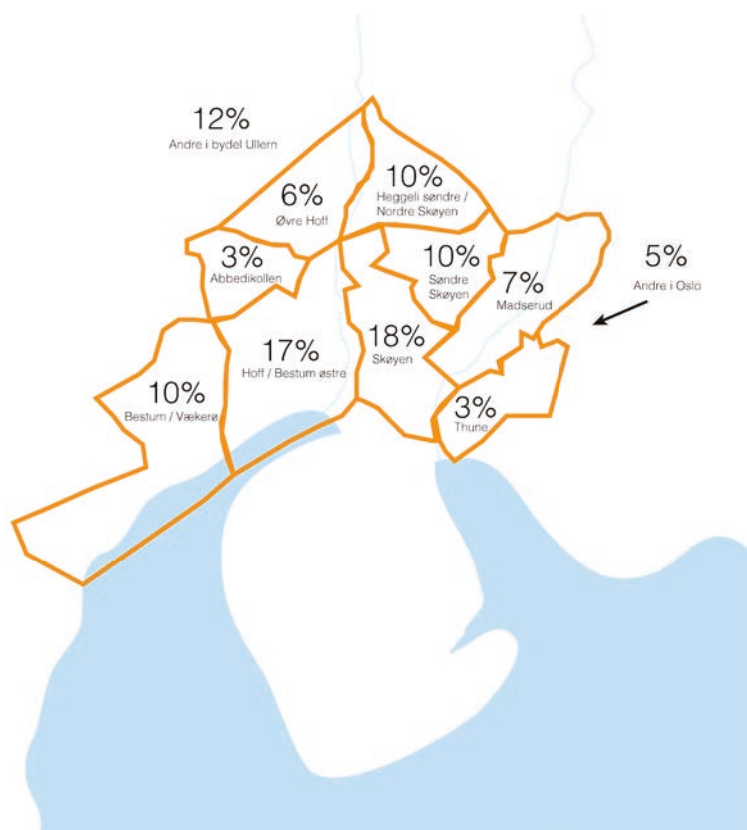
👇 Top comments

Figur 25. Skjermdump fra Facebook-siden til Bydel Ullern (Facebook).

RESULTATER FRA SPØRREUNDERSØKELSEN

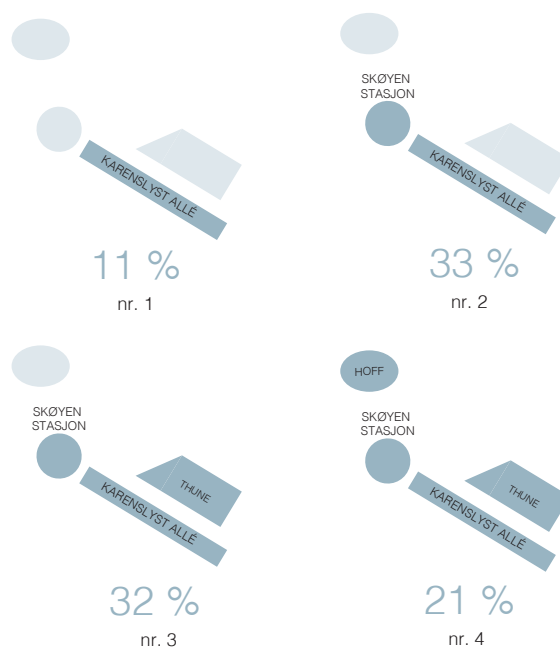
RESPONDENTENE

For å vite om resultatene fra spørreundersøkelsen er representative for hva lokalbefolkningen mener, stilte vi noen bakgrunnsspørsmål. Av de som svarte på spørreundersøkelsen er 70 % kvinner og 30 % menn. Størst andel av de som svarte er i alderen 36-60 år og utgjør 62 % av svarene. I alderen 24-35 år var det 23 % som svarte og i alderen 61-75 år var det 9 %. Av de som svarte bor 95 % på Skøyen eller i umiddelbar nærhet til Skøyen. Av de som bor i umiddelbar nærhet til Skøyen regnes alle de som har svart at de bor i Ullern bydel, Frogner, Smestad og Bygdøy. 5 % av de som svarte bor andre steder i Oslo og Bærum; Tøyen, Vindern, Holmenkollen, Majorstuen, Røa, Bærum, Persbråtan, St.Hanshaugen, Fagerborg.



HVOR ER SKØYEN SENTRUM?

Et udefinert sentrum kan bidra til at møteplasser og naturlige samlingspunkter blir mindre identifiserbare. Vår oppfatning er at det er mange delte meninger om hvor Skøyen sentrum faktisk er. For å teste ut teorien vår, stilte vi derfor innbyggerne et spørsmål om hva de anser som Skøyen sentrum. Vår teori gjenspeiles i svarene fra spørreundersøkelsen: 33 % mener at Skøyen sentrum avgrenses til Skøyen stasjon og Karenslyst allé, 32 % mener at sentrum også inkluderer Thune, og 21 % mener at sentrum også inkluderer Thune og Hoff. 11 % mener at sentrum kun er i Karenslyst allé.



Det er tydelig at det er ulik forståelse av hvor sentrum avgrenses. En forståelse er at sentrum avgrenses i skillet der bebyggelsen endres fra eneboliger til høy blokkbebyggelse (nr. 4). En annen forståelse er at sentrum er i området der det er handel og butikker, som i handlegaten Karenslyst allé (nr. 1). Sentrum kan også utvides til det nærliggende området Thune (nr. 3). En fjerde forståelse er at Skøyen sentrum er området rundt knutepunktet Skøyen stasjon (nr. 2).

HVA GJØR FOLK I SKØYEN SENTRUM?

Vi spurte målgruppen om hvilke tilbud de benytter seg av og hva de gjør i Skøyen sentrum. Hovedgrunnen til at de fleste besøker Skøyen er handel og restaurant-/caféliv. 84 % av de som svarte handler når de er på Skøyen, og 72 % går på café/restaurant. Rundt 30-40 % går rundt i gatene og ser i butikkvinduene, går turer eller er med venner. 20-30 % svarte også at de driver med innendørs aktiviteter, fjordaktiviteter, går til/fra skole/jobb, eller at de er i Skøyen sentrum fordi de bor der. 10 % sier at de jobber der.

HANDEL I SKØYEN SENTRUM

For å bli bedre kjent med målgruppen og Skøyen som sted spurte vi respondentene hva de pleier å handle i Skøyen sentrum. Hovedandelen av handelen som skjer på Skøyen er av dagligvarer, der 83 % av de som svarte sier at de handler dagligvarer på Skøyen. 61 % sier at de handler klær, kosmetikk og lignende. 50 % sier at de handler jernvare og elektronikk.

BEHOV I SKØYEN SENTRUM

Vi ønsket å undersøke hvilke behov lokalbefolkningen på Skøyen har, som de ikke får dekket i dag.

Fra undersøkelsen kom det frem at det er fire store behov på Skøyen. 70 % av de som tok spørreundersøkelsen mener Skøyen trenger mer **uteliv og kultur**. 66 % mener Skøyen trenger flere **spisesteder**. 49 % mener det er et økt behov for **parker og offentlige plasser** og 34 % mener det bør bli mer **handel og tjenester**.

Videre er det beskrevet hva de som svarte mener om utvalget og variasjonen på Skøyen i dag ut fra de fire viktigste behovene.

UTELIV OG KULTUR

Vi spurte respondentene om hva de ønsker seg mer av på Skøyen i kategorien uteliv og kultur. Av de som svarte mente 82 % at utvalget av uteliv og kultur er dårlig/lite utvalg, der 60 % mente at Skøyen trenger kino og 45 % mente at det er behov for bar eller teater-scene. 42 % mente at Skøyen trenger bar med aktiviteter i form av konserter, biljard, shuffle board o.l., og 35 % mente at det er behov for pub i sentrum. 30 % svarte at de synes det er behov for en ungdomsklubb uten alkohol.

Enkelte fremhever at de ønsker tilbud som fremmer aktivitet gjennom større deler av døgnet enn det er i dag, og andre sier de ønsker seg en bar/pub med uteservering om sommeren, så de slipper å dra inn til Oslo sentrum. Andre mener det hadde vært bra med arrangementer, som debatter, barneeventer, matlaging, teater/musikk-skole på søndager. Noen mener Vulkan i Oslo kan brukes som inspirasjon, og det trekkes fram et behov for gallerier og utstillinger eller et museum.



82 % synes uteliv- og kulturtilbudet er for lite

60 % 5 %

Flest ønsker seg kino

Færrest ønsker ikke mer av noe

SPISESTEDER

Vi spurte respondentene om hvordan de synes utvalget er av spisesteder, og hva de ønsker seg mer av innenfor denne kategorien. Når det gjelder utvalg av spisesteder er det 50 % som mener at utvalget av spisesteder er dårlig/lite utvalg, og det er nisjebedrifter de fleste ønsker seg. 78 % ønsker seg flere nisjerestauranter og 66 % ønsker seg flere nisjecaféer. 14 % mener at det bør komme flere take away-tilbud. Kjederestauranter/-caféer og fastfood er det mindre enn 5 % av respondentene som ønsker seg.

Det er tydelig å se at ønsket om noe særegent og identitetsskapende er stort. Flere utdyper at det ikke ønskes flere kjeder, andre ønsker gourmet pub/bistrorestaurant. Enkelte mener det ikke er stor sjanse for å møte noen ved en tilfeldighet, og at ingen fastboende går ut i Karenslyst allé. Andre ønsker barnevennlige nabocaféer med hverdagsmat. Det sies også at det ønskes familievennlig restaurant som ikke er pizza- eller burgerkjede, og generelt spisesteder som er åpne når lokalbefolkningen har fri (kvelder og helger).



78 %

Flest ønsker seg nisjerestauranter

3 %

Færrest ønsker seg fastfood-restauranter

PARKER OG OFFENTLIGE PLAGSER

Skøyen består av tung infrastruktur og er preget av mye bilbruk og mange grå flater. Grønne, offentlige rom er noen av kvalitetene i den urbane, tette byen (Haug 2009). Vi ønsket å høre hva de som bor på Skøyen synes om utvalget av parker og offentlige plasser. 55 % synes utvalget av parker og offentlige plasser er dårlig/lite. 60 % var enige om at det er et behov for flere parker, 49 % var enige om at det er behov for torg og 41 % var enige om at det er behov for flere lekeplasser.

Det utdypes også fra enkelte at de ønsker mer grønt, flere ikke-kommersielle møteplasser, bordtennistilbud, uformelle, attraktive, gratis møteplasser, lokk over E18, parcourpark, ballbaner, bedre utnyttede områder ved fjorden, urbane, grønne byrom, urban park, "trenger ikke et nytt Bygdøy", parkcafé med sjøutsikt, bilfrie områder med sol, utsikt til havet for alle, reetablere "løkka" for uformelt ballspill og lek, flere benker og flere små grøntområder.



55 %

synes det er for lite tilbud av parker og offentlige plasser

60 %

Flest ønsker seg park

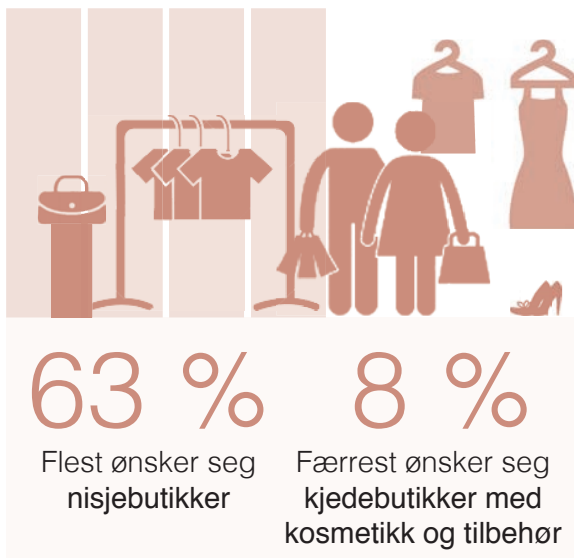
11 %

Færrest ønsker ikke mer av noe

HANDEL OG TJENESTER

Det er etablert et handelssentrum i Karenslyst allé med mange butikker. Vi ønsket å vite om innbyggerne er fornøyd med tilbudet, og hva de eventuelt ønsker mer av.

De fleste synes det er et greit utvalg av butikker innen klær, kosmetikk og lignende. Av de som svarte ønsker 63 % flere nisjebutikker, 33 % ønsker flere kjedebutikker med klær og sko, og 27 % ønsker flere merkebutikker. Av andre forslag ble nevnt dyrebutikk, leketøysbutikk og Fair Trade-butikker.



ANDRE BEHOV

I tillegg til de fire behovene som utpekte seg mest var det noen spesielle behov som utpekte seg fra de øvrige kategoriene:

- Innendørs aktivitetstilbud er viktig i et land som Norge, der været for mange gjør uteaktiviteter lite attraktive. Av de som svarte ønsker hele 63 % seg svømmehall på Skøyen.
- Offentlige tjenester er et gode i velferdsstaten og gir tilbud der alle har mulighet til å delta. Av de som svarte mener 39 % at utvalget av offentlige tjenester er

dårlig/lite utvalg. 56 % ønsker seg bibliotek, 33 % ønsker ungdomsklubb, 32 % ønsker kulturskole, 31 % ønsker ungdomsskole.

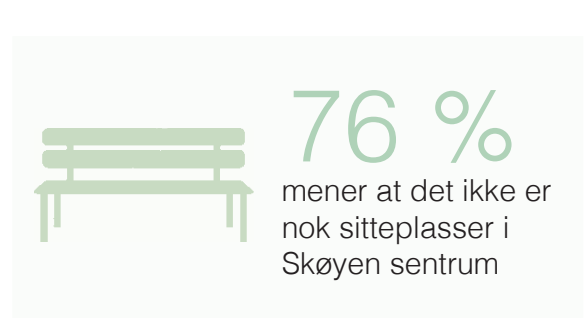
TRYGGHET

Skøyen har flere veier med høy ÅDT og det er godt tilrettelagt for bil. Vi ønsket å høre hva målgruppen føler om trygghet i sentrum. Av de som svarte mener 69 % at det ikke er nok plasser der barn kan utfolde seg/leke trygt i Skøyen sentrum.



OFFENTLIGE SITTEPLASSER

Sitteplasser er med på å invitere til opphold i gater og plasser (Gehl 2010). På Skøyen er det flere restauranter og caféer. Vi ønsket å høre om hvor fornøyd innbyggerne var med utvalg av benker og sitteplasser, som ikke er tilknyttet restauranter og caféer. Av de som svarte mener 76 % at det ikke er nok benker og sitteplasser i Skøyen sentrum.



Å BO I SKØYEN SENTRUM

Boliger i sentrum er med på å tilføre flere folk i byens gater og plasser, og påvirker bylivet (Røtnes et al 2016). Et av målene i Byplangrep Skøyen er at det skal komme flere boliger. Vi ønsket å vite hvor attraktivt det er å bo i Skøyen sentrum, og spurte derfor respondene om de kunne tenke seg å bo her. 50 % svarte at de kunne tenke seg å bo i Skøyen sentrum. For de som kunne tenke seg å bo i Skøyen sentrum var noen av grunnene at det er rolig, nær naturen, kort vei til flytoget, urbant og nær offentlig kommunikasjon. De som ikke

ville bo i Skøyen sentrum oppga blant annet motorvei, trafikk, for få boliger, dødt nabolag, for lite grønt, forurensning og lite barnevennlig som noen av grunnene.

KARAKTERISER SKØYEN SENTRUM

Mange assosierer Skøyen med et kontorområde. I spørreundersøkelsen spurte vi hva lokalbefolkningen assosierer med Skøyen. De to ordene som fikk høyest score var "Bra kollektivtilbud" med 74 % og "Få mennesker på kveldstid" med 69 %. Ordskyen under viser en sammensetning av svarene vi fikk.



“ Jeg kunne ikke tenke meg å bo i Skøyen sentrum - det oppleves fortsatt som et veikryss mer enn en urban og levende bydel ”

HANDEL OG TRIVSEL

Skøyenområdet har slik vi ser det tre handelssområder; Karenslyst allé, Thune og Hoff. De tre handelsområdene er veldig forskjellige, der handelen i Karenslyst allé er lokalisert i en handlegate, butikkene på Thune er lokalisert i et gammelt industriområde og butikkene på Hoff er samlet i et lokalsenter, men også med andre tilbud spredt rundt i området. Vi ønsket derfor å høre hvor godt lokalbefolkningen trives i disse tre handelsområdene. Av de som svarte mener 76 % at Karenslyst allé er hyggelig med innbydende butikker. Likevel synes 79 % at det ikke er innbydende på kveldstid. 56 % synes at Thune har hyggelige og innbydende butikker. På kveldstid synes derimot 78 % at det ikke er et innbydende område. Videre viser resultatene at Hoff er et mindre attraktivt handelsområde, der 79 % ikke synes at området er hyggelig med innbydende butikker. På kveldstid øker andelen til 86 %.

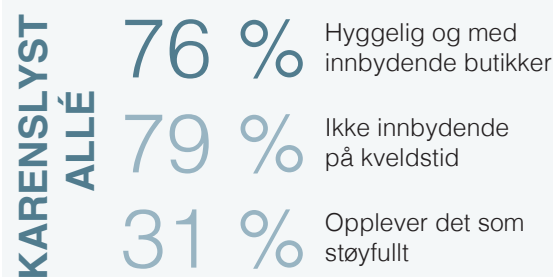
STØY I HANDELSOMRÅDER

Støy er en av flere utfordringer i byene våre, og påvirker attraktiviteten til gater og plasser. Skøyen ligger inntil E18 og har flere trafikkerte veier i sentrum. Når det gjelder støyforhold på Skøyen, opplever 31 % Karenslyst allé som støyfullt. Thune utpeker seg der 54 % opplever at det er støyfullt. På Hoff opplever 43 % området som støyfullt.

OPPLEVD AVSTAND

Publikumsrettede fasader og trivelige omgivelser er med på å minske den opplevde avstanden mellom to målpunkter (Gehl 2010). Gatene i et sentrum bør være spennende å gå i, slik at avstanden oppleves kort. I PBE's Byplangrep er det ønsket å styrke forbindelsen til fjorden og utvide sentrum slik at det inkluderer Hoff.

Vi ønsket å høre hva lokalbefolkningen synes om den opplevde avstanden på Skøyen.



Resultatene viser at kun 11 % synes det er langt å gå fra Skøyen stasjon til Bestumkilen, og 15 % synes det er langt fra Skøyen stasjon til Hoff. Den faktiske avstanden til de to stedene er omtrent like lang.

En spørreundersøkelse kan lett bli styrt av de som har laget den. Vi ønsket derfor å avslutte spørreundersøkelsen med to spørsmål der respondentene kunne svare fritt. I det første spørsmålet spurte vi:

HVA KAN BIDRA TIL AT SKØYEN BLIR HYGGELIGERE SOSIALT?

Å inkludere befolkningens innspill om hva som kunne bidra til et hyggeligere og mer sosialt Skøyen i planene er viktig for at utviklingen skjer på befolkningens premisser. Svarene varierte fra korte konkrete tiltak til lange og utdypende svar. Det var flere tiltak som var gjennomgående i mange av svarene. Vi har kategorisert svarene vi fikk i 9 kategorier, og vi har trukket ut noen av de temaene som ble nevnt hyppigst.

“Det er veldig "upperclass" på Skøyen. Det hadde vært bra med litt mer vanlige butikker og spise-/drikkesteder.”

TRAFIKK

Bilfritt Karenslyst allé / Mindre "trafikkmaskin" / Lavere fartsgrenser / Gågate i Karenslyst allé med parkering i endene / Sykkelparkering ved stasjonen / Færre parkeringsplasser

TILRETTELEGGE FOR BARN OG UNGE

Flere og større lekeplasser / Trygge gater for barn / Fritidsklubb

FLERE IKKE-KOMMERSIELLE MØTEPLASSER

Offentlige møteplasser uten kjøpeplikt / Møteplasser utenom restaurantene om vinteren

BEBYGGELSE OG STRUKTURER

Færre høye næringsbygg / Færre showrooms og kjøkkenbutikker / Tettere utbygging / Bebyggelse inntil veien ved Elkjøp / Flere boliger nær stasjonen / Utvikle Thune til et byrom med restauranter / Gater fremfor veier / Intime byrom

STØRRE MANGFOLD I HANDEL

Hobbybutikker / klesbutikker som ikke er så dyre

STYRKE BLÅGRØNNE STRUKTURER

Grønt i gatene, trær og blomster / Mindre asfalt / Bedre forbindelse og tilgjengelighet til fjorden / Offentlig brygge ved båthavna / Gjøre om Bestumkilen til park

BEDRE KULTURTLIBUD

Standup / Teater / Utliv med musikk / Førsteetasjelokaler med sponset husleie for kunstnere

STØRRE MANGFOLD AV MAT OG DRIKKE

Caféer med uteservering / Gourmetrestaurant i Bestumkilen

FLERE UTDANNINGSINSTITUSJONER

Skole / Ungdomsskole / Barnehager

HVA SYNES DU OM ALL UTBYGGINGEN SOM FOREGÅR I OG RUNDT SKØYEN SENTRUM?

Det siste spørsmålet gikk ut på at respondentene skulle ytre sine meninger om all utbyggingen som foregår i og rundt Skøyen sentrum. Planleggere og politikere må være bevisst på hvordan utviklingen påvirker de som bor og tilbringer tid på Skøyen. Svarene som var negative til utbyggingen gir en indikator på hva befolkningen ikke ønsker, og burde tas i betraktning hos politikere og planleggere i videre utvikling av områdereguleringen for Skøyen. Svarene som var positive til utbyggingen kan fungere som en indikator på hva som er gjort riktig og hva befolkningen er fornøyd med.

“ *Dei blir høgare og høgare. Det er logisk at det blir lagt til rette for pendling, men snart er Skøyen berre ein stad der ein arbeider og ikkje bur* ”

Samlet sett var flesteparten som svarte negative til utbyggingen. Veldig mange peker på at det bygges for høyt, og at det resulterer i skyggefulle, vindfulle gater. Mange nevner at det er for mye fokus på kontorer, og at det må bygges boliger i tillegg. De nye bygningene blir blant annet beskrevet som “triste”, “ensartede og fantasiløse”, “pregløse” og “grå”.

“ *Arkitekturen virker fantasiløs og billig* ”

“ *Fortsatt bygges det for mye lamellbebyggelse og lite bymessig, romdannende bebyggelse* ”

Flere nevner at området blir dødt etter arbeidstid. Noen peker på at utbyggingen virker lite helhetlig, og at utbyggerne får bestemme som de vil. Det kommer også opp at behovet for skole ikke blir prioritert.

Av de positive kommentarene blir det nevnt at det er spennende at bydelen blir mer urban og får bymessige kvaliteter. Mange peker på at det er viktig å fortette rundt knutepunktet, og at det er flott at det blir enda bedre kollektivtransport. Mange nevner at grøntarealene må prioriteres.

“ *Utbyggingen er bra så lenge det tilpasses behovene en levende “døgnet rundt”-bydel krever* ”

Det er også mange som kommer med forslag til hva som kan gjøres bedre eller annerledes. Noen foreslår å bygge en “skybar”, slik at resten av bebyggelsen ikke trenger å være så høy. Andre foreslår at alle store bedrifter bør ha grøntarealer utenfor. Et tredje forslag er å lage badestrand og aktivitetsområde innerst i Bestumkilen. Mange peker på at området bør utvikles til å bli attraktivt, med fokus på mennesker og gode oppholdsrom og med færre biler.

“ *Alle tiltak burde bidra til økt attraktivitet på gatenivå* ”

INTERVJUER

BAKGRUNN FOR INTERVJUENE

Det er et stort utbyggingspress på Skøyen blant utbyggere som ønsker å realisere sine prosjekter. Dette er også bakgrunnen for behovet for en områderegulering på Skøyen, der man ser et behov for å samkjøre utbyggingsplanene. Utbyggerne har stor innvirkning på Skøyens fremtid, og det er grunnen til at vi har kontaktet tre utbyggere med sentrale prosjekter/tomter på Skøyen for intervju og diskusjon. Utbyggerne som stiller til intervju er Skanska Commercial Development Norway, Veidekke og Kruse Smith. Målet med intervjuene er å se på utviklingen av Skøyen fra utbyggenes side, og å høre hvordan prosjektene passer inn i PBE's bygplangrep for Skøyen. Alle prosjektene er i en tidlig fase. Det ene prosjektet er i gang med parallelloppdrag, et annet venter på avklaring fra områderegulering og det siste prosjektet er ikke igangsatt fordi utbyggeren ikke har fått noen eierposisjon ennå. Eiendommene ligger mellom Skøyen stasjon og Hoff. Dette området er mindre utviklet enn Karenslyst allé sør for stasjonen. I intervjuene ønsker vi blant annet å se hvordan kommunikasjonen og samarbeidet mellom kommunen og utbyggerne har vært med tanke på byplangrepet og føringer fra PBE, og hvilke føringer de ulike utviklerne kunne ønske seg.

KRUSE SMITH

Intervju med: Anders Kristian Dahl, eiendomsutvikler.

Dato for intervju: 11.04.2016

Om prosjektet: Prosjektet ligger sentralt og god plassering på skøyen. Det er 3-4 personer som jobber med dette prosjektet for å komme til en eierposisjon. Det jobbes med å se på muligheter for tomten som de mener egner seg godt til boligutvikling.

VEIDEKKE

Intervju med: Thomas Nielsen, prosjektleder boligutvikling.

Dato for intervju: 12.04.2016

Prosjektadresse: Nedre Skøyen vei 24-26

Om prosjektet: I august 2015 kjøpte Veidekke eiendommen for å planlegge sitt nye hovedkontor på Skøyen. Eiendommen ligger nord for Skøyen stasjon, der trikkelinjen avgrenser tomten i syd og Hoffselva i vest. I dag er det to kontorbygg på tomten, som skal rives. For eiendommen har Veidekke planer om å bygge boliger i tillegg til det nye hovedkontoret. Veidekke er enda i tidlig fase, og er i gang med parallelloppdrag med fire arkitektkontor.

SKANSKA CDN

Intervju med: Stian Andresen, eiendomsutvikler og Lise Bergflødt, ingeniør.

Dato for intervju: 12.04.2016

Prosjektadresse: Tingstuveien 31

Om prosjektet: Eiendommen består i dag av en parkeringsplass på 2317 kvm, og ligger mellom Jernbanen og Hoffsvæien nord for jernbanelinjen. Eiendommen ble kjøpt opp i 2010 av Skanska CDN fra Selvaagfamilien. Prosjektet var godt i gang med reguleringsprosess, da det ble bestemt at T-bane ble valgt som kollektivløsning til Fornebu, noe som medførte at reguleringsprosessen måtte stoppe opp. Skanska CDN har nå fått lov til å starte opp reguleringen på nytt, men får ikke lov å fortsette med den gamle planen. Prosjektet er derfor nå i startfasen av en ny reguleringsprosess. Det skal trolig være en ny arkitektkonkurranse for den nye reguleringen. Det planlegges kontorbygg på tomten, med t-bane stasjon knyttet til eiendommen.

RESULTATER

Intervjuene med utbyggerne resulterte i mye og nyttig informasjon. Nedenfor blir det gjennomgått noen temaer som ble diskutert, og noen av konklusjonene vi har dratt ut fra samtalen.

BYGGETS ROLLE I DEN HELHETLIGE BYSTRUKTUREN

Vi ønsket å få et innblikk i hvordan utbyggerne planlegger den nye bebyggelsen i forhold til den helhetlige bystrukturen. Samtlige uttalte at deres prosjekt er av stor viktighet for Skøyen sentrum, men Skøyen sentrum som en helhet var ikke et tema.

“Bygget vil sannsynligvis følge bygggrensen til Klavenessbygget, slik at det blir en naturlig fortsettelse av fasadene av kvartalet langs Hoffsvæien” - Skanska

Både Veidekke og Skanska ønsker en plass foran bygget tilrettelagt for aktivitet på gateplan.

*“Det blir en åpen plass/torg i forbindelse med T-banen. (...) Med mindre finmasket service som skal være ekstrovert, slik at det etableres et godt bygulv utenfor.”
- Skanska*

“I stedet for å integrere bygningsmassene ønsker vi å koble dem sammen med et torg eller en plass mellom dem. (...) Vi ser på næring i 1. etasje, og ser at vi kan gi et næringsgrunnlag med den bebyggelsen og antall mennesker vi samler på tomte. På den måten kan vi gi noe tilbake til området, en café og et treningssenter for eksempel som kan være der fordi vi gir næringen et grunnlag for å overleve.” - Veidekke

Veidekke mener det bør være et hierarki av hvilke gater som skal aktiviseres, og tilrettelegger aktivitet i gaten ved sin tomt.

“Det er visse gater som peker seg ut som naturlige gjennomferdsårer, og det er her det er naturlig å aktivisere gateplanet. De andre gatene skal være rolige” - Veidekke

KONKLUSJON

- Generelt mener utbyggerne at sitt prosjekt har stor betydning for Skøyen sentrum.
- Utbyggerne ønsker å trekke bygget inn på tomten for å få en plass foran bygget.
 - To av prosjektene tilrettelegges med aktive fasader som kan generere aktivitet på gateplan.
 - Generelt tenker ikke utbyggerne på prosjektet sitt i kombinasjon med andres prosjekter. Dette styrker lappeteppefølelsen av Skøyen og svekker den helhetlige bystrukturen i området.

UTBYGGERNES SYN PÅ BYPLANGREP SKØYEN

Vi spurte om hvilket forhold utbyggerne har til byplangrepet. Alle utbyggerne er fornøyd med byplangrepet. De ser på det som positivt at det kommer noen overordnede føringer før områdereguleringen er ferdig.

“At det er gitt noen føringer før de går ut med områdeplanen, synes vi er veldig avklarende for hvordan vi tenker på prosjektene. For vår tomt er det sagt 50/50 bolig/næring. Det er veiledende, men det er vi veldig positive til og det gir forutsigbarhet.” - Veidekke

“Det [byplangrepet] er en veiledende føring slik vi ser det. Vi ønsker ikke å utfordre byplangrepet drastisk, vi vil ikke bare foreslå næring her. Visjonen og tankene til PBE om å transformere Skøyen i en viss retning, det følger vi.” - Veidekke

Skanska er enig med de andre utbyggerne i at byplangrepet er en god ting. De ser likevel noen utfordringer ved PBE's forvaltning, noe de øvrige utbyggerne er enige i.

- “Det [byplangrepet] er midt i blinken. Det er etatens forvaltning av byplangrepet som er problematisk. Det er fordi de krever at vi skal regulere mye mer enn det vi har anledning til å regulere. Vi vil regulere det som er vår eiendom, og det vi kan bidra med, ikke alle nabotomtene i tillegg.”

- Skanska

Skanska ser en utfordring med forvaltningen fordi de får ekstra reguleringsarbeid. Veidekke viser til en utfordring med at kommentarer om planen kommer for sent. Kruse Smith har hatt utfordring med forhandlingene med PBE:

“Det er stor interesse for å bo i Oslo og man kan stadig vekk lese i avisene at det bygges for lite. Politikerne er derfor nå i medvind for å få høyere utnyttelse, å fortette og å få flere leiligheter inn. PBE derimot er ikke med på å forhandle om kvaliteter i prosjektene. (...) PBE følger kravene strengt, gjør ingen fravikelser og vurderer ikke de faglige kriteriene.”

- Kruse Smith

KONKLUSJON

- Utbyggerne ser på byplangrepet som en god ting, og anser det som avklarende for prosjektene

- Utbyggerne ser på byplangrepet som en veiledende føring
- En av utbyggerne synes PBE's forvaltning av byplangrepet er problematisk

HØYT FOKUS PÅ BOLIGKVALITET OG Å INNFRI KJØPERNES FORVENTNINGER

Vi ønsket å høre hvilke målsettinger utviklerne har for prosjektene sine, og hvilke mål de har for uteområdene. Svarene vi fikk handler derimot mye om fokus på bebyggelsens kvalitet og lønnsomheten til prosjektet. I boligprosjektene er målene knyttet til tomteutnyttelse og hvor mange boliger som får plass på tomten.

Et mål er blant annet at leilighetene skal plasseres i en høy prisklasse. Det er fokus på gode solforhold i leilighetene, noe som ofte resulterer i lamellbebyggelse eller punktus-løsninger. Det er også viktig for utviklerne å innfri kjøpernes forventninger. På et sted som Skøyen vil dette hovedsakelig si leiligheter med høy boligkvalitet. Målene er alle grunnet i at det skal være attraktivt for boligkjøpere og lønnsomt for utviklerne. Da vi spurte om de har noen målsettinger for området eller en visjon for Skøyen var svarene kortfattede. En av utviklerne nevnte at de ønsket et aktivt gateplan og en bedre forbindelse mellom Skøyen stasjon og Hoff.

KONKLUSJON

- Utbyggernes målsettinger for prosjektene er sterkt knyttet til boligkvalitet med tanke på solforhold, uteoppholdsarealer og høy kvalitet i materialer, for å innfri kjøpernes forventninger.
- Utbyggernes målsettinger for prosjektene er sterkt knyttet til lønnsomhet for tomteeiere og utviklere.
- Det er lite fokus på at prosjektet skal tilføre noe til det offentlige.

BYGG ETTER DAGENS PREMISSE

Vi ønsket å høre om utbyggerne tenker på hvordan bebyggelsen passer inn i den omkringliggende bebyggelsesstrukturen, både dagens og fremtidens. Flere av svarene om tomtens tilknytning til områdene rundt er rettet mot dagens bebyggelsesstruktur. Veidekke er opptatt av å tilpasse byggene slik at de henger godt sammen med dagens villastruktur. De vurderer blant annet lamellbebyggelse eller små lameller i kombinasjon med punkthus. Kruse Smith ser på muligheten til å kjøpe en tomt på Skøyen. For Kruse Smith er det viktig å ikke være for ruvende i landskapet med tanke på høyder, og å tilpasse seg den eksisterende villastrukturen.

“Nei, vi tenker ikke 60 år fram i tid. Det går ikke an å bygge næring i første etasje på denne tomten for at det skal kunne bli næring der om 60 år. Det vi kan gjøre er å legge opp til en struktur der vi bygger bolig og tilrettelegger boligene til konvertering, slik at vindusåpninger kan åpnes opp og gjøres større uten at det påvirker bæringen i konstruksjonen. Men det boligområdet nord for tomten har ligget der i 60 år allerede, og det har ikke blitt handlegater der. Jeg tror ikke vi kommer til å se noe form for næring der i fremtiden.” - Veidekke.

*“Men her [Skøyen] kan det være åpent for å trekke bygget lenger inn [på tomten]”
- Kruse Smith*

KONKLUSJON

- Utbyggerne planlegger på grunnlag av dagens bebyggelsestruktur, med tanke på plassering og form på byggene

MAKT OVER REISEVANER

Hvorvidt tilgjengeligheten for bil er god eller dårlig i et område påvirker om det er mest attraktivt å velge bil eller offentlig kommunikasjon. Skøyen er Norges tredje største kollektivknutepunkt med mange kollektivreisende. Likevel er Skøyen et sted med mye trafikk og svært god tilgjengelighet for bil. God tilgjengelighet for bil kan blant annet svekke tilgjengeligheten for gående, samtidig som støy og følelsen av å ikke være trygg gjør det mindre attraktivt å gå. Utbyggere påvirker hvor godt tilrettelagt det er for biler ved å planlegge parkeringsplasser. Vi ønsket derfor å høre med utbyggerne om det skal bygges parkeringsplasser i deres prosjekter. Fra intervjuene kom det frem at det er varierende hvilke utbyggere som ønsker parkeringsplasser i sine prosjekter. En ønsker ikke parkeringsplasser da de ikke ser på dette som nødvendig fordi kollektivdekningen er god. En annen ønsker et felles parkeringsanlegg tilknyttet boligene og kontorbygget under tomten. PBE gir ikke føringer for parkeringsplasser, annet enn den generelle parkeringsnormen, og utbyggerne kan selv velge om de ønsker parkering knyttet til bygget.

KONKLUSJON:

- PBE legger ikke føringer for parkeringsplasser i tilknytning til kontor- og leilighetsbygg. Utbyggere kan derfor påvirke folks reisevaner på Skøyen

FOKUS PÅ LØNNSOMHET

Skøyen befinner seg på Oslos vestkant, og eiendomsprisene er høye. Dette begrenser antallet potensielle kjøpere som har mulighet til å bosette seg på Skøyen, og det er ofte etablerte voksne eller eldre som har mulighet til å kjøpe. En blanding av ulike folk og alders-

grupper gir større mangfold i befolkningen (Hofstad et al. 2015), og dette kan være med på å generere byliv. Et variert tilbud av boliger er med på å tilrettelegge for mangfold. Vi ønsket derfor å stille noen spørsmål til utbyggerne om hva de tenker om leilighetenes størrelse og pris. Svarene vi fikk var samstemte. De ønsket lønnsomhet og høy avkastning på leilighetene.

“Kjøpergruppen vil nok være en miks av de som flytter fra villaene sine vestover og de som trekker ut fra byen som syns det blir for urbant i sentrum. Det vil være store grøntarealer og fasiliteter som tilbys i boligene, gode balkonger, luft, lys, utsikt” - Veidekke

Vi spurte også om de i noen grad tilrettelegger for “affordable houses”, eller leiligheter som kan kjøpes og leies ut billigere, slik at mindre kjøpesterke grupper kan bo på Skøyen.

“Vi har ikke anledning til å drive veldedighet.” - Skanska

Det er heller ikke lov å regulere eiendomsretten på den måten at man tillater noen å kjøpe noe billigere enn andre, når det egentlig er verdt det samme, fikk vi til svar. Skanska sa at de gjerne tilfører kvaliteter i prosjektene sine som blir et gode for flere. De nevnte blant annet sitteplasser og parkarealer som eksempler. Dette ser de på som en investering, fordi det gjør området mer attraktivt for leietakere og beboere. Når det gjelder opparbeiding og sikring av gode uterom har utbyggerne forskjellige prioriteringer. Skanska og andre utbyggere som bygger på en forholdsvis liten tomt har typisk mindre interesse av å sikre helhet og uterom sammenliknet med utbyggere som bygger ut større områder, f.eks. slik Aspelin Ramm Eiendom har utviklet Vulkan-området.

“Vi selger tomten etter vi har bygd den, de beholder den. Det vil naturligvis være av større interesse for dem at helheten i området er bra for at området skal bli attraktivt” - Skanska

KONKLUSJON

- Utbyggerne er hovedsakelig styrt av lønnsomhet
- Utbyggere som tar for seg store områder gir ofte uteområdet bedre helhet og kvalitet, fordi de har egeninteresse av at folk synes stedet er attraktivt.
- Å dele Skøyen i mange små tomter, som et lappeteppe, reduserer ansvaret for å skape et godt, helhetlig område.

ATTRAKTIVT MED ETABLERTE KONTOROMRÅDER

Det er en høy andel arbeidsplasser på Skøyen, og selv om det er mange tilreisende til Skøyen i løpet av en dag, drar de fleste vekk fra Skøyen etter arbeidstid. Fordi det er en ensidig fordeling av bebyggelsesformål og lite “mixed use” kan Skøyen sentrum virke “dødt” på kveldstid. Dette fikk vi også bekreftet av flere av utbyggerne, som alle har god kjennskap til Skøyen via jobb eller fritid. Vi ønsket å høre med utbyggerne hva slags reguleringsformål de ser for seg eller ønsker på sine tomter, og om de eventuelt ønsker å fremme forslag til en formålsregulering som gjør at området blir mer blandet enn det er i dag. Svarene vi fikk var varierende. Skanska planlegger kontorer, Veidekke planlegger både kontor og boliger, mens Kruse Smith ønsker å bygge boliger dersom de kommer i en eierposisjon. Vi stilte også spørsmål om hva som er utslagsgivende for at de ønsker å etablere kontorer på Skøyen. Svarene her var enstemmige; Det er et godt kollektivknutepunkt, og det er et attrak-

tivt kontorområde for leietakere. Utbyggerne ønsker å bygge kontorer der det allerede er et godt etablert kontorområde.

“Det er ingen som vil kjøpe eller leie et sted langt utenfor de etablerte kontorkløstrene”
- Skanska

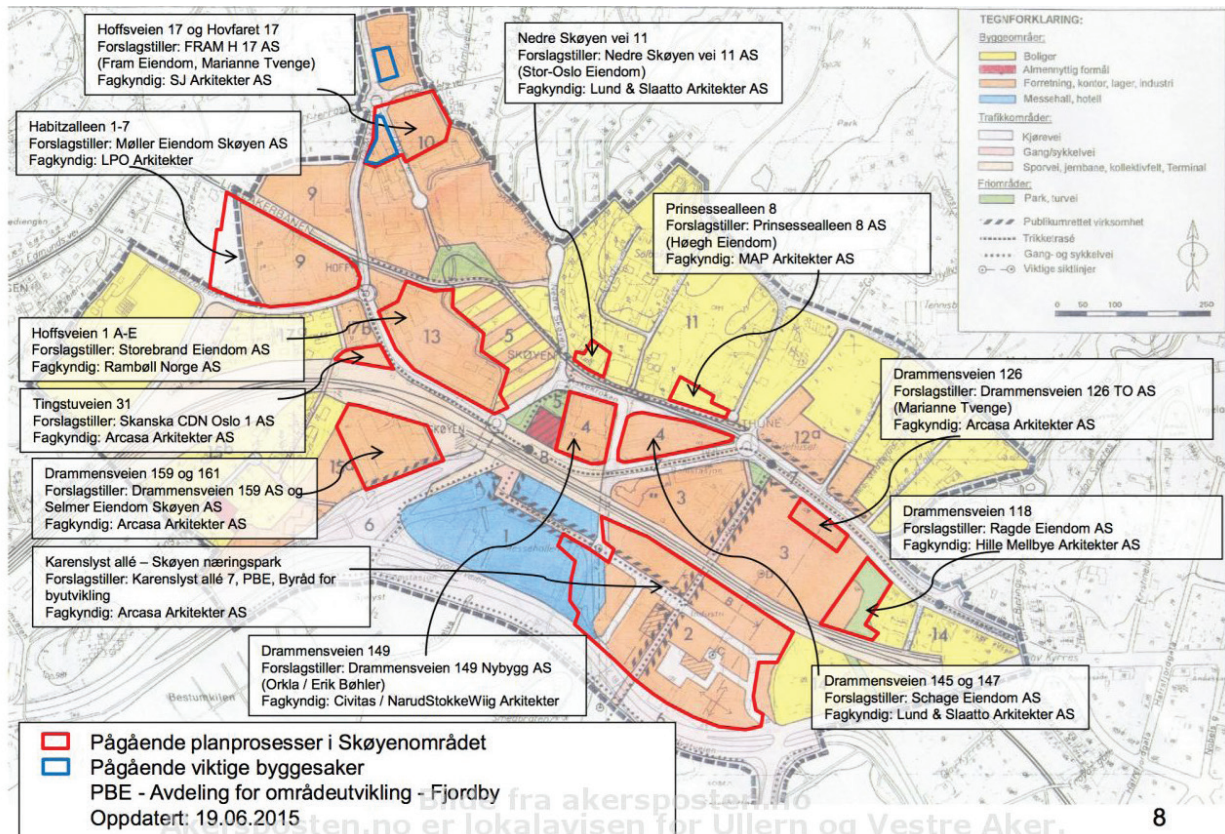
Skanska forteller at de ser et behov for en mer fleksibel regulering, slik at man ikke står bundet dersom man ønsker å endre innhold på et senere tidspunkt i prosjektet. De nevner et konkret eksempel fra et prosjekt der 1. etasje var regulert til forretning. Da de etterhvert så behovet for en café eller en annen form for spisested var ikke dette mulig fordi reguleringsformålet forretning ikke tillater servering. En reguleringsendring er en lang og tidkrevende prosess, også for denne typen bruksendring.

KONKLUSJON

- Markedet tilsier at det er lønnsomt for utbyggerne å bygge kontorer i allerede eksisterende kontorkløstre - dette motstrider prinsippene i knutepunktsutvikling om mixed use
- Regulering av formål gjør det krevende med små endringer. Dette kan være negativt for mixed use og fleksibilitet

FORTETTING FORSTÅS SOM UTBYGGING MED MANGE ETASJER

Det er mange meninger om hvilken type fortetting som er best. Når det kommer til effekten på bylivet ser vi likevel en tendens der høy blokkbebyggelse gir mindre liv på gaten. Dette har å gjøre med at den visuelle kontakten til gaten er svekket etter fem etasjer (Jan Gehl). I tillegg vil høy punkthusbebyggelse skape



Figur 26. Pågående planprosesser og byggesaker på Skøyen - "Lappeteppene". (Akersposten.no)

lange avstander, noe som svekker gangbarheten (walkability) i et område. Vi ønsket å høre med utbyggerne hvordan de ønsker å fortette på tomtene sine. I tillegg ønsket vi å høre om samarbeidet med PBE når det gjelder fortetting. Det var delte meninger i svarene vi fikk. Kruse Smith og Veidekke mente at det er viktig å fortette i høyden. En slik fortetting frigjør uteareal til opphold for beboere. Skanska fokuserer på rasjonelle plan fremfor mange etasjer. Selv om Skanska bygger på store deler av tomten, planlegges det likevel å følge maksbegrensningen på antall etasjer i byplangrepet, altså mellom 12 og 16 etasjer. Felles for alle utbyggerne er at målet med fortettingen er et stort volum, slik at utbyggingen gir høy avkastning. Kruse Smith trekker frem PBE som konservative med tanke på fortetting i høyden.

“Det må fortettes, og da må det bygges høyere. Det er viktig å ikke halte etter i den byutviklingen vi ønsker. Her synes jeg PBE kanskje er litt for konservative.” - Kruse Smith

KONKLUSJON

- Utbyggerne er opptatt av volum i fortettingen, og det fortettes ofte i høyden. Kun en av utbyggerne fokuserer på plan fremfor etasjer
- En utbygger synes PBE er konservative når det gjelder fortetting i høyden og dermed ikke følger den byutviklingen som ønskes.

RASKERE PROSESS OG SATSING PÅ FORTETTING

byplangrepet er til for å gi overordnede føringer før områdereguleringen av Skøyen blir ferdig. Vi ønsket å høre med utbyggerne om det er føringer som ikke er gitt i byplangrepet som de skulle ønske de fikk. Det var samsvar fra alle utbyggere at de ønsket seg en raskere prosess.

“Bygge fortetst mulig. Eller få til en rask prosess” - Kruse Smith

Veidekke ser potensialet for effektivisering av prosessen, og skulle ønske de fikk mer detaljerte kommentarer tidligere i prosessen.

“De [PBE] kommer med disse kommentarene på et veldig sent tidspunkt, etter vi har gått igjennom pararelloppdragene, gjennomarbeidet planforslag, hatt det ut til offentlig høring og er klar til å sende prosjektet til politisk behandling. Så dersom vi skulle ønsket noen føringer tidligere hadde det vært av den typen” - Veidekke

Det ble spurt om utbyggerne synes kommunikasjonen mellom dem og PBE er god. Svarene vi fikk var varierende. Veidekke fortalte at de kun har hatt ett møte i tidlig fase, og det var før byplangrepet kom. Nå er de i gang med pararelloppdrag, og her har de ikke kontakt med PBE underveis. Skanska fortalte at de ble invitert inn til dialogmøte, som en slags workshop med alle de involverte utbyggerne. Der fikk utbyggerne anledning til å mene noe om fire kategorier som byplangrepet handler om; formål, byggehøyder, infrastruktur og offentlige rom. Skanska fortalte at dette var veldig bra.

Kruse Smith har ikke kommet i eierposisjon på Skøyen, men har likevel en klar oppfattelse av hvordan kommunikasjonen med PBE er. Kruse Smith trekker frem at de “alternative forslagene” som PBE lager er en stor utfordring for kommunikasjonen og prosessen. Kruse Smith fortalte om to måter kommunikasjonen foregår. 1; Utvikler fremmer et forslag for PBE. PBE foreslår endring, og utvikler gjør endringene til neste møte og på denne måten blir det enighet. 2; Utvikler fremmer et forslag for

PBE. PBE er ikke fornøyd med forslaget, og utarbeidet sitt eget forslag - en alternativ plan. Videre utarbeidelser av planene ender ofte med at PBE og utbygger velger ytterpunktene av det opprinnelige forslaget. For eksempel at utbygger foreslår flere etasjer enn ønskelig, og PBE foreslår færre etasjer enn ønskelig. Kruse Smith fortalte videre at utarbeidelser av slike alternative planer gjør at prosessen går tregere. Når forslagene fremmes for politikerne blir ikke noen av planene godtatt, og de må begynne helt på nytt.

Veidekke ønsket å trekke frem en annen side ved at planprosessen går tregt. De nevnte store kostnader, noe som igjen går ut over leieprisene i det ferdige prosjektet.

“Et annet eksempel er M17, boligprosjektet ved Majorstuen, det kostet 500 millioner med en årlig rente på 40 mill. For hver uke prosjektet er forsinket koster det 5 millioner. Det er ikke prosjektet som tar de kostnadene, det er boligkjøperne. Da er det klart boligene blir dyre. (...) Hadde vi kunne gjort det raskere hadde det vært mye billigere for oss og for boligkjøperne.” - Veidekke

Selv om utbyggerne uttrykker at planprosessen går tregt, mener Veidekke at fremdriften på Skøyen kan gå raskere enn andre transformasjonsområder i Oslo, for eksempel Hovinbyen.

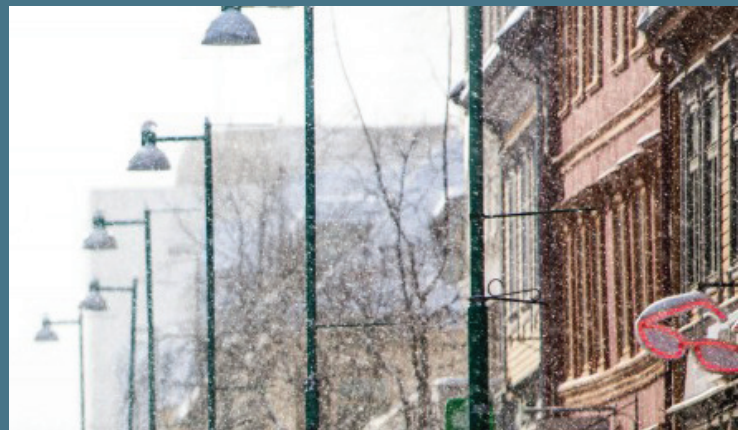
“Skøyen er attraktivt fordi det er kollektivknutepunkt og et transformasjonsområde. (...) På Skøyen er kjøpegruppene sterke og det er store aktører som arbeider med området, noe som kan gjøre at transformasjonen kan gå raskere.” - Veidekke

Videre fortalte utbyggerne at de skulle ønske både PBE og politikerne turte å satse mer på fortetting, og tørre å si ja til planforslagene.

“Når man ønsker næringsutvikling og byutvikling og tetthet, må man legge til rette for det. For at byen skal vokse må man ta noen upopulære beslutninger. Det ønsker politikerne helst ikke å gjøre, og ikke PBE heller.” - Veidekke

KONKLUSJON

- Utbyggerne synes PBE's prosess er treg, og de ønsker raskere prosess
- Kommunikasjonen mellom PBE og utvikler er dårlig i tidlig fase, og saksbehandlingen starter sent. Dette fører til at kommentarer fra tidlig fase blir formidlet for sent
- Satt på spissen blir PBE's alternative planer laget på bakgrunn av dårlig samarbeid og kommunikasjon. Med PBE's alternative planer kan kvaliteten på de ulike partenes planforslag bli dårligere, politikerne blir ikke fornøyd og planprosessen tar ekstra lang tid.
- Utbyggerne mener at treg planprosess er dyrt og går ut over boligprisene i Oslo
- En av utbyggerne tror transformasjonen kan gå raskere på Skøyen enn andre transformasjonsområder i Oslo, fordi Skøyen er et attraktivt knutepunkt. Det er sterke kjøpegrupper her og det er store aktører som arbeider på samme område
- Utbyggerne ønsker at PBE og politikere skal tørre å satse mer på fortetting



06

diskusjon

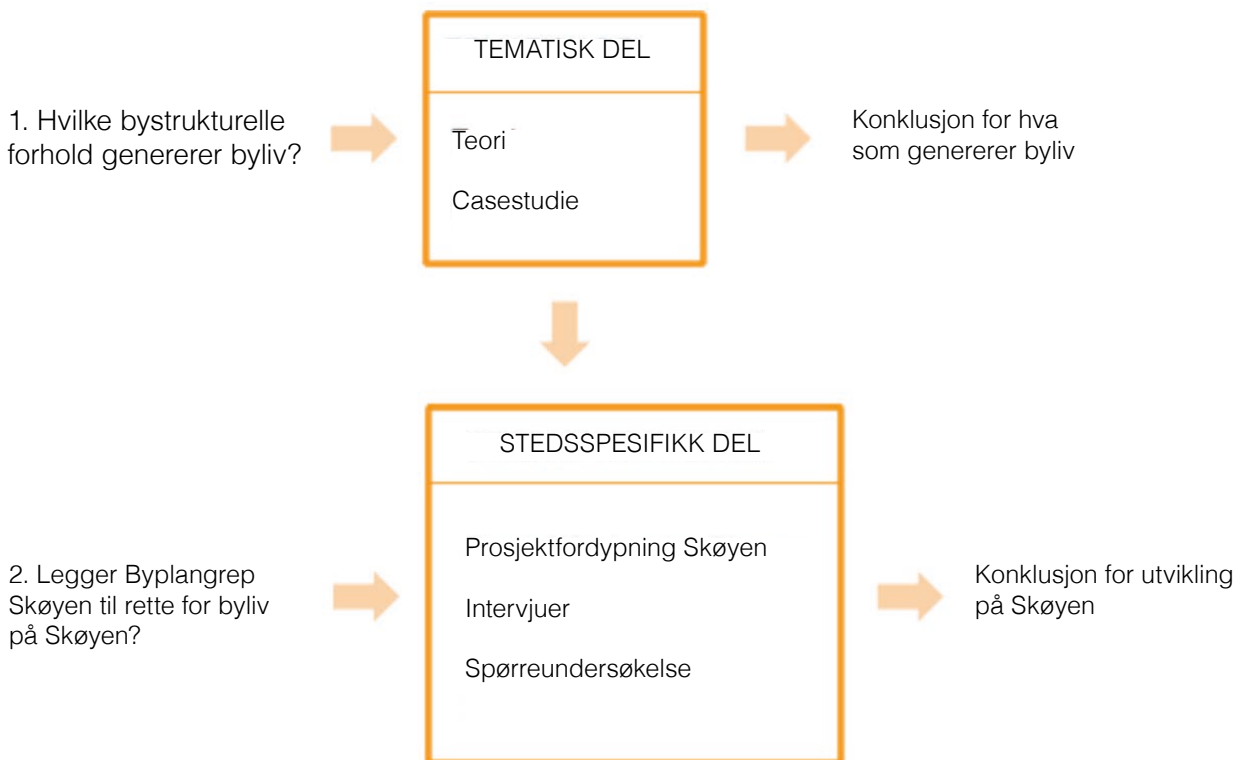
diskusjon	188
DEL 1: byliv	189
konklusjon	190
DEL 2: Byplangrep Skøyen	191
Byplangrep Skøyen og tendenser til byliv	191
Byplangrep Skøyen og utbyggere	194
Byplangrep Skøyen og spørreundersøkelsen	200
konklusjon og anbefaling	201

DISKUSJON

Avslutningsvis vil vi diskutere og drøfte funnene fra teorigjennomgangen, casestudien, prosjektfordypningen av Skøyen, intervjuer og spørreundersøkelsen.

Til å begynne med vil vi diskutere den første problemstillingen "Hvilke bystrukturelle forhold genererer byliv?". Her vil funnene fra den tematiske delen danne grunnlaget for diskusjonen.

Til slutt vil vi diskutere den andre problemstillingen "Legger Byplangrep Skøyen til rette for byliv på Skøyen?". Her vil funnene fra den tematiske delen sammen med den stedsspesifikke delen gi grunnlag for diskusjonen.



DEL 1 - BYLIV

BYLIV OG URBANITET

For å få en bedre forståelse av temaet byliv og hva som egentlig er med på å generere byliv, ønsker vi å se nærmere på teorien og case-studien.

Funnene fra casestudien resulterte i noen tendenser til hva som genererer byliv. Fra tendensene ser vi at det er et overtall av funksjonelle funksjoner som genererer byliv. Vi tror ikke dette nødvendigvis betyr at de funksjonelle forholdene har størst innvirkning på bylivet, bare at det generelt er flere av dem.

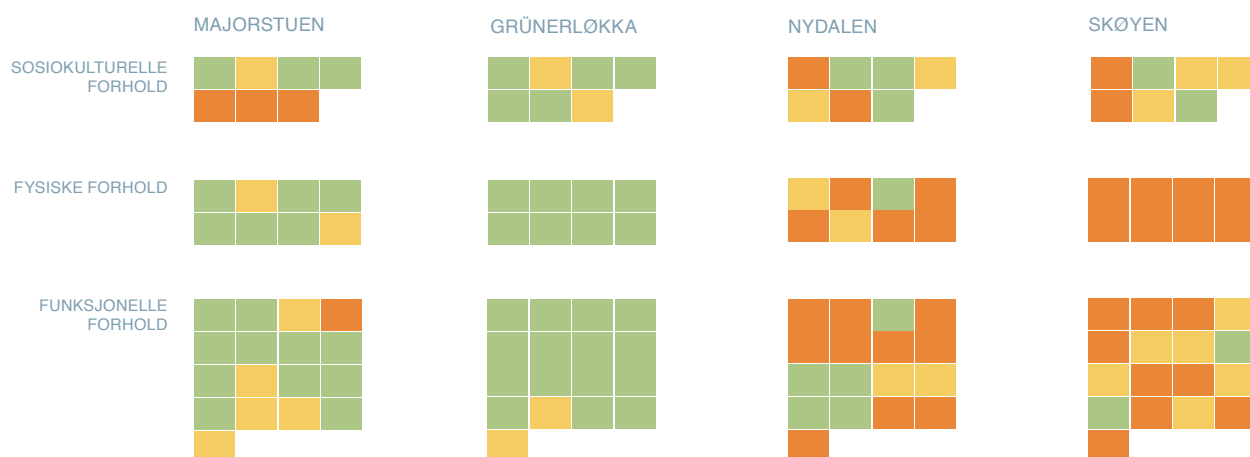
Dersom vi studerer tendensene opp mot modernismen og byutviklingstankegangen som var den gang, ser vi at disse ikke er overensstemmende. Da vi undersøkte bylivsbegrepet nærmere, kom vi frem til at livet i byen er svært komplekst, og kan forstås både som en livsstilstilnærming, en sosial interaksjon og en funksjonell tilnærming. Rapporten "Boligprosjekters betydning for byliv" (Rønnes et al. 2016) fra 2016 står det at byliv er et annet ord for urbanitet. Det står også at forutsetningen for både byliv og urbanitet er tilgjengelighet, mobilitet, tetthet, tid og romlig avgrensning. Vår studie av bystrukturelle forhold viser også en kobling mellom byliv og urbanitet. Vi har gjennom vårt valg av bystrukturelle faktorer delt byen inn i lag, og disse faktorene kan

sammenlignes med små "puslespillbiter". Summen av disse "bitene" kan på mange måter forstås som urbanitet, like mye som de kan forstås som en generator for byliv.

I sammenligningen av de ulike områdene fra casestudien prøvde vi å legge sammen "bitene", for å se om de bidro til et helhetlig bilde av de ulike stedene. Forståelsen av de ulike stedene blir med ett svært tydelige, og man kan se at summen av de sosiokulturelle, fysiske og funksjonelle forholdene på Nydalen og Skøyen er svake i forhold til på Majorstuen og Grünerløkka.

Dette bekrefter vår antagelse om at disse områdene hadde helt andre forutsetninger for byliv enn Nydalen og Skøyen, fordi områdene ble bygget i ulike perioder med ulike byutviklingsidealer. Teorien som blir presentert av Jan Gehl om menneskets rolle i byen, og hans forskning på strukturene av gamle og moderne byområders påvirkning på bylivet, ser ut til å stemme for caseområdene våre. Det kan bety at bylivet har bedre kår innenfor en bystruktur basert på de "gamle" urbane kvalitetene.

Videre støtter teoriene om walkability, mixed use development og knutepunktsutvikling opp under kvalitetene som finnes i de "gamle" byområdene. Dersom man ser på faktorene



i de bystrukturelle forholdene som urbane kvaliteter, kan man si at høy grad av urbane kvaliteter er med på å generere byliv i et område. På samme måte kan man si at liten grad av urbane kvaliteter er med på å svekke bylivet i et område.

BYLIV OG MENNESKET

Vi synes det er viktig å nevne mennesket i alt fokuset på urbanitet, og å påse at de urbane kvalitetene tilpasser seg menneskene. Tilpasningen må sikre den sosiale forståelsen av byliv, som innebærer gode forhold for menneskelig interaksjon. I tillegg må tilpasningen sikre den funksjonelle forståelsen av byliv, som innebærer gode bevegelseslinjer for mennesket både gjennom gangtrafikk, sykkeltrafikk og kollektivtrafikk. Tilpasningen må også sikre livsstilsforståelsen av byliv, som innebærer et stort mangfold av tilbud der alt er konsentrert innenfor gangavstand. Vi anser det med andre ord som viktig for bylivet at de urbane kvalitetene tilpasses mennesket. Man kan på mange måter si at mennesket er grunnlaget til livet i byen, og at omgivelsene og tilbudene må

tilpasses deretter.

PLANLEGGING FOR BYLIV

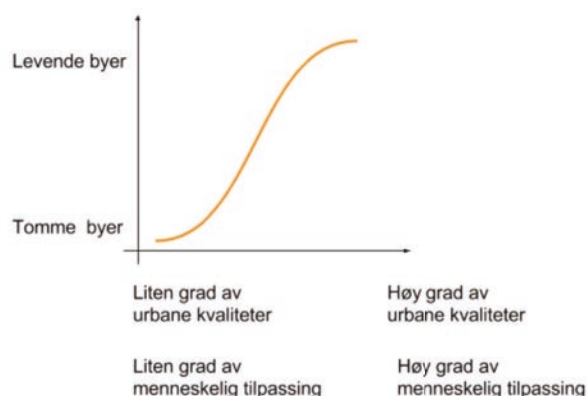
Med dette i tankene kan det være enklere for planleggere å vurdere om grepene de gjør kan være med på å generere byliv. I praksis kan dermed planleggeren vurdere grepene etter grad av urbane kvaliteter og den menneskelige tilpasningen. For å forstå bedre hvilken rolle de urbane kvalitetene har i planleggingen vil vi prøve å forklare hvordan de kan integreres i planleggingen. Det vi definerer som fysiske forhold kan endres når man gjør de fysiske grepene i planleggingen. Videre kan det vi definerer som funksjonelle forhold behandles i planens overordnede føringer eller retningslinjer. De sosiokulturelle forholdene kan ikke styres på samme måte, men kan indirekte påvirkes gjennom både fysisk planlegging og planens retningslinjer. Et eksempel på dette er tilrettelegging av boliger i en gitt prisklasse, som indirekte kan påvirke hvor mange mennesker som kan bo i området og hvem som har mulighet til å kjøpe.

KONKLUSJON

HVILKE BYSTRUKTURELLE FORHOLD GENERERER BYLIV?:

- *Bylivet styrkes ved økt grad av urbane kvaliteter med høy grad av menneskelig tilpassing.*

- *Bylivet svekkes ved synkende grad av urbane kvaliteter med liten grad av menneskelig tilpassing.*



DEL 2 - BYPLANGREP SKØYEN

BYPLANGREP SKØYEN OG TENDENSER TIL BYLIV

For å besvare vår andre problemstilling vil vi nå drøfte noen av grepene som blir foreslått i Byplangrep Skøyen.

AKTIVE FASADER

Det første grepet som blir presentert er "Struktur for offentlige rom", hvor målet er "Skøyen hele døgnet". Noen av strategiene for å nå dette målet er høy grad av aktive fasader (aktive fasader forstås her som publikumsrettet virksomhet), strøkgater, byrom- og parkhierarki, gateutforming, trygge koblinger og et finmasket gatenett tilpasset fotgjengere. Det skrives også at Skøyen skal utvikles med en bymessig kvartalstruktur. Ved første øyekast virker strategiene gode for å nå målet. Med utgangspunkt i walkability-teorien vet man at både gateutforming, trygge koblinger og et finmasket gatenett tilpasset fotgjengere er gode grep for å sikre en mer gávennlig by med gode forutsetninger for byliv. Funnene i casestudien tyder på det samme.

GATEHIERARKI/STRØKSGATER

I utgangspunktet er både aktive fasader og strøkgater viktige premisser for byliv, noe Gehl (2010) påpeker i sin bok "Byer for mennesker". Våre funn i casestudien indikerer flere hensyn som må tas i denne sammenheng. Aktive fasader må ses i sammenheng med antall beboere på et sted. Dersom vi sammenligner Skøyen med Grünerløkka ser vi at Skøyen allerede har mer publikumsrettet virksomhet per beboer enn Grünerløkka. I byplangrepet legges det opp til aktive fasader i tilnærmet alle nye bygg som skal oppføres. Ser man på Skøyen i dag er det allerede en skjev fordeling mellom publikumsrettede virksomheter og beboere, ved at det ikke er nok beboere til å "fylle opp" de publikumsrettede virksomhetene. Av denne grunn kan en overdreven bruk av publikumsrettede virksomheter virke negativt både på bylivet og på næringsgrunnlaget. Et annet hensyn å ta er hvorvidt Skøyen sentrum skal være et definert sentrum

eller ikke. Dersom det etableres strøkgater i Karenslyst allé, Drammensveien, Verkstedveien, deler av Hoffsvveien og Hovfaret, slik det legges frem i byplangrepet, blir sentrum spredt ut over et stort område. Dette vil gjøre at sentrum blir mindre tydelig, og kan potensielt sett være svært skadelig for bylivet ved at det aldri blir en stor nok konsentrasjon av mennesker på et sted.

Videre synes det ikke å være et tydelig gatehierarki i strategiene i byplangrepet. Det er tegnet inn mange strøkgater og fotgjengerprioriterte gater og byrom, i tillegg til aktive fasader i tilnærmet alle gatene. Hva som blir hovedgater og hva som blir mindre viktige gater eller bolig-gater kommer ikke tydelig frem av planen. I følge en rapport utført av Rambøll Norge (Berg et al. 2008) står det blant annet at et "lite tydelig gatehierarki bidrar til å svekke oppfattelsen av den logiske oppbygningen av sentrum". Funnene i casestudien tyder på at et tydelig avgrenset handelssentrum og et tydelig gatehierarki er positivt for bylivet.

BYROM- OG PARKHIERARKI

Den siste strategien omhandler byrom- og parkhierarki. Strategien om en variasjon av store og små parker og byrom virker god, da parker er en viktig forutsetning for byliv (Haug 2009). Ut fra planen virker det imidlertid som parkene og plassene er for utflytende, noe som strider i mot forståelsen av at mennesker trives best med tydelige vegger/rom og plasser som er små og oversiktlige (Speck 2014; Gehl 2010).

AREALBRUK/FUNKSJONER

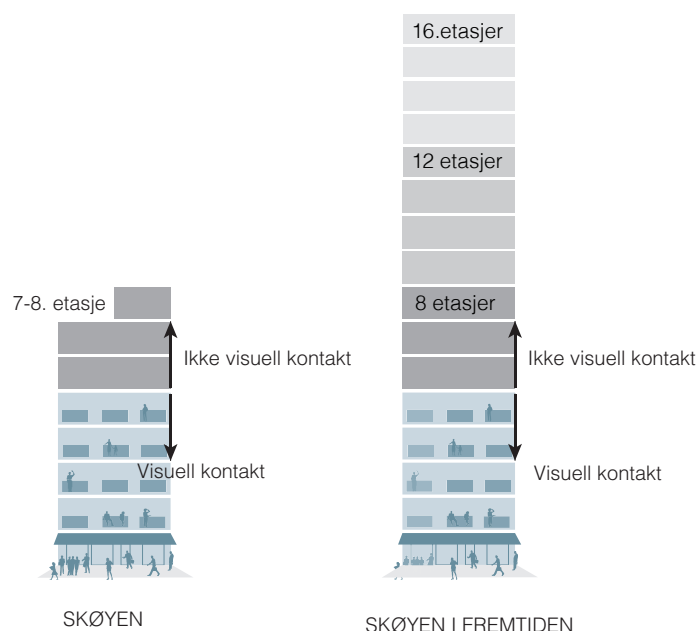
Det andre grepet går på arealbruk/funksjoner, altså det vi definerer som funksjonelle forhold. Noen av strategiene her er å balansere kontordelen med behovet for boliger, øke andel boliger og tilrettelegge for færre parkeringsplasser. Blant annet foreslås det en 50/50 fordeling mellom boliger og annet formål i de

sentrale delene av Skøyen. Dette er positivt ettersom en høy boligandel i følge funnene fra casestudien gir gode forutsetninger for byliv. Det er likevel vanskelig å tyde hvorvidt planen legger til rette for en 50/50 fordeling i dagens bebyggelse, eller om det gjelder den fremtidige bebyggelsen. Dersom dagens bebyggelse ikke skal endres vil en 50/50 utbygging ikke være nok for å tilføre Skøyen sentrum de boligene som trengs, da det er en stor overvekt av kontor- og næringsbygg der i dag. Skøyen er per i dag relativt høyt utnyttet. For å sette det på spissen kan man anta at for å få til en 50/50 fordeling mellom boliger og næringsbygg, må all ny bebyggelse inneholde kun bolig.

HØYDER OG UTNYTTELSE

Det tredje grepet går på høyder og utnyttelse. I området nærmest Skøyen stasjon legges det til rette for bebyggelse med 12-16 etasjer. Store deler av Skøyen kan få bebyggelse på mellom 8 og 12 etasjer. I følge Gehl (2010) svekkes den visuelle kontakten med gaten i bebyggelse over 5 etasjer, og funnene i casestudien tyder på at lav bebyggelse generelt er mer positivt for bylivet enn høy bebyggelse. Et resultat av den høye bebyggelsen kan derfor være dårligere forutsetninger for byliv på Skøyen. Likevel kan det være positivt med mange etasjer, fordi det gjør det mulig å få inn mange kontorer eller boliger på lite areal. Og flere beboere gir bedre forutsetninger for byliv. De høye byggene bør i følge Gehl likevel ikke gå på bekostning av varierte fasader og attraktive byrom og gater.

I byplangrepet står det blant annet: "Høyere bebyggelse tillates mot jernbanen og allmenningene for å definere byrommene". Hva som menes med dette er ikke godt å si. Man skulle tro at et bygg med 16 etasjer ikke rammer inn et byrom bedre enn et bygg med 5 etasjer, særlig om man skal lytte til Gehl. Man kan anta at det er et forsøk på å presse tomteutnyttelsen opp i de mest sentrale delene av



Skøyen, og at området rundt jernbanen "tåler" høyere bebyggelse fordi det allerede er utfordringer her som stor barrierewirkning, støy og skygge. Vi har derimot ikke tro på argumentasjonen om å definere uterommene med den høye bebyggelsen.

OVERORDNET TRAFIKKSYSTEM

Det fjerde og siste grepet går på overordnet trafikksystem. Noen strategier her er å redusere trafikkbeklastningen på de sentrale delene av Skøyen, tilrettelegge for et attraktivt og effektivt knutepunkt, og øke tilgjengeligheten for syklende. For å redusere trafikkbeklastningen ønskes det blant annet å utforme gatekryss og unngå rundkjøringer, ha lav parkeringsnorm samt å etablere Hoffsdigonalen som en avlastningsvei. Ved å redusere antall parkeringsplasser blir tilgjengeligheten for bil dårligere, noe som funnene i casestudien tilsier kan være positivt for bylivet. Oppretting av Hoffsdigonalen for å avvikle trafikken er et mindre godt grep, da utallig forskning viser at dersom veikapasiteten øker, øker også bilbruken (Hanssen 2006). Økt bilbruk kan

bidra til å skape mindre fotgjengervennlige områder, men det trenger ikke være negativt dersom gatene blir utformet med hensyn fotgjengere.

TEMAER VI SAVNER

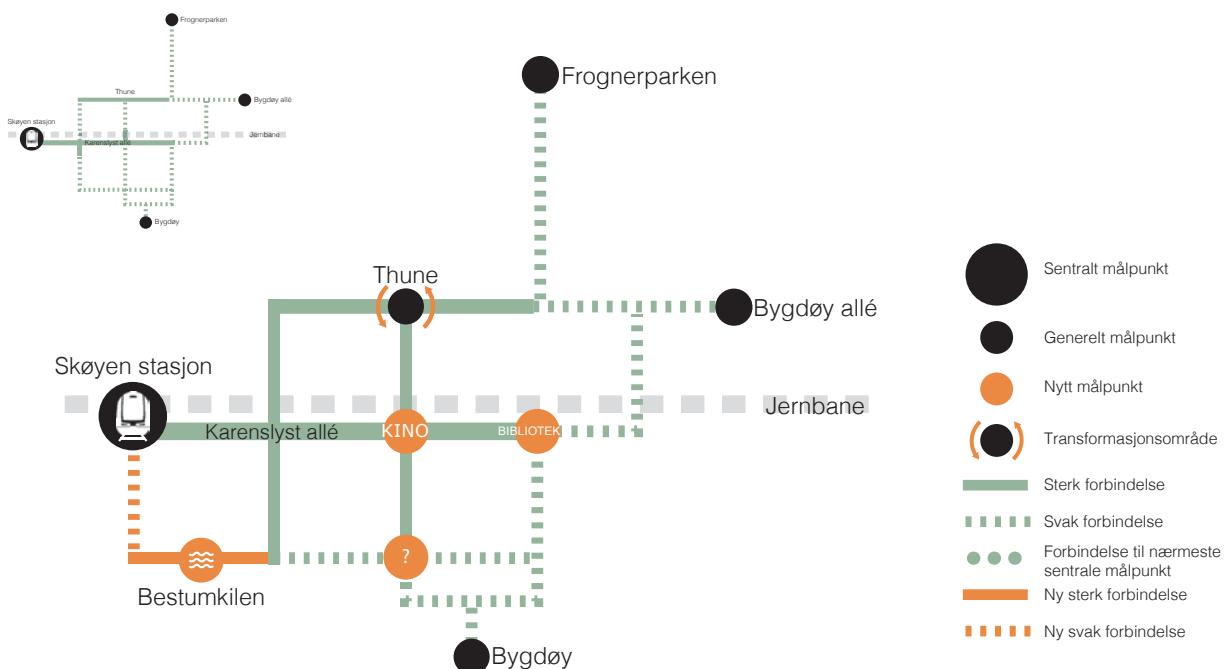
Målpunkter:

I byplangrepet er det ikke nevnt noe om målpunkter, og hvordan man aktivt kan arbeide med målpunkter for å skape liv i gaten. I casestudien har vi sett en tendens til at strategisk plasserte målpunkter er positivt for bylivet, fordi målpunkter bidrar til å trekke folk gjennom byen. I rapporten "Boligprosjekters betydning for byliv" (Røtnes et al. 2016) blir målpunkter beskrevet som positivt for livet i gatene, ved at "gater som har høy grad av tilknytning til andre gater og som ligger mellom relevante målpunkter vil få store fotgjengerstrømmer, som igjen er grunnlag for publikumsrettet aktivitet på gateplan". I figuren under har vi satt opp et forslag til fremtidige målpunkter i Skøyen sentrum, som kan bidra til å styrke handelssenteret rundt Karenslyst allé og Thune. Målpunktene er valgt på bakgrunn av svarene vi har fått i spørreundersøkelsen.

Sosial infrastruktur, kultur og idrett

Dersom man ser byplangrepet opp mot de sosiale, fysiske og funksjonelle forholdene som er blitt studert i casestudien, ser man at byplangrepet kun dekker deler av disse. byplangrepet beskriver alle de fysiske forholdene vi har gått gjennom i casestudien, noe vi anser som positivt. Det er ikke lagt like mye vekt på de funksjonelle forholdene i byen. Dette er en svakhet med tanke på den helhetlige forståelsen av hvordan Skøyen skal utvikles. Av de funksjonelle forholdene er det så vidt beskrevet noe om sosial infrastruktur, kultur og idrett. Det er satt av en egen sone for kultur og idrett litt sør for Skøyen sentrum, men det er ikke spesifisert hva som eventuelt skal være i denne sonen. Det er også foreslått en sone for sosial infrastruktur/skole. Heller ikke dette er beskrevet i detalj, noe som kan være negativt for den helhetlige utviklingen av Skøyen dersom en eventuell skole bare blir plassert der det "er igjen plass" til slutt.

Etter å ha studert sosial infrastruktur i casestudien ser vi at byplangrepet mangler en helhetlig strategi for sosial infrastruktur. Det er kun



BYPLANGREP SKØYEN OG UTBYGGERE

nevnt et fåtall av offentlige tjenester, i form av en ny skole og avsatt barnehageareal. Dette er beskrevet svært overordnet, uten noen klare føringer. Andre offentlige tjenester, som eldre-sentre og legesentre, er ikke nevnt. På grunn av mangel på mangfold og detaljerte føringer, tror vi ikke byplangrepet sikrer den sosiale infrastrukturen på Skøyen.

Prinsippet om mixed use, som er en viktig forutsetning for TOD (knutepunktsutvikling) (Transit-Oriented.com 2011), er heller ikke nevnt i byplangrepet. Et slikt prinsipp kunne lagt et bedre grunnlag for et levende kollektivknutepunkt. Når det gjelder de sosiokulturelle forholdene på Skøyen, er disse ikke nevnt i byplangrepet. Dette er forståelig, i og med at planleggere ikke direkte kan styre hvordan de sosiale forholdene på et sted vil bli. Det kunne likevel vært et fokus på boligutbygging med varierende størrelser, slik at man åpnet opp for en større gruppe kjøpere.

Vi har nå gått gjennom og evaluert byplangrepet, og sett på utviklingen som på "papiret" er planlagt på Skøyen. Videre ønsker vi å gå nærmere inn på hvordan byplangrepet fungerer i praksis.

Da vi intervjuet tre utbyggere med prosjekter på Skøyen, var det mange interessante funn. Når vi i ettertid har sett på utbyggernes ønsker og fokus opp mot de tendensene vi konkluderer med kan generere byliv, ser vi at det er flere punkter som ikke stemmer overens. En av grunnene til dette tror vi kan være at utbyggerne i stor grad styrer prosjektene sine ut fra lønnsomhet.

SOSIOKULTURELLE FORHOLD

Ved å studere utbyggernes utsagn med en sosiokulturell vinkling ser vi blant annet at fokuset på lønnsomhet gjør at utbyggerne ikke tar hensyn til boligmangfold. Vi har også registrert at utbyggerne søker å utnytte den sterke kjøpegruppen som bor på Skøyen i dag. Et av funnene i denne sammenheng var blant annet at boligene som bygges skal være i en høy prisklasse.

Den største utfordringen for bylivet ved en slik utvikling, er at boligmarkedet blir lite inkluderende. Dette kan igjen utelukke mange kjøpergrupper, som førstegangsetablerere, men også folk med en normal inntekt. Vi tror at mennesker i ulike aldersgrupper, livssituasjon og med ulike ressurser bruker byrommene på forskjellig måte og til forskjellig tider av døgnet. Denne tankegangen kan på mange måter koples til "mixed use"-begrepet. Den ensidige boligplanleggingen strider mot våre konkluderende tendenser, der vi ser at unge voksne kan være med på å generere byliv. Dersom man ser på utviklingen av Skøyen i et mer overordnet perspektiv, vil en slik boligutvikling også kunne bidra til å gjøre øst/vest-skiellet i Oslo sterkere.

I byplangrepet gis det ingen retningslinjer som direkte eller indirekte gir føringer for boligprosjektene. Dette kan være et kritisk punkt i utviklingen av Skøyen. Da vi spurte utbyggerne om de tenker på "affordable housing" i prosjektene sine, fikk vi til svar at det ikke er lov å regulere eiendomsretten på en måte som prioriterer enkelte kjøpere foran andre. I et møte med PBE stilte vi det samme spørsmålet, uten å få noe konkret svar. Likevel finnes det flere prosjekter i Norge som muliggjør et større mangfold av beboere. Vindmøllebakken i Stavanger, med salgsstart i juni 2016, er et eksempel på dette. I prosjektet er konseptet et bærekraftig bofellesskap, med slagordet "Gaining by sharing", der boligene er organisert i kollektiv (Gaining by sharing 2016). I tillegg finnes det de mer "vanlige" lavlønnede tiltakene som seniorbolig og studentboliger.

Fordi utbyggerne i stor grad fokuserer tror vi kommunen i større grad må ta styring dersom utviklingen ikke skal fortsette som i dag. Dersom utbyggenes prognose om at det er de ressurssterke huseierne på Oslo vestkant som vil kjøpe leilighetene på Skøyen, er muligheten for en "forgubbing" i Skøyen sentrum stor. "Forgubbing" ser man blant annet i kommuner der eldre folk selger husene sine i utkanten og flytter til sentrum (*Frykter forgubbing* 2008). Bylivet på Skøyen lokalt vil kunne svekkes av en slik utvikling. I et større perspektiv kan forholdene i Oslo by også få utfordringer med et forsterket skille i boligprisene fra område til område.

FYSISKE FORHOLD

Inntrykket vi har fått etter intervjuene er at utbyggingen er tilpasset kjøpernes forventninger til solforhold, private utearealer og terrasser. Et viktig premiss som legges til grunn i byplangrepet er at Skøyen skal utvikles med kvarterstruktur og et tydelig bymessig preg. Punkthusbebyggelse og lamellbebyggelse, som vi har sett i planene til utbyggerne, strider i mot

denne utviklingen, fordi det ikke støtter opp om en sammenhengende gate- og bebyggelsesstruktur. I teoridelen har vi har skrevet om ulike bebyggelsestyper (Husbanken 2014a). Det kommer frem flere ulemper ved lamellbebyggelse, blant annet vindfylte oppholdsarealer, mye restareal og dårlig arealutnyttelse. Etter casestudien ser vi en tendens der lite helhetlig bebyggelsesstruktur svekker walkability. Vi har særlig sett at lamellbebyggelse og store "punkthus" skaper store restarealer, og gjør at den opplevde avstanden blir lenger.

En slik utbygging svekker også gatepreget på veiene, som er et annet prinsipp som legges til grunn i byplangrepet. En forutsetning for at veier skal få gatepreg er blant annet tydelige rammer i form av bebyggelse som henvender seg til gaten og smale kjørefelt (Lillebye 2014; Speck 2014). En tendens vi ser fra utviklerne er at de ønsker å trekke bygningene inn på tomten. Dette strider for det første mot byplangrepetts prinsipp om gateutforming. For det andre er det med på å skape restarealer, noe vi ut fra casestudien har sett påvirker bylivet negativt.

FUNKSJONELLE FORHOLD

Vi ser at byplangrepetts visjon om en 50/50 kontor- og boligutvikling, kun sees på som veiledende og ikke bindende for utbyggerne. Dersom utbyggerne som jobber med små tomter kan "slippe unna" dette kravet, fordi det uansett bare er plass til ett bygg på tomten, vil det virke stagnerende på utviklingen av Skøyen som en "24-timers by". En forutsetning for en levende 24-timers by er flere boliger og flere mennesker, som det også står beskrevet i byplangrepet. Det er derfor en forutsetning av det bygges flere boliger over hele Skøyen, ikke bare der utbyggerne finner det passelig.

Videre registrerer vi at boligutbygging ikke er like høyt prioritert som kontorutbygging, fordi utbyggerne ønsker å bygge kontorer

der det allerede er etablerte kontorområder. Knutepunktsstrategien til Oslo kommune (2015c) legger til rette for en slik utvikling, da det ønskes en blanding av boliger og arbeidsplassintensiv næringsutvikling, uten å nevne noe om forholdet mellom de to. En overvekt av kontorbygg ødelegger prinsippet om mixed use, og kan gjøre at området oppleves monotont. Dette kan være med på å forsterke et "dødt" sentrum etter arbeidstid. For å hindre en slik negativ utvikling bør det derfor legges mye tydeligere føringer for boligutbyggingen på Skøyen. Ut fra casestudien ser vi at handlegater tilknyttet bolig setter et annet preg på området enn rene kontorer. I slike gater vil boligene være med på å aktivisere gatene, med for eksempel verandaer som ifølge Gehl gjør "kantene" mellom privatssfæren og offentligssfæren mykere (Gehl 2010, s.85-95).

Et punkt i byplangrepet som utviklerne gjerne følger er ønsket om aktive fasader i første etasje. Utviklerne vi snakket med ønsker seg torg og plasser med ekstrovert handel utenfor sine "nye, flotte kontorbygg", slik at det blir et levende bygulv. Her viser i midlertid funnene fra casestudien at en slik utvikling er lite hensiktsmessig for å skape byliv. Dersom det er aktive fasader langs alle nye bygg vil bygulvet bli alt annet enn levende da det er mangel på konsentrasjon. Næringen får også et bedre økonomisk grunnlag dersom handelen er sentrert og ikke spredt, noe vi ser blant annet i rapporten "Hvor bor Gullkundene dine?" (NyAnalyse as 2012).

KOMMUNIKASJON OG SAMARBEID

Selv om vi mener at byplangrepet i seg selv har noen mangler, synes vi at planen har mange gode grep. En annen utfordring ser vi derimot er kommunikasjonen og samarbeidspraksisen til PBE og utbygger. Dårlig samarbeid og lite kommunikasjon gikk igjen i alle intervjuene vi gjennomførte.

Det ble nevnt at utbyggerne ønsket en raskere prosess, og at de ofte får sene kommentarer på planene sine som kunne kommet i tidligere fase. Dette ser vi som et tegn på at det er noe som ikke stemmer i samarbeidet. Når PBE starter å behandle planene til utbygger i for sen fase, vil det skape frustrasjon både for PBE og utbygger. Dersom PBE hadde startet samarbeidet med utbygger i et tidligere stadiet, ville saksbehandlingen av innkomne planer antagelig blitt enklere og raskere. Vi tror også dette hadde gjort kommunikasjonen mellom de to aktørene bedre og gitt bedre grunnlag for en felles byutviklingsstrategi.

Den praksisen man kan se i dag, med utarbeidelse av alternative planer fra PBE, tror vi skaper et dårlig planleggingsgrunnlag. Det skaper både frustrasjon og øker "konkurransentendensen" mellom utbygger og PBE. Vi tror heller ikke dette vil gi grunnlag for gode planer eller en effektiv planprosess. En negativ konsekvens for byliv er planer som foreslår ytterpunktene av byutviklingsgrep. Videre vil den forsinkede planprosessen gi økte boligpriser, som presser ut boligkjøpere og gir en mindre mangfoldig befolkning. Dette vil ut fra våre konkluderende tendenser være med på å svekke bylivet.

BYPLANGREPETS VIRKNING I PRAKSIS

Vi anser det som negativt for den helhetlige utviklingen på Skøyen at utbyggerne kun ser på byplangrepet som veiledende, og ikke førende. Det er også negativt at det oppstår utfordringer ved kommunikasjonen mellom utbygger og PBE. Etter våre erfaringer fra intervjuene tror vi ikke byplangrepet har fått den førende "makten" over utbyggingen som den opprinnelig var laget for å ha.

Det er flere grunner til at byplangrepet ikke har fått den "makten" det burde ha hatt, der det viktigste antagelig er at planen ikke er juridisk

bindende. Likevel blir planforslag og byggesaker som allerede er innsendt behandlet parallelt med utarbeidelsen av områdereguleringen.

På en side kan det anses som positivt at planprosessen ikke blir forsinket, slik at det ikke fører til flere kostnader i prosjektene. På den annen side er det en risiko at planene blir utarbeidet på grunnlag av en "halvferdig" områderegulering. Dette kan igjen føre til at prosjektene får godkjent ulike grep som kanskje ikke passer inn i den fremtidige områdereguleringen. Vi vet enda ikke hvordan områdereguleringen av Skøyen vil bli, og hvordan saksbehandlingen av nye innkomne planer blir. Men fra det ståsted utviklingen av Skøyen er i nå, er byplangrepets manglende juridiske binding kanskje det mest kritiske punktet for bylivet på Skøyen.

I utgangspunktet vil vi anbefale at Plan- og bygningsetaten ikke behandler flere planer og byggesaker. Likevel ser vi utfordringen med løpende kostnader for prosjektene til utbyggerne. Vi anbefaler derfor at PBE gir beskjed til utbyggerne at hvert enkelt pågående planarbeid blir stoppet opp/satt på vent. På den måten vil det ikke bli arbeidet med prosjektene før den fremtidige områdereguleringen er på plass i 2017. Det er mange aktører som er involvert i utviklingen av Skøyen og mange og store komplekse infrastrukturelle planer som er i sving. Ved å vente med å utarbeide planer til områdereguleringen er ferdig kan prosjektene utvikles på grunnlag av samme byutviklingsstrategi.

ANDRE UTFORDRINGER VED DAGENS PLANLEGGING

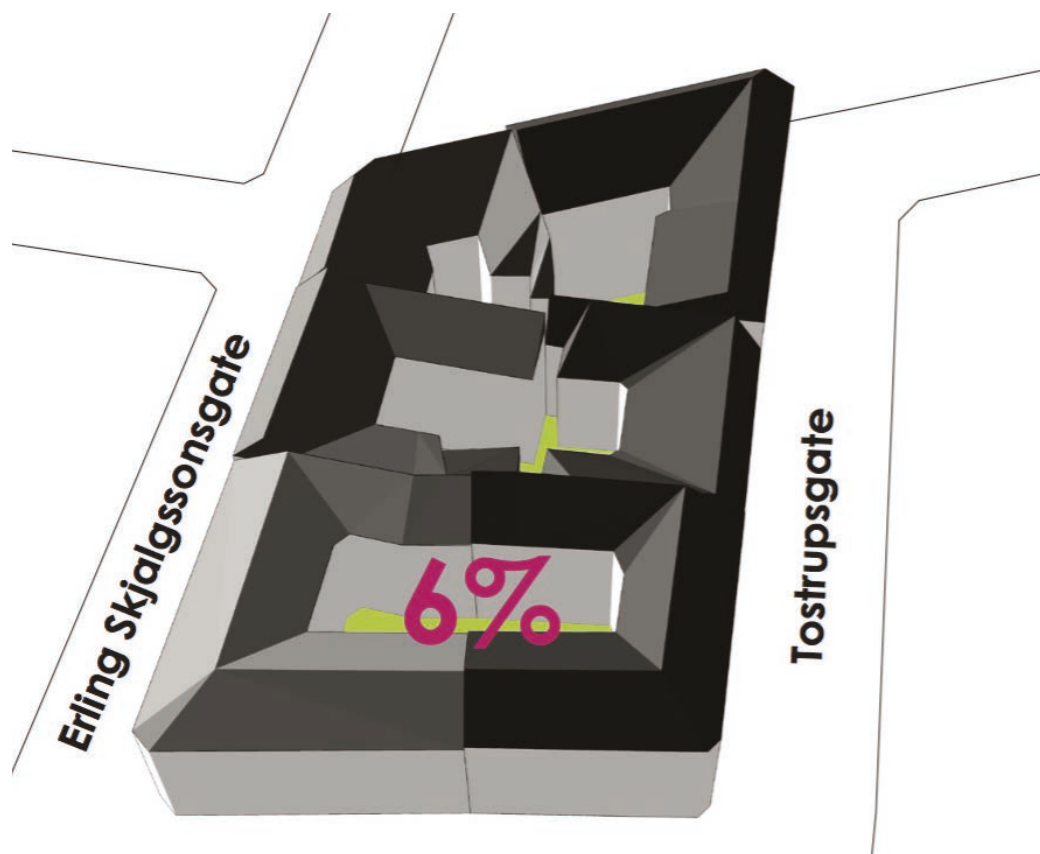
I løpet av intervjuene ble vi introdusert for en rekke generelle utfordringer. Den første utfordringen er knyttet til dagens lovverk med krav til uteoppholdsarealer. De private boligkvalitetene vektes svært høyt i dagens utbygging, og solforhold, lufttilgang, utsikt og private grøntområder er kvaliteter dagens boligkjøpere forventer å få. Denne tankegangen henger sterkt igjen fra modernismen, da nettopp boligkvaliteter som lys og luft sto i fokus i planleggingen. Ut fra casestudien kan vi se en tendens der mindre private arealer og flere og tydelige offentlige arealer kan være med på å generere byliv. Man kan anta at dersom tilgangen på private grøntarealer/utearealer er dårlig, vil man benytte seg mer av de offentlige utearealene i byen, såfremt de inviterer til opphold. På den måten kan beboerne de offentlig arealene som egne "hager". I dagens lover og normer er det avsatt krav om solbelyst uteareal, minste uteareal og minsteavstand mellom bygg (se for eksempel Boysen et al. 2012). Arkitekt Erik Martinussen har gjort en interessant studie for å se hvor tett man kan bygge med dagens krav. Han tok utgangspunkt i et kvartal på Frogner, og endret det for å tilpasse det til dagens krav (se figur 27). Endringene han foretok var svært markante, og det var tydelig at dagens Frogner-struktur ikke kunne vært realisert i dag.

Flere har pekt på hvordan utviklingen av nye byområder skjer i dag, og det er stor enighet om at det blir gjort mange gale valg. I en artikkel fra 2015 skriver Thomas Thiis-Evensen at vi har glemt å bygge tett. Han peker på bydelene vi ser til som ble bygget for hundrevis av år siden, blant annet Roma, Barcelona, Amsterdam og Paris. Han navner at dagens utbygging er en "halvkopiering" av den åpne byen som ble introdusert av Le Corbusier for omtrent 100 år siden, og spør hvorfor vi ikke

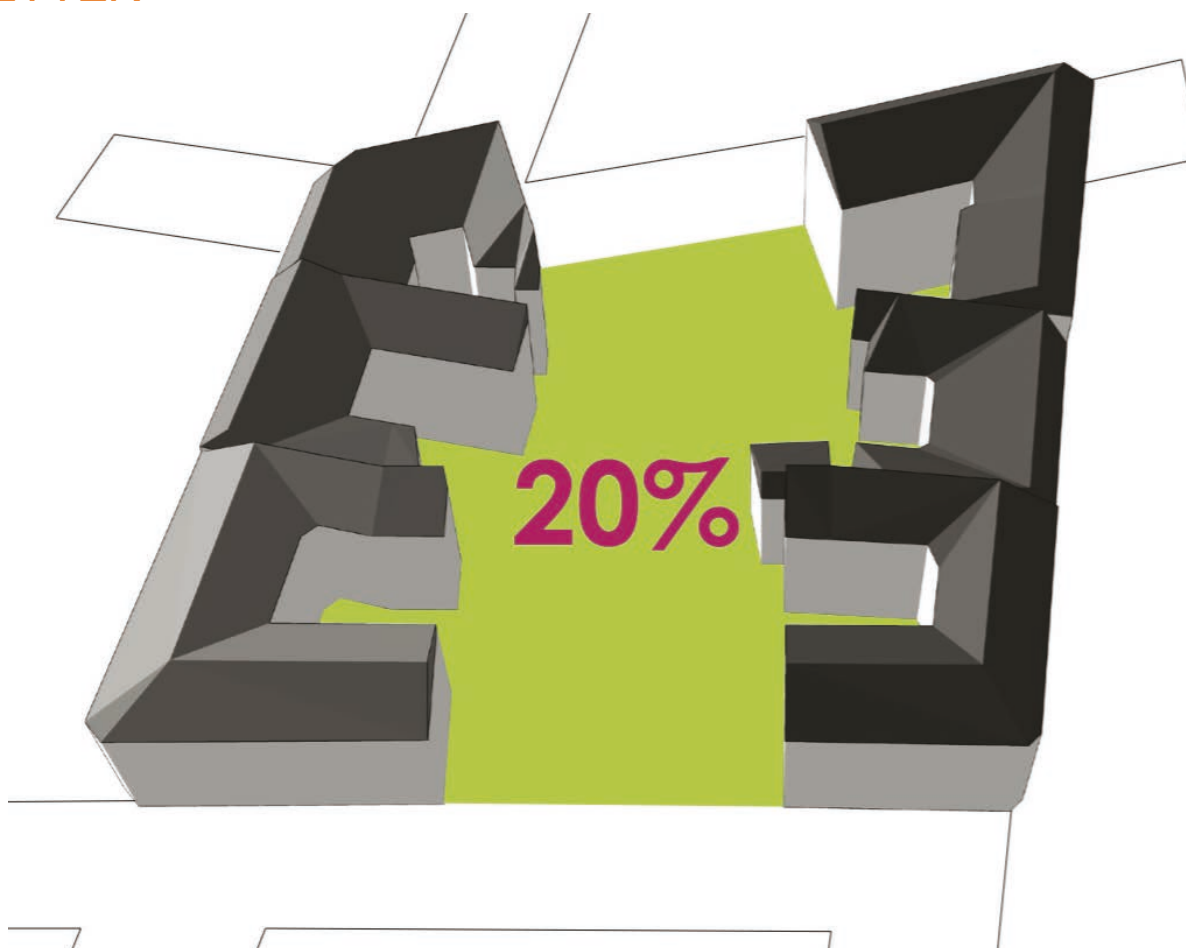
kan bygge slik det ble bygget før modernismens tid. "Fremdeles planlegges det nye boligområder med fete frittstående lameller pepret med balkonger formet som private rugekasser". (Thiis-Evensen 2015). Erling Dokk Holm peker også på de gamle byene som ideelle eksempler, og sier "Det er i mine øyne vanskelig å finne bedre grep enn de som ble tatt for 100 år siden (Frogner, Grünerløkka og Torshov), og hvis det stemmer, hvorfor kopierer vi ikke gårdsdagens oppskrift?" (Martinussen 2016).

I casestudien ser vi tendenser til at åpen bebyggelse svekker den bymessige strukturen, og på den måten svekker de fysiske urbane kvalitetene på et område. En slik utbygging gjør det svært vanskelig å generere byliv, skal vi lytte til vår egen konklusjon. I utviklingen av Skøyen ser vi at de fysiske forholdene scorer lavest i casestudien. Byplangrep Skøyen har mange strategier for å sikre en helhetlig, bymessig utvikling. Men etter hva vi har hørt fra utbyggerne er ikke grepene tydelige nok, da de fortsatt ønsker, og får gjennomført, utbygging i modernistisk stil.

FØR



ETTER



Figur 27. Studie av dagens krav til minste uteareal (Martinussen 2016).

BYPLANGREP SKØYEN OG SPØRREUNDERSØKELSEN

Et av grepene i byplangrepet er å etablere aktive fasader i store deler av det sentrale Skøyen, fra Karenslyst allé og helt opp til Hoff. Kun 21 % av de som svarte på spørreundersøkelsen ser på Hoff som en del av dagens sentrum. 76 % opplever Karenslyst allé som hyggelig og med innbydende butikker, men det er kun 13 % som sier det samme om Hoff. Disse svarene sier noe om forutsetningene Hoff har for å bli en del av det nye sentrum. Tendensene fra casestudien peker på at et konsentrert handelssentrum og strategisk plassering av funksjoner er positivt for bylivet. Etter vår mening vil byplangrepets avgrensning av sentrum være for stor til å klare å generere byliv slik situasjonen på Skøyen er i dag. Vi tror derfor at byplangrepets mange strøksgater og aktive fasader er et grep som gir dårligere forutsetning for byliv. Skal vi gjøre en anbefaling på bakgrunn av spørreundersøkelsen og casestudien, må det bli å ikke inkludere Hoff i det nye Skøyen sentrum. Det er mest etablert handel på Karenslyst allé og Thune, og etter vår vurdering er det i disse områdene sentrum bør styrkes og videreutvikles.

OFFENTLIGE ROM OG VARIERT TILBUD

Et viktig funn fra spørreundersøkelsen gjelder offentlige rom. Det er enighet om at det er få plasser der barn kan leke trygt, og det er få sitteplasser. Mange synes også Skøyen sentrum er skyggefullt, noe som synes å være en direkte konsekvens av den høye bebyggelsen. Det er også ønsker om et bedre kulturtilbud, mer variert handel, at gående skal bli mer prioritert og mindre andel av kontorbygg. Det er interessant å se at flere av ønskene fra befolkningen har mange likhetstrekk med våre

konkluderende tendenser til hva som generere byliv. Dersom befolkningens ønsker får en større plass i planleggingen vil medvirkningen bli bedre. I dette tilfellet ser vi også at planlegging på bakgrunn av befolkningens ønsker kan gi bedre forutsetning for byliv.

POLITIKKENS ROLLE

I denne oppgaven fokuseres det på kommunens, planleggerens og utbyggerens rolle. Likevel ser vi at politikk også spiller en vesentlig rolle i byutvikling generelt og utviklingen av Skøyen. Når alt kommer til alt er det politikerne som må godkjenne planene.

KONKLUSJON

LEGGER BYPLANGREP SKØYEN TIL RETTE FOR BYLIV PÅ SKØYEN?:

Etter vår evaluering vil ikke Byplangrep Skøyen legge til rette for byliv på Skøyen.

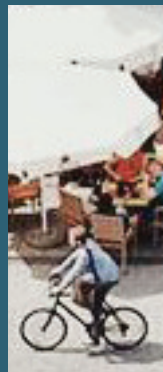
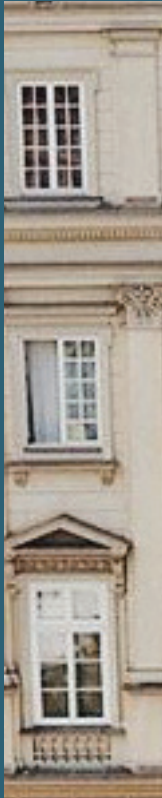
Til slutt har vi valgt å komme med noen anbefalinger til det videre arbeidet med byplangrepet/områdereguleringen av Skøyen.

VÅRE ANBEFALINGER TIL ARBEID MED OMRÅDEREGULERING:

- Etablere/fastsette en tydelig sone for hvor det skal være bystruktur på Skøyen
- Etablere/fastsette et tydelig avgrenset sentrum innenfor bystrukturen der hovedandelen av handel, funksjoner og tilbud skal plasseres
- Jobbe med de fysiske forholdene som bebyggelsesstruktur, gatestruktur, bebyggelseshøyder, parkareal og restareal. Disse punktene er noe vi ser på som svakest på Skøyen ut fra casestudien.
- Styrke de funksjonelle forholdene i byplangrepet
- Inkludere de sosiokulturelle forholdene i byplangrepet

VÅRE ANBEFALINGER TIL PLANLEGGINGEN I PRAKSIS:

- Sette samtlige utbyggingsprosjekter på vent før områdereguleringen er ferdig
- Når planer behandles ved en fremtidig omåderegulering må PBE tidligere inn i prosessen og samarbeide med utbyggerne. PBE må også forhandle med utbyggerne, og unngå å utarbeide alternative planer med mindre det ikke finnes andre løsninger.



07

etterord

etterord	204
litteraturliste	206
figurliste	210

ETTERORD

Nå som masteroppgaven er i slutfasen og vi reflekterer over det siste halve året, kan vi si at arbeidet med masteren har vært en veldig fin og lærerik, men krevende prosess.

I masteroppgaven ønsket vi opprinnelig å arbeide forskningsbasert, slik at vi kunne tallfeste "byliv". Vi håpet på for eksempel å kunne konkludere med at "60 % bolig gir byliv i gatene". Dette var grunnen til at vi bevisst valgte to områder til casestudien vi selv hadde erfart har byliv, og to områder vi opplevde som roligere. Under researchprosessen så vi at mye av den informasjonen og dataene vi lette etter, ikke fantes. Derfor bestemte vi oss for å utarbeide statistikken selv. I ettertid ser vi at dette har tatt mye tid, men det har vært veldig lærerikt. Når faktorene som undersøkes i casestudien skulle velges ut, valgte vi de faktorene vi mener har innvirkning på bylivet. Man kan tenke seg at det hadde vært fordelaktig å velge ut kun noen av de i alt 32 faktorene, og på den måten avgrense oppgaven mer. I etterkant ser vi likvel at alle faktorene er nødvendige for å studere områdene, på grunn av bylivets kompleksitet. Tvert om er det flere faktorer som kunne vært undersøkt i casestudien som ikke er undersøkt.

Senere i prosessen, under sammenligningsdelen av casestudien og rangeringen av områdene, forstod vi at statistikken i seg selv ikke var nok for å kunne konkludere med noen målbare faktorer som genererer byliv. Vi erfarte at det var vanskeligere enn vi forutså å måle noe som i utgangspunktet var "ikke målbare" faktorer. Vi så at vi manglet en avgjørende del, nemlig observasjoner og tellinger. I tillegg ville statistikkgrunnlaget for kun fire områder vært for tynt for å trekke noen slutninger med sikkerhet. For å kunne si noe med sikkerhet kunne vi for eksempel valgt bort casestudien med 4 caseområder og fokusert på en komparativ studie (Wæhle & Sterri 2016). I en slik studie

ville vi kanskje sett på 100 forskjellige byområder og gått dypere inn i forskningen av hver enkel faktor. Studien ville med andre ord hatt et helt annet omfang enn en masteroppgave som skrives på omtrent fire måneder. Uten slike sikre data gjør det oppgaven om å tallfeste byliv og komme med objektive vurderinger tilnærmet umulig.

I slutfasen av masteroppgaven kom vi derfor frem til at vi ikke jobbet forskningsbasert, med ut fra faglige, skjønnsmessige vurderinger. Vi besluttet at vi måtte konkludere med noen tendenser fra casestudien som vi mener bidrar til å generere byliv, uten å si noe med 100 % sikkerhet. Selv om tendensene hver for seg er viktige for bylivet, så vi nødvendigheten av å forstå avhengighetsforholdet mellom tendensene. Opprinnelig ønsket vi å kunne si konkret hvilke faktorer som avhenger av hverandre. Etter vurdering og drøfting, så vi at heller ikke disse avhengighetsforholdene kunne sies med sikkerhet. Det ble derfor kun valgt å vise faktorenes avhengighetsforhold som en overordnet forståelse, og gi noen eksempler på faktorer vi i casestudien anser som påvirkende for andre faktorer.

Selv om ikke oppgaven resulterte i å gjøre byliv målbart, har vi likevel lært veldig mye. Vi tror vi har tilført planlegging og andre fagfelt nyttig og interessant statistikk som det ikke fantes mye av før. Vi tror også funnene fra casestudien og evalueringen av Skøyen kan være av interesse for mange, og være med på å bevisstgjøre bylivets kompleksitet. Vi håper arbeidet vi har startet på kan brukes og videreutvikles til en metode for "bylivsfokusert" planlegging.

Alt tatt i betraktning har arbeidet rundt masteroppgaven vært en utrolig lærerik og morsom erfaring, særlig fordi vi har snakket med så mange dyktige og erfarne mennesker med forskjellige interesser. Vi har kost oss masse, og håper at oppgaven kan gi noe nytt til fagfeltet.

LITTERATURLISTE

- Adlibris. (2003). Livet mellom husene: Adlibris. Tilgjengelig fra: <http://www.adlibris.com/no/bok/livet-mellem-husene-9788774072805> (lest 04.05.16).
- Akershus eiendom. (2016). Leiepriser på Majorstuen, Grünerløkka og Skøyen (Telefonsamtale 10.03.2016).
- Amlie, J., Martinsen, E. & Vesterås, U. M. (2015). Trikkens rolle. Rapport - Trikkens rolle. 64 s.
- Avantor. (2016). Leiepriser på Nydalen (Telefonsamtale 10.03.2016).
- Bache, K. (2010). Vil ha urbane kvaliteter. Larvik: Østlandsposten. Tilgjengelig fra: <http://www.op.no/nyheter/vil-ha-urbane-kvaliteter/s/1-85-5075371> (lest 30.04.16).
- Barth, B. (2014). Fortetting med bo- og bykvalitet. Compact living - Fremtidens arealeffektive boliger: A-lab. 85 s.
- Berg, O., Svarverud, K., Lyngstad, I., Reistad, I., Ulfesnes, A. W., Brenna, I., Nygaard, H., Noer, K.-A. & Korsmo, G. (2008). Kongsvinger sentrum - Formingsveileder for gater og plasser. 49 s.
- Bishop, Z. (2015). Transit-Oriented Development. 5.
- Bogstadveien. (2013). Om Bogstadveien: Bogstadveien.no. Tilgjengelig fra: <http://bogstadveien.no/om-bogstadveien/> (lest 30.04.16).
- Boysen, M., Hoftun, S. & Opsahl, S. H. (2012). Utearealnormer: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten. 44 s.
- Bugge, B., Bakke, R. A. E. & Byrkjeland, R. (2014). Grad av utnyttning, H-2300. 60 s.
- Byfolk. (2016). Byfolk - gjør sentrum levende. Oslo: Byfolk. Tilgjengelig fra: <http://byfolk.no> (lest 11.05.16).
- Cageball Nydalen. (2016). Bilder av banene. Oslo: Cageball. Tilgjengelig fra: <http://cageball.no/bilder-av-banene/>.
- Carlsen, J. (2007). Livet mellom husene. Oslo: Klassekampen. Tilgjengelig fra: <http://www.klassekampen.no/26357/article/item/null/livet-mellom-husene> (lest 04.05.16).
- Coupland, A. (1997). Reclaiming the city: Mixed use development: Taylor & Francis.
- COWI. (2013). Byliv der betaler sig: COWI A/S. 16 s.
- Dark + Adept. (2013). Skøyen sentrum, fra veikryss til levende bydel. Mulighetsstudie Skøyenbyen. 30 s.
- Distriktssenteret. (2016). Statens pris for attraktiv stad. Steinkjer: Distriktssenteret. Tilgjengelig fra: <https://distriktssenteret.no/attraktiv-stad/> (lest 06.05.16).
- Engen, Ø. B. (2014). Bogstadveien i bokform. Oslo: Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/nyheter/Bogstadveien-i-bokform-7577899.html> (lest 30.04.16).
- Eriksson, H. M. (2016). Kompakt byutvikling. CIENS (Foredrag 27.01.16).
- Fainstein, S. F. & Defilippis, J. (red.). (2016). Readings in Planning Theory: Wiley-Blackwell. 624 s.
- Fastsatt ved kgl. res. (2014). Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging. Oslo: Kommunal- og moderniseringsdepartementet. 2 s.
- Forbrukerrådet. (2015). Sykle dit. Oslo: Forbrukerrådet. Tilgjengelig fra: <http://www.forbrukerradet.no/side/sykle-dit/> (lest 11.05.16).
- Fremstad, H. S. (2016). - Løkka er blitt en catwalk. Oslo: Dagsavisen. Tilgjengelig fra: <http://www.dagsavisen.no/oslo/l%C3%B8kka-er-blitt-en-catwalk-1.691583> (lest 08.05.16).
- Frykter forgubbing. (2008). Larvik: Østlandsposten. Tilgjengelig fra: <http://www.op.no/nyheter/frykter-forgubbing/s/1-85-3408410> (lest 10.05.16).
- FutureBuilt. (2015). Avantor med to nye FutureBuilt-prosjekter. Oslo: FutureBuilt. Tilgjengelig fra: <http://www.futurebuilt.no/Avantor-med-to-nye-FutureBuilt-prosjekter> (lest 30.04.16).
- Gaining by sharing. (2016). Vindmøllebakken: Gainingbysharing. Tilgjengelig fra: <http://gainingbysharing.no/vindmøllebakken> (lest 09.05.16).
- Gehl, J. (2010). Byer for mennesker: Bogværket. 272 s.
- Gjerland, L. (2015). Grünerløkka, fra forakt til heder. Oslo: Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.osloby.no/Grnerlokka-fra-forakt-til-heder-7915099.html> (lest 30.04.16).
- Goodyear, S. (2013). A New Way of Understanding 'Eyes on the Street': Citylab. Tilgjengelig fra: <http://www.citylab.com/crime/2013/07/new-way-understanding-eyes-street/6276/> (lest 07.05.2016).
- Google Maps. (2016). Google Norge. Tilgjengelig fra: <https://www.google.no/maps/@59.9228264,10.6771595,17z> (lest 09.02.15).
- Graven, A. R. (2010). Parker under press: Forskning.no. Tilgjengelig fra: <http://forskning.no/forebyggende-helse-stress-arkitektur-miljopolitikk-hus-og-hjem/2010/10/parker-under-press> (lest 30.04.16).
- Grünerløkka, Oslo. (2014). Google Street View. Tilgjengelig fra: <https://www.google.com/maps/place/Gr%C3%BCnerl%C3%B8kka,+Oslo,+Norge/@59.9231087,10.7592318,3a,75y,322.86h,83.84t/data=!3m6!1e1!3m4!1sJZHllcCYtZ7mbpSiZLlag!2e0>

- [!7i13312!8i6656!4m2!3m1!1s0x46416e68bc978ae5:0x824c6a75515e8a8d!6m1!1e1](http://www.kart.gulesider.no) (lest 04.02.16).
- Gule sider. (2016). Kart. Oslo: Eniro Norge AS. Tilgjengelig fra: <http://kart.gulesider.no>.
- Gustavsen, T. M., Hambro, E. & Stoltenberg, C. (2012). Fartsgrense for bedre luft. Oslo: Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/om+statens+vegvesen/presse/Kronikker/kronikk-fartsgrense-for-bedre-luft> (lest 08.05.16).
- Hanssen, J. U. (2006). Mer vegkapasitet i byene gir mer trafikk. Oslo: Samferdsel, TØI. Tilgjengelig fra: <https://samferdsel.toi.no/nr-10-desember-2006/mer-vegkapasitet-i-byene-gir-mer-trafikk-article19113-985.html> (lest 09.05.16).
- Haug, L. (2009). Parkliv i byen. Oslo: Aktiv i Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.aktivioslo.no/artikkel/parkliv-i-byen/> (lest 30.04.16).
- Hjelmtveit, S., Gleditsch, T., Lindahl, M., Engseth, M., Jensen, K. L. & Bødtker, E. (2010). Mulighetsstudie for Bestumkilen - sluttrapport. Oslo: Oslo kommune, bydel Ullern. 29 s.
- Hofstad, H. E., Saglie, I.-L. E. & Hanssen, G. S. E. (2015). Kompakt byutvikling: Muligheter og utfordringer, b. 301. Oslo: Universitetsforlaget.
- Holmboe, H. (2016). Borgerskap. Oslo: Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/borgerskap> (lest 11.05.16).
- Holtedah, E. & Bødtker, E. (2015). Områderegeringsplan for Skøyen, Høringsinnspill fra Skøyen Vel. Oslo: Skøyen Vel. 2 s.
- Husbanken. (2013). Bokkvalitet. Oslo: Husbanken. Tilgjengelig fra: <http://www.husbanken.no/byggeskikk/vertoy/den-gode-bebyggelsesplanen/hva-er-bokkvalitet/> (lest 10.05.16).
- Husbanken. (2014a). Tett og høy bebyggelse. Oslo: Husbanken. Tilgjengelig fra: <http://www.husbanken.no/byggeskikk/vertoy/den-gode-bebyggelsesplanen/tett-og-hoy-bebyggelse/> (lest 05.05.16).
- Husbanken. (2014b). Tett-lav eller tett-høy. Oslo: Husbanken. Tilgjengelig fra: <http://www.husbanken.no/byggeskikk/vertoy/den-gode-bebyggelsesplanen/bebyggelse-og-tetthet/tett-lav-eller-tett-hoy/> (lest 05.05.16).
- Industrimuseum. (2016a). Historisk vandring i Nydalen. Oslo: Norsk Teknisk Museum. Tilgjengelig fra: <http://www.industrimuseum.no/nydalen> (lest 30.04.16).
- Industrimuseum. (2016b). Skøyen. Oslo: Norsk Teknisk Museum. Tilgjengelig fra: <http://www.industrimuseum.no/nydalen> (lest 30.04.16).
- Jernbaneverket. (2013). Gjennomføringsplan for utbygging av InterCity-strekningene. Planveileder for byområder og knutepunkter. 37 s.
- Jernbaneverket. (2016). Skøyen. Hamar: Jernbaneverket. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/Jernbanen/Stasjonsok/S-/Skoyen/> (lest 20.04.16).
- Karenslyst handel. (2016). Velkommen til handelsområdet Karenslyst allé! Oslo: Karenslyst Handelsforening. Tilgjengelig fra: <http://www.karenslysthandel.no>.
- Kart over bydelene 2004. Oslo kommune.
- Klungesøyr, N. (2015). Definisjon boligkvalitet. Oslo: Arkitektnytt. Tilgjengelig fra: <http://www.arkitektnytt.no/definisjon-boligkvalitet> (lest 30.04.16).
- KVU-staben. (2015). Konseptvalgutredning for økt transportkapasitet inn mot og gjennom Oslo. KVU Oslo-Navet. 325 s.
- Lillebye, E. (2014). En introduksjon til gateplanlegging. Statens vegvesens rapporter, 250. 95 s.
- Livable City. (2016). About Livable City. San Francisco: Livable City ©. Tilgjengelig fra: <http://livablecity.org/about/> (lest 05.05.16).
- Majorstuen, Oslo. (2014). Google Street View. Tilgjengelig fra: <https://www.google.com/maps/place/Majorstuen,+Oslo,+Norge/@59.9262396,10.7082959,6633a,13.1y/data=!3m6!1e1!3m4!1sC9iJvhbinkU8dfB0p0VqPw!2e0!7i13312!8i6656!4m2!3m1!1s0x46416ddaf9ec9ed7:0x7999dc670199796d!6m1!1e1> (lest 04.02.16).
- Martinussen, E. (2016). "Tett på byen" - Refleksjoner fra en utøvende arkitekt (Foredrag 19.04.16).
- Mugaas, P. (2014). Mer byliv. Oslo: Byplan Oslo. Tilgjengelig fra: <http://byplanoslo.no/content/mer-byliv> (lest 20.04.16).
- Nabolag. (2016a). Oslo sentrum, Økonomi. Bergen: Bedriftsenteret. Tilgjengelig fra: <http://nabolag.no/oslo-og-omegn/oslo-sentrum - environment> (lest 30.04.16).
- Nabolag. (2016b). Skøyen. Bergen: Bedriftsenteret. Tilgjengelig fra: <http://nabolag.no/oslo-og-omegn/skoyen> (lest 20.04.16).
- NyAnalyse as. (2012). Hvor bor Gullkundene dine? 29 s.
- Nydalen Gårdeierforening. (2016). Om Nydalen. Oslo: Avantor AS. Tilgjengelig fra: <http://www.nydalen.no/om-nydalen/> (lest 21.03.16).

- Nydalen, Oslo. (2014). Google Street View. Tilgjengelig fra:
https://www.google.com/maps/place/Nydalen/@59.9499047,10.7654519,3a,75y,142.99h,83.96t/data=!3m7!1e1!3m5!1s0GbnZA9ju8xB5kzwjOyUrw!2e0!6s%2F%2Fgeo0.ggpht.com%2Fcb%3Fpanoid%3D0GbnZA9ju8xB5kzwjOyUrw%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D55.011337%26pitch%3D0!7i13312!8i6656!4m2!3m1!1s0x46416e1ea426909b:0xf74c67aa0f2bbad!6m1!1e1
 (lest 04.02.16).
- Nøding, G. E., Horn, S., Austestad, M., Tufte, P. A., Austenå, T. & Sandåker, H. (2014). Effektiv knutepunktsutvikling. Knutepunktsutvikling i praksis, Rapport per 1. desember 2014. 56 s. Oslo Handelsstands Forening. (2015). Grünerløkka må ivareta særpreget. Oslo: Oslo Handelsstands Forening. Tilgjengelig fra: <http://www.ohf.no/grunerlokka-ma-ivareta-saerpreget/> (lest 30.04.16).
- Oslo kommune. Kart over grunnkretser: Oslo kommune. Tilgjengelig fra:
https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/Innhold/Politikk_og_administrasjon/Statistikk/Kart_over_bydelene_2004-_enkelt_bydeler.pdf (lest 06.04.16).
- Oslo kommune. (2015a). Gjennomsnittsinntekt etter delbydel, alder og kjønn. Oslo: Statistikkbanken. Tilgjengelig fra:
<http://statistikkbanken.oslo.kommune.no/webview/index.jsp?catalog=http%3A%2F%2Fstatistikkbanken.oslo.kommune.no%3A80%2Fobj%2Fcatalog%2FCatalog10&submode=catalog&mode=documentation&top=yes> (lest 06.04.16).
- Oslo kommune. (2015b). Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030, Juridisk arealdel. Oslo: Oslo kommune. 190 s.
- Oslo kommune. (2015c). Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030, Samfunnsdel og byutviklingsdel. Oslo: Oslo kommune. 59 s.
- Oslo kommune. (2016a). Kartinnsyn-v3.0. Tilgjengelig fra: <http://od2.pbe.oslo.kommune.no/kart/> (lest 20.02.16).
- Oslo kommune. (2016b). Levende Oslo. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra:
<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/prosjekter/levende-oslo/> (lest 11.05.16).
- Oslo kommune. (2016c). Startsidene. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra:
https://www.oslo.kommune.no/?lang=no_NO (lest 16.03.16).
- Oslo kommune statistikkbanken. (2015a). Boligmengden etter hustype. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra:
<http://statistikkbanken.oslo.kommune.no/webview/index.jsp?catalog=http%3A%2F%2Fstatistikkbanken.oslo.kommune.no%3A80%2Fobj%2Fcatalog%2FCatalog10&submode=catalog&mode=documentation&top=yes> (lest 06.04.16).
- Oslo kommune statistikkbanken. (2015b). Husholdninger og personer etter type husholdning. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra:
<http://statistikkbanken.oslo.kommune.no/webview/index.jsp?catalog=http%3A%2F%2Fstatistikkbanken.oslo.kommune.no%3A80%2Fobj%2Fcatalog%2FCatalog10&submode=catalog&mode=documentation&top=yes> (lest 06.04.16).
- Oxford Dictionaries. (2016). city life. Oxford: Oxford University Press. Tilgjengelig fra:
<http://www.oxforddictionaries.com/definition/english/city-life>
 (lest 05.05.16).
- Plan- og bygningsetaten. (2016). Fjordbyen. Oslo: Oslo kommune. Tilgjengelig fra:
<https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/prosjekter/fjordbyen/> (lest 20.04.16).
- Prof. Dahls gt.17. (2016a). Landlig idyll ble trafikkinferno: Prof. Dahls gt.17. Tilgjengelig fra:
<http://www.pd17.net/index.php/lokalhistorie/lokal-historie> (lest 30.04.16).
- Prof. Dahls gt.17. (2016b). Lokalhistorie: Prof. Dahls gt.17. Tilgjengelig fra:
<http://www.pd17.net/index.php/lokalhistorie/lokal-historie> (lest 30.04.16).
- Project for Public Spaces. (2016). Jane Jacobs: Project for Public Spaces. Tilgjengelig fra:
<http://www.pps.org/reference/jjacobs-2/> (lest 15.04.16).
- Regjeringen. (2015). Fortetting. Oslo: Regjeringen. Tilgjengelig fra:
<https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/fortetting-ny/id2363894/> (lest 08.05.16).
- Roald, H.-J., Bruvoll, M., Langaard, T., Norderud, B., Kolstø, S., Hole, S., Skytte, T., Hartmann, E., Granan, R., Hjermann, K. S., et al. (2005). "Fremtid med fortid" Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005-2020. Kommunedelplan for indre Oslo, Hovedrapport. 130 s.
- Ruggeri, D. (2016). The Urban landscape as a social arena: NMBU (Forelesning 04.02.16).

- Ruter. (2016). Fornebubanen. Oslo: Ruter AS. Tilgjengelig fra: <https://ruter.no/om-ruter/rapporter-planer-prosjekter/fornebubanen/> (lest 20.04.16).
- Røe, P. G. (2004). Framveksten av den moderne byplanleggingen. Oslo: Universitetet i Oslo.
- Røtnes, R. A., Jordell, H., Kvil, S., Bjørn, E. C. & Aamo, A. S. (2016). Boligprosjekters betydning for byliv. Samfunnsøkonomisk analyse, 27-2016. 77 s.
- Saltnes, D.-J. (2012). Her er leieprisene på handel. Oslo: NE nyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.nenyheter.no/39760> (lest 11.05.16).
- Schmidt, L. (2014). Kompakt by, bokvalitet og sosial bærekraft, 2014:12. 265 s.
- Sekne, I. (2009). Historien om Nydalen. Oslo: NE nyheter. Tilgjengelig fra: <http://www.nenyheter.no/31905> (lest 30.04.16).
- Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten. 53 s.
- Skøyen, Oslo. (2014). Google Street View. Tilgjengelig fra: https://www.google.com/maps/place/Sk%C3%B8yen,+0277+Oslo,+Norge/@59.9220791,10.6787971,3a,75y,185.22h,94.11t/data=!3m7!1e1!3m5!1sdKrl1bBUu0oNGuJblvRrgA!2e0!6s%2F%2Fgeo1.ggpht.com%2Fcbk%3Fpanoid%3DdKrl1bBUu0oNGuJblvRrgA%26output%3Dthumbnail%26cb_client%3Dmaps_sv.tactile.gps%26thumb%3D2%26w%3D203%26h%3D100%26yaw%3D99.135605%26pitch%3D0!7i13312!8i6656!4m2!3m1!1s0x46416db3f08c41e1:0xc95aa7bc0d7bb53 (lest 04.02.16).
- Speck, J. (2014). The general theory of walkability, Washington DC, USA.
- St.meld nr. 17 (2008-2009). Om Oslopakke 3 trinn 2. samferdselsdepartement, D. k. Oslo: Regjeringen. 24 s.
- St.meld. nr. 23 (2001-2002). Bedre miljø i byer og tettsteder. Oslo: Klima- og miljødepartementet. 69 s.
- Statens vegvesen. (2016a). Definisjon av noen viktige begrep. Oslo: Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/fag/Trafikk/Nokkeltall+transport/Definisjoner> (lest 01.05.16).
- Statens vegvesen. (2016b). Kollektivtransport i Kristiansandsregionen - regional plan: Statens vegvesen. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/vegprosjekter/kollektivkrs> (lest 01.05.16).
- Statens vegvesen. (2016c). Vegkart. Tilgjengelig fra: [https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/-kartlag:geodata/hva:\(~\(id:540,filter:\(~\),farge:0\)\)/hvor:\(\)/@264040,6653490,13](https://www.vegvesen.no/vegkart/vegkart/-kartlag:geodata/hva:(~(id:540,filter:(~),farge:0))/hvor:()/@264040,6653490,13).
- Statistisk sentralbyrå. (2011). Folke- og boligtellingsen, hovedtall. Oslo: Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=FoBKhtab28II&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=fobhoved&StatVariant=&checked=true> (lest 31.03.16).
- Statistisk sentralbyrå. (2016a). Folkemengde og befolkningsendringer. Oslo: Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/statistikkbanken/selectvarval/Define.asp?subjectcode=&ProductId=&MainTable=FolkGrunnkrKom&nvl=&PLanguage=0&nyTmpVar=true&CMSSubjectArea=befolkning&KortNavnWeb=folkemengde&StatVariant=&checked=true> (lest 31.03.16).
- Statistisk sentralbyrå. (2016b). Nøkkeltall for befolkning. Oslo: Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befolkning/nokkeltall/befolkning> (lest 03.05.16).
- Storo storsenter. (2016). Butikker og andre virksomheter. Oslo: Storo storsenter. Tilgjengelig fra: <http://www.storostorsenter.no/butikker-og-virksomheter/> (lest 13.02.16).
- Svensen, M. (2013). Høyhus er næringspolitisk propaganda. Oslo: Arkitektnytt. Tilgjengelig fra: <http://www.arkitektnytt.no/hoyhus-er-naringspolitisk-propaganda> (lest 07.05.16).
- Svingheim, N. (2009). New double track Skøyen-Asker. Hamar: Jernbaneverket. Tilgjengelig fra: <http://www.jernbaneverket.no/en/startpage1/Projects/New-double-track-Skoyen-Asker1/> (lest 20.04.16).
- Teknik- og Miljøforvaltningen - Københavns Kommune. (2013). Bylivsregnskap. 27 s.
- Thiis, T. (2002). Det blåser i høyden. Oslo: Teknisk Ukeblad. Tilgjengelig fra: <http://www.tu.no/artikler/det-blaser-i-hoyden/219456> (lest 30.04.16).
- Thiis-Evensen, T. (2015). Vi glemmer å bygge tett. Oslo: Aftenposten. Tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/meninger/kronikker/Vi-glemmer-a-bygge-tett--Thomas-Thiis-Evensen-8205894.html> (lest 10.05.16).
- Torgbygget. (2016). Torgbygget. Tilgjengelig fra: <http://torgbygget.no/> (lest 08.05.16).
- Transit-Oriented.com. (2011). Ideology - generally accepted definitions of transit-oriented development. Tilgjengelig fra: http://www.transit-oriented.com/?page_id=160 (lest 09.11.15).
- Vamberg, H., van Deurs, C., Gagner, L. J., Modin, A., Bohlemark, A., Andresen, C. S. & Stoustrup, J. (2014). Bylivsundersøkelse Oslo sentrum. 230 s.

- Vestreng, T. (2016). Bygg byer, ikke bomaskiner. Oslo: Dagsavisen. Tilgjengelig fra: <http://www.dagsavisen.no/oslo/bygg-byer-ikke-bomaskiner-1.699519> (lest 10.03.16).
- Visit Oslo. (2016a). Frognerparken: Visit Oslo. Tilgjengelig fra: <http://www.visitoslo.com/no/produkt/?TLp=229519> (lest 08.05.16).
- Visit Oslo. (2016b). Grünerløkka: Visit Oslo. Tilgjengelig fra: <http://www.visitoslo.com/no/aktiviteter-og-attraksjoner/omraader/grunerlokka/> (lest 30.04.16).
- Wikipedia. (2016a). Skøyen: Wikipedia. Tilgjengelig fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Sk%C3%B8yen> (lest 20.04.16).
- Wikipedia. (2016b). World's most liveable cities: Wikipedia. Tilgjengelig fra: https://en.wikipedia.org/wiki/World's_most_liveable_cities (lest 05.05.16).
- Wæhle, E. & Sterri, A. B. (2016). Case-studie: Store norske leksikon. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/case-studie> (lest 09.05.16).
- Aalborg kommune. (2009). Regegørelse - 6 Byliv - Parker og byrum. Aalborg: Aalborg kommune. Tilgjengelig fra: http://www.aalborgkommuneplan.dk/planredegoerelse/kommuneplan09/r_06_h006.aspx (lest 30.04.16).

FIGURLISTE

Figur 1

Hà, Trần Thị Kiều Thanh. (2009). *Jan Gehl*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://ashui.com/mag/vupda/1783-buoi-gioi-thieu-sach-cuoc-song-giua-nhung-cong-trinh-kien-truc-cua-jan-gehl.html> (lest 05.05.16)

Figur 2

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Bokomslag]. Bogverket.

Figur 3

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Illustrasjon]. Bogverket.

Figur 4

Nunes, Kaleigh Tirone. (2011). *Jan Gehl – Architect of Society's Well-being* [Digitalisert fotografi] Tilgjengelig fra: <http://kaleightironenunes.com/?p=807> (lest 05.05.16)

Figur 5

Ukjent. (2016). *La Défense*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://pbs.twimg.com/media/CZQzr92WIAIm5ZY.jpg:large> (lest 05.05.16)

Figur 6

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Illustrasjon]. Bogverket.

Figur 7

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Illustrasjon]. Bogverket.

Figur 8

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Digitalisert fotografi]. Bogverket.

Figur 9

Michael Nagle. (2012). *Stoops Grow in Value, and Not Just as Seating*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: http://www.nytimes.com/2012/09/11/nyregion/town-houses-stoops-have-aesthetic-and-monetary-value.html?_r=0 (lest 05.05.16)

Figur 10

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Digitalisert fotografi]. Bogverket.

Figur 11

Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. [Illustrasjon]. Bogverket.

Figur 12

Rugguri, D. (2016). *The urban landscape as a social arena*: NMBU (forelesning 04.02.16) .[Illustrasjon]

Figur 13

Ukjent. (2016). *Nydalen bryggeri og spiseri*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://www.nydalslopet.one/after-run/> (lest 11.05.16)

Figur 14

Ukjent. (2016). *Åpningstider i påsken*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://bogstadveien.no/apningstider-i-pasken/> (lest 11.05.16)

Figur 15

Krogsveen. (2016). *Grünerløkka med populære café/utelivsmuligheter*. [Digitalisert fotografi].Tilgjengelig fra:
<http://krogsveen.no/Selge-bolig/Solgte-boliger/Bolig/Leilighet/Biermanns-gate-12-A-1109262914> (lest 11.05.16)

Figur 16

Kjell Vesje. (2014). *Amfitryon cafe & bar*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra:
<http://www.nrk.no/ostlandssendingen/krever-millioner-etter-skjenkenekt-1.11664920> (lest 11.05.16)

Figur 17

Norgeskart. (2016). *Skøyen*. [Digitalisert flyfoto]. Tilgjengelig fra:
<http://www.norgeskart.no/?sok=sk%C3%B8yen#10/258557/6650700/-land/+flybilder/+hits> (lest 11.05.16)

Figur 18

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. [Illustrasjon]

Figur 19

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. [Tekstutdrag]

Figur 20

Oslo kommune. (2015b). *Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030*, Juridisk arealdel. Oslo: Oslo kommune. 190 s. [Skjermdump]

Figur 21

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. [Illustrasjon]

Figur 22

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. s. 1 [Omslag]

Figur 23

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. [Illustrasjon]

Figur 24

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. [Illustrasjon]

Figur 25

Bydel Ullern. (2016). *Post på facebookvegg*. [Skjermdump]. Tilgjengelig fra: <https://www.facebook.com/BydelUllern/photos/a.802999209760573.1073741829.788832254510602/1038770662850092/?type=3&theater> (lest 11.05.16)

Figur 27

Akersposten. (2016). *Pågående planprosesser og byggesaker på Skøyen*. [Skjermdump]. Tilgjengelig fra: http://akersposten.no/index.php?page=vis_nyhet&NyhetID=69&sok=1 (lest 11:05.16)

Figur 28

Marinussen, E. (2016). *"Tett på byen" - Refleksjoner fra en utøvende arkitekt* (Foredrag 19.04.16). [Illustrasjon]

KAPITTELBILDER

Kapittel 1: Innledning

Pinterest. (2016). *12 best streets*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://no.pinterest.com/pin/471963235931130454/> (lest 11.05.16)

Kapittel 2: Metode

Littlewood, A. & Newell, K. (2007). *Storm* [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/clydehouse/978601342/> (lest 11.05.16)

Kapittel 3: Teori

Caruso, Rick J..(2014) *Stroget Denmark*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://www.linkedin.com/pulse/20140219122251-319953549-the-indoor-mall-is-dead-but-physical-retail-thrives> (lest 11.05.16)

Kapittel 4: Casestudie

Ukjent. (2010). *I love Paris in the springtime*. [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://www.alsandalex.com/2010/04/i-love-paris-in-springtime.html> (lest 11.05.16)

Kapittel 5: Prosjektområdet Skøyen

Siebke-Løge, B., Dahl, E., Trollstøl, A., Skytte, T., Rønsdal, A., Rooth, M., Knudsen, E. R., Kolstad, H. H., Eckhoff, D. & Dänzer-Vanotti, L. (2015). *Byplangrep Skøyen: Plan- og bygningsetaten*. 53 s. [Digitalisert fotografi]

Medvirkning på Skøyen:

Ukjent. (2016). [Digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://www.fairplayforchildren.net/out.jpg> (lest 11.05.16)

Kapittel 6: Diskusjon

Sæbbe, Y. O. (2016). *Været er litt humørsykt for tiden* [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <http://blogg.nordlys.no/ynge/vaeret-er-litt-humorsykt-tiden> (lest 11.05.16)

Kapittel 7: Etterord

Ukjent. (2016). *The culture trip*. [digitalisert fotografi]. Tilgjengelig fra: <https://no.pinterest.com/pin/204280533075956314/> (lest 11.05.16)

VEDLEGG 1

DETALJERT METODE FOR CASESTUDIEN

BEBYGGELSESFORMÅL

Metode A

Informasjon om hva bebyggelsen er regulert som er tatt ut fra reguleringsplanen for Oslo kommune (Oslo kommune 2016a). Areal av all bebyggelse er målt opp med måleredskapene på karttjenesten til Gule sider (Gule sider 2016). Ut fra denne informasjonen er det utregnet hvor stor del av bebyggelsen ulike formål utgjør. Denne metoden refereres til som metode A.

Metode B

Metode B tar utgangspunkt i metode A, men inkluderer etasjer og andel handel/service i 1. etasje i beregningene. Metoden vil derfor gi et mer korrekt datagrunnlag. Antall etasjer er talt med Google Street View (*Grünerløkka, Oslo 2014; Majorstuen, Oslo 2014; Nydalen, Oslo 2014; Skøyen, Oslo 2014*) og multiplisert med flatearealet til hvert enkelt bygg. Handel i 1. etasje er observert via Google Street View og deretter blitt målt på Gule sider (Gule sider 2016).

Majorstuen

FORMÅL	METODE A	METODE B	DIFFERANSE
Bolig	73%	66%	-7%
Bolig-forr.-kontor	8%	10%	2%
Industri	x	x	x
Kombinert bebyggelse/anlegg	2%	2%	0%
Offentlig bygning	8%	7%	-1%
Forretning	9%	11%	2%
Privat institusjon	x	0%	0%
Bygg i friområde	x	x	x
Handel/service 1. etg	x	4%	4%

Grünerløkka

FORMÅL	METODE A	METODE B	DIFFERANSE
Bolig	63%	58%	-5%
Bolig-forr.-kontor	25%	27%	2%
Industri	5%	5%	0%
Kombinert bebyggelse/anlegg	1%	0%	-1%
Offentlig bygning	4%	4%	0%
Forretning	0%	0%	0%
Privat institusjon	1%	1%	0%
Bygg i friområde	1%	0%	-1%
Handel/service 1. etg	x	5%	5%

Nydalen

FORMÅL	METODE A	METODE B	DIFFERANSE
Bolig	16%	13%	-3%
Bolig-forr.-kontor	68%	74%	6%
Industri	8%	5%	-3%
Kombinert bebyggelse/anlegg	6%	4%	-2%
Offentlig bygning	2%	2%	0%
Forretning	0%	0%	0%
Privat institusjon	x	x	x
Bygg i friområde	x	x	x
Handel/service 1. etg	x	2%	2%

Skøyen

FORMÅL	METODE A	METODE B	DIFFERANSE
Bolig	20%	17%	-3%
Bolig-forr.-kontor	42%	52%	10%
Industri	21%	12%	-9%
Kombinert bebyggelse/anlegg	2%	2%	0%
Offentlig bygning	1%	0%	-1%
Forretning	14%	13%	-1%
Privat institusjon	x	x	x
Bygg i friområde	0%	0%	0%
Handel/service 1. etg	x	4%	4%

Diagrammene over viser et utdrag fra statistikken til casestudiet. Her er det regnet ut prosentandel til de ulike bebyggelsesformålene med metode A og B, vist i kolonne en og to. Den tredje kolonnen i diagrammet, viser differansen mellom de to utregningsmetodene, for å gi et innblikk i feilkilder ved utregningsmetode A, som ikke tar hensyn til etasjer og handel i 1. etasje.

Feilkilder

- Det oppmålte flatearealet er et omtrentlig areal fordi det er målt via Gule sider, og ikke ut fra nøyaktige tegninger. Det er ikke tatt stilling til trappoppgang, loft/kjeller og lignende.
- Andel handel/service i 1. etasje vil være omtrentlig, da det kun er observert handels- og servicefasader på Google Street View. Fasadene er tegnet inn i kart og deretter målt på Gule sider. Med utgangspunkt i lengden på fasadene og flatearealet på bygningen er det beregnet en omtrentlig størrelse på handel- og servicelokalene. Handel i 2. etasje er det ikke tatt stilling til i denne registreringen. Handel- og servicelokaler som er fjernet eller etablert i perioden etter at Google har tatt bilder er det ikke tatt stilling til i denne registreringen. Dette er fordi studien er basert på informasjon man finner på internett, (*Grünerløkka, Oslo 2014; Majorstuen, Oslo 2014; Nydalen, Oslo 2014; Skøyen, Oslo 2014*), henholdsvis juni 2014, juni/august 2014, mai 2014 og juni/august 2014.
- Antall etasjer i hvert bygg vil være omtrentlig. I et kvartal varierer antall etasjer, og det er derfor regnet ut et gjennomsnitt for hvert kvartal.
- Bebyggelsesformålet er beregnet med utgangspunkt i reguleringsplanen for Oslo kommune (Oslo kommune 2016a) og det er ikke tatt stilling til om dette faktisk stemmer for all bebyggelse.

Refleksjon over valg av metode og resultater

Metode A krever mindre data enn metode B, og vil derfor være en raskere metode for å finne fordeling av bebyggelsesformål i områdene. I denne undersøkelsen ønsker vi et så korrekt tall som mulig, og velger derfor metode B. I andre sammenhenger der man har liten tid eller det kun ønskes et omtrentlig anslag kan metode A være aktuell. Vi har derfor undersøkt hvor stor innvirkning metodevalget har på resultatene.

I diagrammene vises det at differansen mellom

resultatene fra metode A og metode B er relativt små for alle caseområdene. Metodevalget har størst innvirkning for andel bolig og andel bolig-forr.-kontor, da dette er de formålene som er mest utbredt i områdene. Boligformålet øker med gjennomsnittlig 5 % og bolig-forr.-kontorformålet synker med gjennomsnittlig 5 %, dersom metode B brukes i stedet for metode A. Når differansen for hvert enkelt caseområde studeres, kan en se en tendens der Majorstuen og Grünerløkka har kraftigere redusert prosent boligandel enn Nydalen og Skøyen, mens Nydalen og Skøyen har kraftigere økning i prosent bolig-forr.-kontorandel enn Majorstuen og Grünerløkka når metode B brukes. Ved bruk av metode A ville da Majorstuen og Grünerløkka gitt et inntrykk av å ha mer bolig enn det det er i virkeligheten, og Nydalen og Skøyen ville fått mindre bolig-forr.-kontor enn det det er i virkeligheten. For de andre formålene ser man en tendens hvor andelen holder seg stabil eller synker med 1-3 %. Likevel ser vi på Skøyen at industri synker med 9 % ved bruk av metode B, noe som viser at enkelte formål er sterkt påvirket av antall etasjer. Dette viser et potensielt usikkerhetsmoment ved metode A.

Konklusjon av metodevalg

Metode B gir mest korrekt resultat for formålsfordeling i bebyggelsen, og anbefales. Allikevel kan metode A brukes ved andre anledninger dersom tiden er knapp eller det er behov for et omtrentlig overblikk, med visshet om omtrentlig ± 10 % sikkerhet. Denne rapporten velger metode B da det er optimalt med så korrekt resultat som mulig, for å sammenlikne caseområdene på best mulig måte.

DEMOGRAFI

Folkemengde og aldersfordeling

Det er brukt tall fra Statistisk sentralbyrå for å finne informasjon om folkemengde og aldersfordeling i de ulike caseområdene (Statistisk

sentralbyrå 2011; Statistisk sentralbyrå 2016a). Informasjonen er kategorisert etter grunnkrets-er (roder) i Oslo. Oversikt over grunnkretser er hentet fra Oslo kommunes hjemmesider (Oslo kommune). Grunnkretsene som til sammen i størst grad dekker caseområdene er brukt. På Majorstuen er det brukt 17 grunnkretser, på Grünerløkka er det brukt 15 grunnkretser, og på Nydalen og Skøyen er det brukt 3 grunnkretser. Alle grunnkretsene er valgt som enkeltverdier i statistikk-tabellen, til sammen 38 grunnkretser. Dataene som kom ut fra tabellen er deretter samlet i et excel-dokument. Tallene fra hver grunnkrets er gruppert etter caseområde og deretter lagt sammen. Folkemengdetallene er fra 2016. Informasjonen om aldersfordeling ble oppdatert i 2011.

Feilkilder

- Avgrensningen til caseområde følger ikke bydelsgrenser eller grunnkretsgrenser. Det er derfor umulig å få et nøyaktig tall på hvor mange som bor akkurat innenfor områdeavgrensningen. Det er valgt de grunnkretser som best dekker caseområdene, men noe avvik vil forekomme. Dette gjelder i midlertid for alle caseområdene, så forholdstallene vil fremstå som noenlunde korrekte.
- Informasjonen om aldersfordeling er fem år gammel. Endringer som har skjedd siden den gang er det ikke tatt hensyn til.

Husholdninger og boligtypologi

Informasjon om husholdninger og boligtypologi er hentet fra Statistikkbanken til Oslo kommune (Oslo kommune statistikkbanken 2015a; Oslo kommune statistikkbanken 2015b). Informasjonen er kategorisert etter delbydeler i Oslo. Oversikt over delbydelene er hentet fra Oslo kommunes hjemmesider (*Kart over bydelene 2004*). Delbydelene som til sammen i størst grad dekker områdene er brukt. På Majorstuen og Grünerløkka er det brukt 5 delbydeler, på Nydalen er det brukt 1 delbydel og på Skøyen er det brukt 3 delbydeler. Tallene fra

hver delbydel er gruppert etter område og deretter lagt sammen.

Feilkilder

- Områdeavgrensningene vi har laget følger ikke bydelsgrenser eller delbydelsgrenser. Det er derfor umulig å få et nøyaktig tall på hvor mange som bor akkurat innenfor områdeavgrensningen. Det er valgt de delbydeler som best dekker områdene, men noe avvik vil forekomme. Dette gjelder i midlertid for alle områdene, så forholdstallene vil fremstå som noenlunde korrekte.

ÅPNINGSTIDER

Metode

Det er utført en internettstudie for å få oversikt over åpningstider til handel, restauranter, barer og caféer i de ulike caseområdene. Internettstudien er gjort gjennom søkemotoren Google Maps (2016) og hjemmesider til Bogstadveien (Bogstadveien 2013), Karenslyst allé (Karenslyst handel 2016) og Storo Storsenter (Storo storsenter 2016). For handelen i områdene er det registrert åpne- og stengingstider. For restauranter, barer og caféer er det kun registrert tidsrommet som restaurantene, barene og caféene stenger, da stengingstider er mest interessant for bylivet i denne kategorien.

Feilkilder

- Det er kun registrert åpningstider på butikker innenfor kategorien mote og klær. Butikker som distribuerer andre varer kan derfor ha andre åpningstider enn det som er registrert.

TJENESTER OG TILBUD

Metode

Det er registrert tjenester og tilbud i områdene. De ulike funksjonene er kategorisert i fem grupper; kollektivtilbud, offentlige tjenester, spisesteder, kultur og idrett. For å samle inn informasjon er det brukt ulike nettsider. Meste-

parten av informasjonen er tatt ut fra karttjenestene til Gule sider (Gule sider 2016) og Google (*Google Maps* 2016). I tillegg er det funnet informasjon på Oslo kommunes hjemmesider (Oslo kommune 2016c). Informasjonen er lagt inn i kartene, og det er deretter foretatt en telling av de ulike funksjonene. Antallet funksjoner er så satt inn i et system.

Feilkilder

- All informasjon er hentet fra nettsider. Det er ikke tatt stilling til om bedrifter, tjenester eller arealbruk har endret seg siden karttjenestene fikk sin informasjon.
- Det er ikke all informasjon som dukker opp i karttjenestene. Det har derfor blitt brukt tre ulike nettstedet for å prøve å finne så korrekt informasjon som mulig. Det er allikevel mulig at noe informasjon har gått tapt, eller at informasjonen er feil.
- I opptellingen av funksjoner er det noen funksjoner som havner like utenfor områdeavgrænsningen. Disse er ikke tatt med, og det kan føre til at områdene tilsynelatende mangler funksjoner som egentlig er like i nærheten.

MÅLPUNKTER

Metode

Det er valgt målpunkter ut fra hva som skaper bevegelseslinjer og trekker mennesker gjennom området. Det er skilt mellom sentrale målpunkter og generelle målpunkter, der de sentrale målpunktene er ansett som viktigere eller mer besøkt enn de generelle målpunktene. De fleste målpunktene er lokalisert innenfor området eller i gangavstand fra området. Noen steder er det også valgt sentrale målpunkter som ligger lenger unna enn gangavstand der vi mener målpunktene påvirker bevegelseslinjene i området.

Feilkilder

- Skala: Det er ulik skala på de ulike områdene. På Majorstuen og Grünerløkka ser vi områdene i en større sammenheng fordi disse områdene har flere tilreisende. Dette gjør at Majorstuen og Grünerløkka får flere sentrale målpunkter enn området egentlig har.
- Overordnet målpunkt: Det er ikke tatt med lokale målpunkt som matbutikker, enkelte spisesteder eller lignende. Lokale målpunkter kan være med på å påvirke bevegelseslinjene, men vi har kun sett på de største målpunktene og hvordan de påvirker bevegelseslinjene.
- Subjektiv forståelse: Målpunktene er valgt ut fra vår oppfatning av og formening om områdene. Av den grunn det kan finnes andre målpunkt som ikke er tatt med i denne registreringen.

ANNEN METODE

Trafikksystem

Det er registrert trafikkmengde (ÅDT) og fartsgrenser på alle områdene. Informasjonen er hentet fra Statens Vegvesen sitt Vegkart (Statens vegvesen 2016c) og tegnet inn i egne kart.

Økonomi

Det er funnet informasjon om de økonomiske forholdene på caseområdene via internett. Informasjonen om inntekt er hentet fra Oslo kommunes statistikkbank (Oslo kommune 2015a). Boligpriser og boliginformasjon er hentet gjennom søkemotoren eiendomsverdi.no, der dataene er funnet ved å søke på postnummer for de ulike områdene.

I tillegg til internettstudie er det kontaktet flere eiendomsselskap for å hente data tilknyttet handelslokalenes leiepriser (Akershus eiendom 2016; Avantor 2016; Saltnes 2012).

VEDLEGG 2



Einar Lillebye
Institutt for landskapsplanlegging Norges miljø- og biovitenskapelige universitet

1430 ÅS

Vår dato: 11.05.2016

Vår ref: 48458 / 3 / LT

Deres dato:

Deres ref:

TILBAKEMELDING PÅ MELDING OM BEHANDLING AV PERSONOPPLYSNINGER

Vi viser til melding om behandling av personopplysninger, mottatt 22.04.2016. Meldingen gjelder prosjektet:

<i>48458</i>	<i>Studie av bystrukturelle forhold som generer byliv - Prosjektområde Skøyen</i>
<i>Behandlingsansvarlig</i>	<i>Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, ved institusjonens øverste leder</i>
<i>Daglig ansvarlig</i>	<i>Einar Lillebye</i>
<i>Student</i>	<i>Pernille Steen Fjeldhus</i>

Personvernombudet har vurdert prosjektet og finner at behandlingen av personopplysninger er meldepliktig i henhold til personopplysningsloven § 31. Behandlingen tilfredsstiller kravene i personopplysningsloven.

Personvernombudets vurdering forutsetter at prosjektet gjennomføres i tråd med opplysningene gitt i meldeskjemaet, korrespondanse med ombudet, ombudets kommentarer samt personopplysningsloven og helseregisterloven med forskrifter. Behandlingen av personopplysninger kan settes i gang.

Det gjøres oppmerksom på at det skal gis ny melding dersom behandlingen endres i forhold til de opplysninger som ligger til grunn for personvernombudets vurdering. Endringsmeldinger gis via et eget skjema, <http://www.nsd.uib.no/personvern/meldeplikt/skjema.html>. Det skal også gis melding etter tre år dersom prosjektet fortsatt pågår. Meldinger skal skje skriftlig til ombudet.

Personvernombudet har lagt ut opplysninger om prosjektet i en offentlig database, <http://pvo.nsd.no/prosjekt>.

Personvernombudet vil ved prosjektets avslutning, 23.06.2016, rette en henvendelse angående status for behandlingen av personopplysninger.

Vennlig hilsen

Kjersti Haugstvedt

Lis Tenold

Dokumentet er elektronisk produsert og godkjent ved NSDs rutiner for elektronisk godkjenning.



Ifølge prosjektmeldingen skal utvalget informeres muntlig om prosjektet og samtykke til deltakelse. For å tilfredsstillere kravet om et informert samtykke etter loven, må utvalget informeres om følgende:

- hvilken institusjon som er ansvarlig
- prosjektets formål / problemstilling
- hvilke metoder som skal benyttes for datainnsamling
- hvilke typer opplysninger som samles inn
- at opplysningene behandles konfidensielt og hvem som vil ha tilgang
- at det er frivillig å delta og at man kan trekke seg når som helst uten begrunnelse
- dato for forventet prosjektslutt
- at data anonymiseres ved prosjektslutt
- hvorvidt enkeltpersoner vil kunne gjenkjennes i den ferdige oppgaven
- kontaktopplysninger til student/veileder.

Personvernombudet legger til grunn at forsker etterfølger Norges miljø- og biovitenskapelige universitet sine interne rutiner for datasikkerhet. Dersom personopplysninger skal lagres på mobile enheter, bør opplysningene krypteres tilstrekkelig.

Det oppgis at personopplysninger skal publiseres. Personvernombudet legger til grunn at det foreligger eksplisitt samtykke fra den enkelte til dette. Vi anbefaler at deltakerne gis anledning til å lese igjennom egne opplysninger og godkjenne disse før publisering.

Forventet prosjektslutt er 23.06.2016. Ifølge prosjektmeldingen skal innsamlede opplysninger da anonymiseres. Anonymisering innebærer å bearbeide datamaterialet slik at ingen enkeltpersoner kan gjenkjennes. Det gjøres ved å:

- slette direkte personopplysninger (som navn/koblingsnøkkel)
- slette/omskrive indirekte personopplysninger (identifiserende sammenstilling av bakgrunnsopplysninger som f.eks. bosted/arbeidssted, alder og kjønn)
- slette digitale lydopptak

VEDLEGG 3

INTERVJU MED VEIDEKKE

Intervju med:	Thomas Nielsen
Intervju holdt av:	Pernille S. Fjeldhus og Elise R. Fossnes
Sted:	Veidekke hovedkontor, Skøyen
Dato for intervju:	12.04.2016

INNFØRING OM FIRMAET – THOMAS NIELSEN SNAKKER FRITT

Veidekke er hovedsakelig en stor entreprenør, men også en stor eiendomsutvikler og boligutvikler med totalt ca 7000 ansatte. Fjerde største i Norge, nesten like stor som Selvaag, Obos er størst. Veidekke driver ikke bare med vei og industri, men jobber også med boligutvikling og næringsbygg. Eiendomsutvikler avdelingen omsetter omtrent 20 % av totalomsetning i konsernet som var på 24,5 mill i 2015, Vegdekke har et resultat på en milliard, der bolig representerer ca 1/3 av resultatet. Grunnen til at eiendomsutvikler avdelingen, som er så liten del av konsernet ca 100 mennesker, representerer 1/3 av resultatene er fordi vi bruker pengene til konsernet og investerer de i eiendom. Vi har avdelinger i store deler av landet, og i Sverige og Danmark. Vi har mange prosjekter spredt rundt i Oslo der vi også samarbeider med andre eiendomsutviklere. Vi har blant annet prosjekter ved Løren, Oppsal, Nydalen, Sørenga, Majorstuen og Skøyen.

På Skøyen har vi planer om å bygge 450 boliger. Prosjektet ligger ved Nedre Skøyen vei, som er gamle hovedkontoret til Evji/Fellesdata. Vi kjøpte eiendommen og signerte kontrakt i august i fjor, etter en halvannet års transaksjon. Hovedkontoret til Veidekke skal være her, i tillegg til 400-450 nye boliger, muligens flere. Tomten ligger i en del av Skøyen som har vært litt underutviklet, og dette området skal nå transformeres. De siste 20 årene har fokuset ligget på østsiden av stasjonen, mens nå vil nok aktiviteten flyttes nordvestover, opp

til Hoffsvæien og opp mot Hoff. Skøyen vil se en betydelig forandring i dette område, en stor transformasjon.

HAR DERE SETT PÅ BYPLANGREPET TIL PBE OG HATT ET SAMARBEID?

Det er en kollega som jobber med reguleringssamarbeidet til Nedre Skøyen vei, men vi jobber tett med PBE. Vi har gått ut og fått innspill fra grunneierne i en tidlig fase, før vi tok over eiendommen. Det ble sendt inn noen innspill på eiendommen, og vi har sendt inn generelle betraktninger rundt boligutvikling til kommuneplanen.

HVA VAR PÅ EIENDOMMEN NÅ OG HVA SKAL BYGGES AV DERE?

Det er to kontorbygg, totalt 36 000 kvm2 med kontor. Dette skal rives, dersom våre planer går gjennom. Tanken er å bygge kontorbygg på 15 000 kvm2 og 400-450 boliger, totalt 50-60 000 BRA på tomte. Det mener vi det er plass til, da tomten er på 22,5 mål. Vi bygger gjerne mer dersom vi får mulighet. Antall boligbygg er vanskelig å si, men de 400-450 boligene skal bli fordelt på ganske mange bygg. Vi holder på med parallelloppdragene nå med innspill fra 4 forskjellige arkitekter. Det vil være en urban bebyggelsesstruktur, kan for eksempel være karebebyggelse. I første etasje blir det noe næring. PBE og politiske føringer er veldig klare på at de ønsker å

aktivisere gateplan. Vi syns det er bra, så lenge det gjøres på en god måte og det finnes et grunnlag til å drive næring. Det er ikke noe poeng å tilrettelegge for næringslokaler på gateplan, dersom det ikke er noe næringsgrunnlag der. Det dummeste man kan ha i første etasje er gråpapir i vinduene, det blir kjedelig. Men det er klart at vi ønsker aktivitet når vi bygger så store prosjekter. Det handler om bokvaliteten til de som skal inn i prosjektene, men også at man ønsker å tilføre noe tilbake til byen. Området i dag består av kontorbebyggelse og er ganske utrivelig. Det er ikke et område det er hyggelig å gå gjennom på kveldstid. Det å åpne opp rommene og skape gode møteplasser, gjennom bruk av næring og hvordan byggene treffer bakken. Det har man i mange tilfeller ikke vært så flinke på. Vi har sikkert også syndet der igjennom 80 år.

HVILKEN ROLLE FÅR PROSJEKTET DERES I SKØYEN SENTRUM?

Bygget skal være hovedkontoret til konsernet, et av Norges største selskaper, så det er klart at vi ønsker å vise hva vi kan. Vi ønsker å vise hva vi kan, både gjennom byggeskikk og det å være entreprenør og utvikler. Samtidig er ikke stilen til veidekke å være så prangende, så bygget skal ikke blinke neonlys eller noe. Vi ønsker at bygget skal bære kvalitet og blir et utstillingsvindu for Veidekke. Vi er i reguleringsplanfasen og overtar ikke bygget før i 2019 og bygget er tidligst ferdig i 2020, kanskje 2021, og vet ikke hva som vil skje i fremtiden. Allikevel har vi noen tanker om at bygget vil være et visningssenter for våre boligprosjekter, for eksempel et showcase for store anleggsprosjekter. Disse showroomene vil være en del av vinduene ut mot gateplan, slik at gaten blir aktivisert på den måten. Dette er tanker vi vurderer, og det er ikke gjort så mye av de private i denne byen.

HAR DERE EN PLANTEGNING AV PROSJEKTET?

Vi har flere situasjonsplaner og vi vurderer mange alternativer og ideer. I starten av idefasen så vi på mer næring enn bolig. Da så vi for oss to leietakere og et boligprosjekt ved siden av. En av mulighetene for Skøyen var at trikketraseen skulle flyttes, og den gamle traseen skulle omgjøres til en lokalgate. For oss har vi sett på denne muligheten, der vi kunne vendt oss mot gaten og hatt fasader mot gaten, og eventuelt lage et torg. På tomten er det også viktig å ta hensyn til elven, og med dette i tankene har vi prøvd ut ulike måter bebyggelsen kan henvende seg til elva, slik at man tenker på rommet mellom bebyggelsen og elven som et rom. Vi prøver å ta hensyn til omgivelsene på best mulig måte, men det er klart at man må ha et visst volum for å klare å forsvare så store verdier som det er i en tomt med en slik eiendomsverdi, og som eieren er fornøyd med for å kunne selve eiendommen.

HVORDAN TILPASSER DERE BYGGET I DEN OMKRINGLIGGENDE BEBYGGELSESSTRUKTUREN?

I den omkringliggende bebyggelsen er det et bygg som heter Gimle, som er gamle villaservitutter. Dette er årsaken til at man fikk villaservitutter, dette fikk man på slutten av 1800 tallet. Da stod dette bygget helt alene på et jorde. Da ble det stor oppstandelse på at byen skulle trekke seg utover i eneboligområder. Da ble villaservitutter hyppig brukt. Bygget er fredet og sefak-registrert. Vi har planalternativer der vi ser på de eksisterende byggningsformene og ser på hvordan vi kan tilpasse vår bebyggelsesstruktur, og andre der vi tenker litt nytt og ser på andre strukturer som kanskje vil passe inn i fremtiden. Samtidig er skoleetaten på jakt etter ny skoletomt på Skøyen, der de har henvendt seg til Veidekke og flere andre eiendomsbesittere. Å bygge en skole på en så dyr tomt, gjør at kostnaden for Skolen blir svært høy. Vi har betalt 800 millioner for tomten. Dersom

det blir vår tomt som må bygge skole, minimaliserer det vårt prosjekt og det syns vi er uheldig. Men vi har forståelse for at det må komme en ny skole til området, med 2500-3000 nye boliger på vei i en 10 års periode. Så når det gjelder bebyggelsesstrukturen tenker vi som sagt mange ulike strukturer, punkthus med tre bakenforliggende lameller, lange lameller med mer. Det er også viktig for oss å tenke på solforhold og henvendelse til elven og til gaten.

HVOR MANGE ETASJER HAR DERE PLANLAGT?

Det er stor forskjell på kontorbebyggelse og boligbebyggelse. Etasjehøyden går utifra de føringene vi har fått fra PBE, men jeg tror nok vi ender opp et sted mellom 12 og 14 etasjer i de høyeste punktene. Boligbebyggelsen er opp mot 14-16 etasjer, mens næringsbygget som ligger såpass nærme den bakenforliggende bebyggelsen er høyeste etasje 11 og ned til 6 eller 8 etasjer.

HAR DERE PLANER OM PARKERING?

Vi planlegger et felles parkeringsanlegg under hele tomten.

HAR DERE TENKT NOE PÅ SAMMENHENGEN MED OMKRINGLIGGENDE BEBYGGELSE?

Ja, vi ser på strukturen på byggene og byggeskikk. Men i og med at dette er en så stor tomt, er man friere til å velge egne grep. Dersom det er en veldig sentrumsnær tomt må man ta hensyn til bebyggelsesstrukturene mye mer og tenke på strukturene i forhold til at det er lite plass. Her har vi ganske mye rom på tomten og kan derfor tenke mye friere i forhold til strukturer. Å se på de omkringliggende strukturene er absolutt en vurdering vi gjør, men dette er et transformasjonsområde så vi står mye friere.

HAR DERE TENKT NOE PÅ HVORDAN TOMTEN HENVENDER SEG TIL GATENETTET?

Vi må se om det er kapasitet på veinettet, men vi gjør ikke trafikkanalyse på så tidlig fase som det har vært, men vi skal gjøre det nå når vi starter med prosjekteringen. En forutsetning er at trikketraseen blir lokalvei, da står man friere fordi det i dag bare er nedre skøyen vei som er tilkjøring til tomten. Dersom trikketraseen blir lokalvei vil denne veien bli tilfartsveien inn til tomten. Akkurat hvilke innfartsvei til det blir avhenger av hvordan områdeplanen blir for Skøyen og hva som blir bestemt i forhold til omlegging av trikken og om det kommer en hoffsdagonalen.

HVORDAN MENER DERE AT TOMTEN LIGGER I FORHOLD TIL SKØYEN SENTRUM?

I dag er den delen nord for stasjonen underutviklet. Vi gjorde en analyse tidlig i fasen, der vi så på alle muligheter for hvor vi kan bygge. Det vi kom fremt til var at område sør for stasjonen ved Karenlyst allé er mer eller mindre ferdig utviklet. Det vil bli bygget nytt på sydsiden, ved Elkjøp området. Det er usikkert hva som vil bli bygget her, noe som ikke vil bli sikkert før områdeplanen fra PBE kommer. Det vil antakelig bli bygget ut om lengre tid, og vil derfor ikke vært interessant for oss. Nordre biten av Skøyen er det stort potensial for utbygging og transformering, og det er derfor vi valgte tomt der. Her kommer den største andelen av boliger som bygges på Skøyen. Det er attraktivt å bo på Skøyen, og boligene her blir solgt fort. På vår tomt ligger det et kontorbygg som ikke er 10 år en gang, og vil rive det når vi tar over tomta. Så populært er det å bygge boliger i Oslo, at et kontorbygg ikke er verdt noen ting. Veidekke har utviklet den ene halvdel av Karenlyst alle, der gamle Sjølyst kongressen. Veidekke kjøpte eiendommen i 1997, og jobbet med området i 12 år. Over de siste 20 årene har Veidekke bygd 250 000 kvm² på skøyen.

HVOR MENER DERE AT SKØYEN SENTRUM AVGRENSSES?

Fristet til å spørre hvilket sentrum, i mitt hode er det ikke noe ordentlig sentrum. Det er dødt etter arbeidstid. Eneste stedet det er folk er ved elixia der folk trener. Hvis man tenker på handelssentrum er det en liten del av Karenlyst allé, der Høyer, Meny og det lille kjøpesenteret er. Torstein Tøye har prøvd de siste årene å jobbe med fasadene fra Manchmanns og bort til meny, og klart å få til mye bra. Alikevill tror jeg de lever litt fra hånd til munn og at de sliter litt. Det strekke er butikksammensetningen ganske bra, men omsetningen er bra er en annen ting. Hele Skøyen er strukket ut, og er ikke så konsentrert. Ved Hoff er det ingen ting i dag, men jeg tror det er her det kommer til å skje mye fremover. Dette avhenger selvfølgelig veldig av byplangepet og hvordan trikken går. Eileen tror jeg er et veldig viktig aktivum, som kan gi kvaliteter. I dag er det ikke så hyggelig å gå der, men vi har planer om å aktivisere område mot elva, gitt at vi får lov. Vi gå ta to retninger, enten den grønne elva eller den urbane elva. Den grønne elva ala akerselva ved grunerløkka der man fjerner bebyggelsen nær elva og skape hyggelige grønne rom. Kanskje mest hyggelig for de narkomane. Eller så kan man gå en annen retning som i Nydalen der de har bygd bebyggelsen ned i elva. Noen syns ikke at murvegger ned i elva er så hyggelig, men det blir mye brukt, fordi man får elva veldig nært. Flere setter seg ned og spiser lunsjen sin her. Vi tenker det er mange grønne elver i Oslo og syns det hadde interessant å se på den urbane elva, men vi ser på begge mulighetene.

HVA TENKER DERE OM Å MIKSE FORMÅLENE I BYGGENE?

Vi ser på det, men tenker hovedsakelig å skille bolig og næring i forskjellige frittstående bygg. I stedet for å integrere bygningsmas-

sene ønsker vi å koble de sammen med et torg eller en plass mellom dem. Jeg syns det ofte blir litt rare strukturer dersom man kombinerer bolig og kontorer over hverandre for de ulike formålene har ulike konstruksjon. Vi ser på næring i 1 etasje, og ser at vi kan gi et næringsgrunnlag med den bebyggelsen og antall menneskene vi samler på tomte. På den måten kan vi gi noe tilbake til område, en cafe og et treningssenter f. Eks. som kan være der fordi vi gir næringen et grunnlag for å overleve. På den måten gjør vi det attraktivt å etablere seg der, og også et mer attraktivt sted å bo. Vi ser på et samarbeid med næring nå.

HVORDAN FORHOLDER BEBYGGELSEN SEG TIL GATEN/LOKALGATEN DER TRIKKEN KAN GÅ?

Vi legger til rette for et stort volum. Naboer til et hver eiendomsprosjekt vil si at bebyggelsen er for høy, de vil naturlig reagere på et bygg som er 8-12 etasjer rett utenfor hagen sin. Tomten er 400 meter fra Norges nest største kollektivknutepunkt, og det er derfor viktig å fortette her. Men det er klart vi må forholde oss til eksisterende bygg. Vi gjør solanalyser også i tidlig fase, for å se om prosjektene våre påvirker nabotomtene. Da tegner vi jo et volum som ikke er realistisk.

Tenkte litt mer på hvordan byggene forholder seg til gatene, kan du fortelle om det? Østover vil det være en rolig boliggate.

VIL GATEN ØSTOVER VÆRE EN ROLIG BOLIGGATE I FREMTIDEN?

Ja, det vil det.

DU TROR DET VIL VÆRE EN BOLIGGATE OM 60 ÅR?

Tenker dere på langtidsperspektivet, når hele området blir transformert?

Nei vi tenker ikke 60 år fram i tid. Det ikke går an å bygge næring i første etasje på den

tomten her for at det skal bli næring om 60 år. Det vi kan gjøre er å legge opp til en struktur der vi bygger bolig og tilrettelegger boligene til konvertering, slik at vindusåpninger kan åpnes opp og gjøres større uten at det påvirker bæringen i konstruksjonen. Men det boligområdet nord for tomten (enda lenger unna sentrum) har ligget der i 60 år allerede, og det har ikke blitt handlegater her. Jeg tror ikke vi kommer til å se noe form for næring her i fremtiden. Det er visse gater som peker seg ut som naturlige gjennomferdsårer, og det er her det er naturlig å aktivisere gateplanet. Andre gatene skal være rolige.

HVIS TRIKKELINJEN BLIR LOKALGATE, OG NEDERSTE DELEN AV PROSJEKTET DERES SKULLE VÆRE NÆRINGSLOKALER, TENKER DERE AT DET SKAL VÆRE EN PLESS MELLOM BYGGET OG GATEN?

Ja. Det har blitt lagt inn 1 etasjer som aktiviserer gatene, med cafe og litt showroom. Mer skal det ikke til for å aktivisere gateplan og ikke gjøre det. Det kan fort bli kjedelig hvis ikke. Vi tenker store fasader og henvendelse til gateplan, både for vårt eget kontor men også for de som er i gaten. Vanligvis er hovedkontorer introverte og gjør at de som arbeider der er i en boble, og tilbyr ikke mye til gaten. Dersom det hadde skjedd hadde det ødelagt boligprosjektet vår. Vi ønsker og må integrere næringsbygget på en god måte til området.

HAR PROSJEKTET MÅLSETTINGER?

* Vi har en investeringsprofil, som sier noe som hva slags avkastning vi ønsker for prosjektene våre når det gjelder bolig.

* Vi har en tomtebank med strategier, som sier noe om geografisk beliggenhet, type segment som prosjektet henvender seg til, blant annet dyre og mindre dyre leiligheter.

* Vi har en ambisjon av antall boliger

* Vi har en framtidsvisjon for selskapet I dette prosjektet har vi en litt spesiell bestilling, ettersom dette er hovedkontoret vårt. Store selskaper som oss, har gjerne en leiekontrakt i et bygg i en 10-20 års periode, det er en sjelden event å kjøpe hovedkontor. Ettersom vi er entreprenør, leier ikke vi hovedkontoret, men vi kjøper, utvikler det, bygger det og selger det. Det viktigste for oss var å finne en tomt til å bygge hovedkontoret vårt på og hvis mulig, ha et boligprosjekt som følger de prosjektkvalitetene og kriteriene vi har for våre boligprosjekter. Geografisk diskusjon ønsker vi ikke, da alle de ansatte har ulike ønsker. Vi er på Skøyen og vil bli på Skøyen, og da har vi ikke så mange alternativer for valg av tomt, det er en tomt det da.

HVA ER STRATEGIENE TIL TOMTEBANKEN NÅR DET GJELDER BOLIG OG NÆRING I PROSJEKTET HER PÅ SKØYEN?

Generelt i Oslo er strategien å få tak i prosjektene, fordi vi selger 600 hver år. Her var vi på jakt etter et boligprosjekt på Oslo vest, vi har sett på Harbitzallen, Grafosslokket, huseby. Vi var også på jakt etter et hovedkontor, og hvis vi kunne slå disse to prosjektene sammen, da er så klart vår motivasjon mye større til å få det til. Vi var nok de mest motiverte kjøperne til eiendommen, men også fordi vi bruke mye tid til å evaluere tomten allerede før den kom til salgs.

MEN NÅ SOM DERE HAR FÅTT PROSJEKTET, HVA ER MÅLSETTINGENE ?

Det er 15000 kvm næring og 400-450 boliger. Vi ønsker å få avkastning på boligene.

HAR DERE ANDRE MÅLSETTINGER, SOM HVORDAN OMRÅDE SKAL VÆRE, HVIS MAN IKKE TENKER PÅ TALL?

Jeg er økonom og liker excel og tall, hehe.

HAR DERE EN VISJON FOR OMRÅDE, HVORDAN DET SKAL BLI?

Det er klart vi har prosjektvisjoner. Dette skal bli et området som skal integreres på Skøyen og skal bli det ledende prosjektet på Skøyen. I prinsippet er det to store prosjekter på Skøyen. Det er storebrand sitt og vårt tomt. Det er de to prosjektene som vil være startskuddet for den transformasjonen som skal skje. Harbitzalleen er også viktig selvfølgelig, de er allerede godt i gang, så det er det første skuddet. Men skal man få til gappet mellom Skøyen stasjon og Harbitz, så er det storebrand og vårt prosjekt som er viktige.

SÅ DERE VIL STYRKE FORBINDELSEN MELLOM STASJONEN OG HOFF?

Ja, vi ønsker å styrke forbindelsen mellom stasjonen og resten av transformasjonen som skal skje på Hoff. Vi har mange delvisjoner for prosjektene. Vi har en visjon for vårt næringsbygg for vårt kontor, både miljømessig, hvordan det skal integreres og at det skal være en arbeidsplass som i seg selv gjør det attraktivt i tillegg til Veidekke som arbeidsplass. Vi har også en visjon for bolig og det er å lage god bokvalitet. Den kjøpergruppen som skal kjøpe disse 400-450 nye boliger har en del kriterier, som vi ønsker å nå disse. I tillegg ønsker vi at boligprosjektet skal være integrert i resten av området.

HVA TENKER DU NÅR DU SIER BOKVALITET?

Kvalitet i boligen handler om lys. Det handler om trygghet for de som kjøper, at de tenker her er et trygt sted jeg kan bo. Det er jo forskjellig fra kjøpegruppe til kjøpegruppe. Noen er opptatt av trygghet og noen er opptatt av urbanitet og korte avstander. Dette er et prosjekt som ligger litt utenfor det helt urbane Skøyen, men Skøyen kommer til å bli urbanisert. fKjøpergruppen vil nok være en miks av de som flytter fra villaene sine vestover og de

som trekker ut fra byen som syns det blir for urbant i sentrum. Det vil være store grøntarealer og fasiliteter som tilbys i boligene, gode balkonger, luft, lys, utsikt.

SÅ DET ER EN MIKS AV BOLIGKVALITETEN OG OMRÅDET RUNDT? (=BOLIGKVALITET+BOKVALITET)

Ja.

HVA SYNS DERE OM BYPLANGREPET?

At det er gitt noen føringer før de går ut med områdeplanen, synes vi er veldig avklarende for hvordan vi tenker på prosjektene. For vårt tomt er det sagt 50/50 bolig/næring. Det er veiledende, men det er vi veldig positive til og det gir forutsigbarhet.

HVORDAN BRUKER DERE BYPLANGREPET? ER DET FØRENDE?

Det er en veiledende føring slik vi ser det. Vi ønsker ikke å utfordre byplangrepet drastisk, vi vil ikke bare foreslå næring her. Visjonen og tankene til PBE om å transformere Skøyen i en viss retning, det følger vi.

HVORDAN SYNS DU KOMMUNIKASJONEN OG SAMARBEIDET ER MELLOM PBE OG VEIDEKKE I PROSJEKTET PÅ SKØYEN?

Det er nesten for tidlig å si, ettersom vi fortsatt jobber med pararelloppdraget. Vi har hatt et møte i tidlig fase, da vi vurderte tomta, men ikke med noen saksbehandlere og Ellen De Vibe. Det møtet var mer for å få de føringene, for det var før byplangrepet kom.

HAR DERE KONTAKT MED PBE MENS DERE JOBBER MED PARARELLOPPDRAGENE?

Nei, vi har ikke møte om byplangrepet. Vi forholder vi oss til dokumentet byplangrepet og de visjonene. Så legger vi noen tanker hva vi syns om byplangrepet, så gjør vi et pararelloppdrag basert på det. Vi har 4 arkitekthus som arbeider med utkast til prosjektet, både bolig og næring. Vi får de beste i landet til å lage forslagene, sammen med våre og PBE sine føringer. Det mener vi er en veldig god start på mange gode ideer.

FÅR DERE FØRINGER FRA ANDRE AKTØRER?

Ja, i tillegg til de 4 arkitektene som gjør pararelloppdrag, har vi en arbeidsgruppe på prosjektet. Gruppen består av interne folk, to eksterne arkitekter og en rådgiver på næring og kontor som er veldig gode på byplangrep. Det er ikke ofte det blir gjort. De er som en jury som gjennomgår de pararelloppdragene. Vi ønsker å ta prosjektet på alvor og integrere prosjektet i området på en god måte.

SKULLE DERE ØNSKE DERE FIKK NOEN FØRINGER FRA PBE?

Når du er utvikler er det egentlig ikke i den tidlige fasen vi savner noe. Det vi ofte opplever er at det kommer kommentarer som skulle vært sagt i tidlig fase. De kommer med disse kommentarene på veldig sent tidspunkt, etter vi har gått igjennom pararelloppdragene, gjennomarbeidet planforslag, hatt det ut til offentlig høring og er klar til å sende prosjektet til politisk behandling. PBE kan si "Nei, her skal vi ikke ha pussfasader, her må vi ha inntrekkninger i de fasadene", og lignende kommentarer, kommer alltid for sent i fasen. Så dersom vi skulle ønsket noen føringer tidligere hadde vært av den typen. PBE har jo ikke noen meninger om innholdet i 1 etasje, det kan ikke vi heller. Vi legger et konsept til 1 etasje, og jobber med aktører som vil jobbe

med oss om det og finne de rette leietakerne til det. Vi må skape gode lokaler og et godt prosjekt, men det i seg selv er ikke godt nok for at folk skal signere leiekontrakter på det. Vi trenger å levere på de overordnede grepene for at gateplan skal fungere, som blant annet er å flytte trikketraseen, om man skal klare å få næringsvirksomhet opp hit.

HVILKE STØRRELSE SKAL LOKALENE I 1 ETASJE HA?

Det er for tidlig å si. Vi vet noe om dybder, fra andre prosjekter, for at lokalene skal ha sollys. Det legger vi til grunn.

SKAL LOKALENE HA LIK STØRRELSE?

Det er for tidlig.

DU NEVNT AT DU ØNSKER AT KOMMENTARER FRA PBE KUNNE KOMME TIDLIGERE, HAR DU NOEN TANKER OM DET?

Det er umulig for PBE å klare det, fordi de ikke starter å jobbe med sakene og prosjektene før de skal inn til offentlig høring eller andregangsbehandling. Mens byutviklingsavdelingen i PBE, som jobber med områdeplanen og den overordnede arealplanen. De gjør en del for at man skal unngå disse kommentarene i dag, som "veiledende plan for offentlig rom" og legger føringer for hvordan man ser for seg ting og hvor tyndepunktene skal være og trafikk og parker. Det er veldig bra og det forholder vi oss greit til. I tidlig fase som vi er i nå, er det greit i forhold til føringer. Alikevill skulle vi ønske det var litt mer fart i prosessene. Det er et møysommelig arbeid der mange avveininger som tar tid, så det er forståelse for det.

TROR DU DET ER NOE MED OVERFØRING AV KUNNSKAP FRA BYUTVIKLINGSAVDELINGEN TIL SAKSBEHANDLERNE SOM TAR OVER PROSJKETENE I PBE?

Saksbehandlerne går i mye mer detalj enn områdeplanene gjør. Områdeplanene regulerer flatereguleringer, og ser på hvordan de kan skape områder ved å flytte på trafikk og fordeling av bolig/næring osv, og former byen. Vi som eiendomsutviklere er ikke på så overordnet nivå, vi jobber på et mikronivå i forhold til områdeplanen. Alikevel må vi ta hensyn til prosjektet vårt i det større bilde. Men jeg tror ikke det er noe som kan gjøres annerledes i overføringen av kunnskap mellom de to avdelingene.

OPPLEVER DERE AT PBE KOMMUNISERER DET DE ØNSKER FRA DERE GODT?

Nei. Men det kommer helt an på hvilke fase vi er i. PBE er byråkratisk. Det er litt som å prate med politikere som mener ja vi må bygge ut byen og ha høyere utnyttelse, men halverer prosjekter når de kommer til politisk behandling. Når man ønsker næringsutvikling og byutvikling og tetthet, må man legge til rette for det. For at byen skal vokse må man ta noen upopulære beslutninger, og det ønsker politikerne helst ikke å gjøre, og ikke PBE heller. Stort sett litt for ofte veier litt for mange interessene opp for å ta de upopulære valgene. Det skal ikke sies at det ikke er bra, vi utviklere trenger noen som sier oss imot. Og vi blir sagt imot nesten hele tiden. Det viser bare at det er et stort engasjement fra politikerne, naboer og andre interesserte. Men jeg ville heller at Veidekke skulle utvikle nabotomten min, enn andre utbyggere. Men for å komme tilbake til PBE og utbyggere så er det et elsk og hat forhold. Det vi nok mest savner er fart. Det ene er at Ellen De Vibe uttaler seg om at de er flinke og når tidsfrister. Da tenker jeg, ja, det er en 12 ukers frist til offentlig høring, og den rekker dere. Alikevell tar andregangsbehandlingen veldig lang tid.

Når vi sender planene våre til andregangsbehandling og skal opp til politisk behandling, så er veiledende 21 uker. I Oppsal har vi et lite prosjekt og behandlingstiden ligger på 9 måneder, og vi vet enda ikke om det kommer opp da. Et annet eksempel er M17, boligprosjektet ved Majorstuen, det kostet 500 millioner med en årlig rente på 40 mill. For hver uke prosjektet er forsinket koster det 5 millioner. Det er ikke prosjektet som tar de kostnadene, det er boligkjøperne. Da er det klart boligene blir dyre. Hva skjer med boligprisene i Oslo da? Vi bygger for lite og det vi bygger tar alt for lang tid gjennom kverna. Og da blir det dyre boliger for boligkjøperne. Vi ønsker det ikke sånn, men sånn er det. Vi sitter ikke igjen med pengene, de forsvinner ut i intet. Hadde vi kunne gjort det raskere hadde det vært mye billigere for oss og for boligkjøperne.

HVORFOR SIER DU AT DU SKULLE ØNSKE VEIDEKKE BYGGET UT NABOTOMTEN ENN ANDRE UTBYGGERE?

Fordi andre utbyggere er ikke like opptatt av hvordan prosjektene møter det omkringliggende områdene. Det er noen utbyggere som har som strategi å ikke ta hensyn til omkringliggende områder, "Vi skal bygge prosjekter, og ferdig med det!"-mentalitet.

HVA ER DERES FRAMTIDSVERSJON FOR SKØYEN?

Jeg tror det kommer til å bli en attraktiv bydel. Skøyen i dag har veldig mye, men det de mangler er aktiviteten på ettermiddagen og utover. Foruten å være et kollektivknutepunkt som i seg selv kommer til å genere mye aktivitet, trenger Skøyen at man tilrettelegger for aktivitet. Ambisjonen er at det skal være folk der etter kl 17, og ikke bare mellom tolv og halv ett fordi de spiser lunsj. For min egen del kunne jeg godt tenkt meg å kjøpt bolig på Skøyen, med nærheten til Bygdøy, marka og Gardermoen og at det er litt grønnere enn det urbane sentrumet i Oslo. Nærheten til alt og

at du har alle fasilitetene uten å være i Oslo sentrum er de store kvaliteten på Skøyen.

Hva er utslagsgivende for at dere kjøper en tomt på Skøyen, dersom man ikke tenker på at dere ser etter et hovedkontor på Skøyen? Vi hadde nok ikke kjøpt denne tomten dersom det var planer om et rent boligprosjekt. Dersom vi skulle gjort det hadde vi antakelig gjort det sammen med andre eiendomsutviklere. Da hadde det vært et boligprosjekt med 600-700 boliger, og det er bedre å samarbeide om så mange boliger på ett sted, og heller ha flere prosjekter. Skøyen er attraktivt fordi det er kollektivknutepunkt og et transformasjonssområde. Alle prater om hovinbyen og Ensjø, dette er store transformasjonsområder, men der er det delt opp og klattvis utbygging. På Skøyen er kjøpegruppene sterke og det er store aktører som arbeider med området, som kan gjøre at transformasjonen kan gå raskere. Det er kollektivknutepunktet Skøyen som er det attraktive, mens sentrum må vi bygge opp sammen.

NÅR ER DET ATTRAKTIVT FOR DERE Å TA INITIATIV Å KJØPE EN TOMT?

Vi kjøper alt fra tomter som ikke er regulert, til områder der det ikke finnes noen form for utbygging, og vi kjøper ferdig regulerte tomter. Vi skal ha kontinuerlig mengder med prosjekter. Vi har et mål å bygge ca 600 boliger i året i Oslo, så vi kjøper tomt når vi mangler tomter i forhold til det målet. Hva slags type tomt vi kjøper avhenger av lokasjon og om det passer til hva vi trenger av prosjekter. I Oslo drypper det prosjekter hele tiden, et sted mellom 5 og 10 nye prosjekter til vurdering hver uke. Vi har en antall prosjekter i Oslo vi er komfortabel med nå i tiden fremover, men etter 2020 må vi begynne å fylle på, da må vi begynne å fylle på igjen. Da må vi planlegge og begynne å se oss etter kontorbygg som kan være et transformasjonsbygg om 5 år. Da holder vi på den tomten i 5 år, frem til vi da eventuelt river og bygger bolig. Da har vi tid til å regul-

ere. Den type posisjon kan begynne å gjøre mer av nå i tiden fremover. I de foregående to årene har vi kjøpt mer prosjekter som er litt nærmere i tid og som kanskje er ferdig regulert. Det blir stadig en porteføljevurdering.

PÅVIRKES DERE AV AT MARKEDET ER GODT ELLER DÅRLIG?

Ja, men vi skal uansett kjøpe eiendom og bygge bolig uavhengig av konjunkturer. Siden 80 tallet har vi hatt en stigende kurve. Vi har en tendens til å være mer forsiktig i de gode tidene og ikke så "redde" i de dårlige. For en ting vet vi, det er at markedet er syklisk, det vil alltid gå opp etter dårlige tider og alltid gå ned etter gode tider. Vi ønsker å holde en jevn utbygging. Vi skal kjøpe bolig, og bygge bolig og vi skal gjøre det uavhengig. Et godt marked er bra for oss i den form av at vi selger boligene veldig fort, men det er da i tankene at dette er for godt til å vare i lang tid fremover.

INTERVJU MED SKANSKA CDN

Intervju med:	Stian Andresen og Lise Bergflødt
Intervju holdt av:	Pernille S. Fjeldhus og Elise R. Fossnes
Sted:	Skanska CDN, Skillebekk
Dato for intervju:	12.04.2016

VI FORTELLER OM MASTEROPPGAVEN, SKANSKA KOMMENTERER.

Vi kan i stor grad bestemme selv hvordan vårt planforslag skal være. Problemet er da den nye kommuneplanen som gir PBE anledning til å stoppe et hvert privat reguleringsinitiativ i områder hvor det er påstartet en områdeplan. Og det vet jeg ikke om politikerne var klar over da de vedtok kommuneplanen. Fordi det innebærer i prinsippet en voldsom delegert myndighet ned til etaten. Det er ikke de samme politikerne som sitter nå. Det tror jeg er litt av årsaken til at vi ser at PBEs egne forslag ofte ikke vinner frem. Jeg har sjelden sett at det er så stor avstand mellom styrende politiske myndigheter og etaten. Tidligere var det veldig konsensus. Men nå er det veldig mye dissens, virker det som. Det er faren med en stor, tung administrasjon – den lever sitt eget liv, og ikke implementerer de politiske føringene. Og derfor er byplangrepet interessant, fordi det er en politisk bestilling.

Det var slik at det var en områdeplan på Skøyen som man ser tar veldig lang tid fordi det er så mange avhengigheter, plansituasjonen er ekstremt kompleks. Også på grunn av Fornebubanen selvfølgelig. Jeg tror det var behov for politikerne å legge noen tydelige føringer for hvordan områdeplanen skulle gå inne.. Da kom man opp med det byplangrepet, hvor utbyggere blir invitert til å spille inn sine forslag, sånn helt overordnet. Og den involveringen er bra, for da får vi tidlig kommet inn med våre idéer og våre forslag. Men arbeidet videre oppleves bare som en begrensning for områdeplanen enn at det fremmer utvikling, slik vi opplever situasjonen nå. Også kan man jo da spørre seg hva som

egentlig ligger bak dette byplangrepet, for det er jo ikke noe man har anvendt tidligere. Og personlig så tror jeg det har en direkte sammenheng med finansiering av Fornebubanen. For man ser jo at byplangrepet nå har åpnet for vesentlig høyere volumer enn man ellers ville gjort, og det er nettopp for å tidlig få på plass de regnestykkene som er ekstremt krevende for kommunen å få på plass for å synliggjøre finansiering av Fornebubanen. Det er en ganske kompleks situasjon mellom plan og politikk. Utbyggingsavtalene forhandler man parallelt med reguleringsplanene. Og det innebærer at man ikke får låst inn inntekts-siden i utbyggingsavtalene før man får vedtatt reguleringsplanen. Jeg opplever at byplangrepet har en sammenheng med det.

Vår oppfattelse er at plan og bygg har fått så mange henvendelser fra utbyggere at de ikke klarer å se om prosjektet er godt for Skøyen med mindre de lager en overordnet plan. Da kan de se prosjektene i kontekst med hele området. Det er sånn vi har forstått bakgrunnen for byplangrepet.

byplangrepet skal være en overordnet premissleverandør, som ikke er juridisk bindende. PBE er selv skyld i at de har så mange planforslag, fordi de klarte ikke å ta stilling til noen ting når Ruter startet sin plan for Fornebubanen. Hele etaten ble på en måte handlingslammet for alt som Fornebubanen berørte virket det som. Det har ikke bare med fysiske avhengigheter, men det har også med finansiering å gjøre. Fordi hvis de hadde tillatt noen planer som ikke har direkte sammenheng med Fornebubanen å fortsette så ville de ikke sikret finansiering i de planene. Det mener jeg er litt feil, fordi etaten i de siste

årene har gått inn som en finansieringsaktør indirekte via sine plangrep, fremfor å være et overordnet planorgan som skal sikre en fornuftig byutvikling for alle målgruppene de skal ivareta. De burde vært mer fristilt finansieringen. Fellestiltak og rekkefølgekrav og utbyggingsavtaler, hele det regimet der påvirker voldsomt hvordan byen utvikles. Og det får betydning for kvalitetene, og det får betydning for tiden. Fornebubanen er avhengig av rekkefølgebestemmelser og finansiering fra de private utbyggerne, fordi det er rekkefølgebestemmelsene som gir kommunen anledning, eller hjemmel, til å kreve en utbyggingsavtale.

(VI SNAKKER OM HVA REKKEFØLGEBESTEMMELSER ER, OG HVORDAN DET FUNGERER)

I byplangrepet, i lys av byutvikling, det er en smart måte å gjøre det på, fordi man inviterer de private utbyggerne innenfor planområdet til å komme med innspill. Og det gjelder ikke bare private utbyggere, men det gjelder også bydelen og alle viktige stakeholders i et planområde får anledning til å komme med sine meninger og sine innspill. Og således så er det grepet nyttig, fordi det er en overordnet guide for etaten som skal jobbe videre med områdeplanen. Men i etaten så iverksetter man veldig mange nye tiltak, og det er mange gode intensjoner, men det medfører stort sett bare en begrensning for utviklingen fordi det medfører mer byråkrati og mer tid, og mer fokus på finansiering. Så for en utbygger er det frustrerende. Til en viss grad fører dette med seg kvaliteter, men de seriøse utbyggerne vet mye bedre enn kommunen hva som tilfører byutviklingskvaliteter. Og det er litt av problemet, fordi kvaliteter kommer ikke av seg selv, eller de blir ikke etablert før de er forankret i noe som er bærekraftig og kommersielt. Og det er det folk vil ha. Og det skjønner profesjonelle, moderne utbyggere. Så man forstår at det er fordelaktig med utadrettede aktiviteter på gateplan for

å skape et aktivt bygulv, det er kommersielt bra i seg selv for en utbygger, og det trenger man ingen reguleringsmyndighet for å fortelle, det har vi visst lenge. Det er urbaniseringen av knutepunkt og miksen av ulike mennesker som representerer ulike kommersielle verdier som former byutviklingen. Også forsøker PBE ofte å begrense utbyggingen eller motarbeide den til tross for helt klare, overordnede føringer. For eksempel kommunedelplanen om knutepunktsutvikling, som er et helt tydelig premiss som man skulle tro åpnet for en mer bærekraftig knutepunktsutvikling. Med fortetting og flere formål, aktive bygulv også videre, som er det man egentlig ønsker, men det ser man veldig sjelden i praksis lar seg gjennomføre. Av en eller annen grunn henger etaten hele tiden etter det som er moderne byutvikling. De står på talestolene og sier en ting, men i praktisk saksbehandling så er det noe helt annet som skjer.

(VI LESER OPP PREMISSENE FOR BYPLANGREPET – AT E18 OG JERNBANEN LEGGES I TUNNEL, OG FORNEBUBANEN KOMMER, TRIKKETRASÉEN LEGGES OM)

Det er jo et eksempel på at etaten lever sitt eget liv. De kommer til å lage to forslag til områderegulering, en som tar hensyn til E18 og jernbanen som den er i dag, og en som ikke gjør det.

HVA SKAL BYGGES?

Vi skal bygge et kontorbygg, i Tingstuveien 31. Det er en parkeringsplass i dag. Et kontor med publikumsrettet aktivitet i 1. Plan, fordi vi har en planmessig avklaring med Ruter at T-banestasjonen skal opp i hjørnet av eienkomsten. Så vi tenker at vi skal innlemme stasjonen i hjørnet av vårt bygg, og så er det tenkt en åpen plass i front mot øst, hvor det vil være handel og service som støtter opp under T-banestasjonen. Med mindre finmasket service som skal være ekstrovert, slik at det etableres et godt bygulv utenfor, i forbindelse med stasjonen.

Parkering skal vi ikke ha, men vi skal ha parkering for sykkel. Vi har ikke noe stort behov for parkering for bil, store moderne leietakere som etterspør store kontorarealer i nærheten av knutepunkt etterspør ikke en stor andel parkeringsplasser. Det vil si etaten vil sikkert forlange at siden vi ligger så nær kollektivknutepunktet bør vi forholde oss til den nederste delen av parkeringsnormen som vil gjelde seg på det tidspunktet. Den kommer sikkert til å endre seg når vi skal starte byggeprosjektet, men i dag så er den ca 0,7 plasser per 1000 m². Hvis vil skal bygge 15000 kvm snakker vi om 12 parkeringsplasser eller noe sånt.

Så det er ikke viktig for oss. Det er viktig for oss å tilrettelegge for all annen kommunikasjon. Integrering av T-baneoppgangen er viktig, kommunikasjonen fra Tingstuveien, Hoffsvæien og Skøyen sentrum er viktig for gående og syklende. Nå er det tegnet inn en sykkelstasjon mellom overflaten og T-banestasjonen som Ruter er pålagt å etablere, en bike and ride-løsning hvor du kan sykle til stasjonen og hoppe på banen, det er naturlig at vi utvider det området. G kanskje tenker en samkjøring med det arealet, kanskje vi kan tilrettelegge for sykkelreparasjon, sykkel-service, vask og sånne ting. Vi bruker BREEAM for å miljøsertifisere byggene våre. (Og snakk om det).

ER DERE I EIEPOSISJON?

Ja, vi eier eiendommen. Vi skal utvikle eiendommen som byggherre, vi skal kontrahere Skanska Norge som entreprenør, og vi skal leie ut. Når vi er ferdig med det og har oppført bygget, så skal vi selge det. Vi har hele verdikjeden til den eiendommen.

HVILKEN ROLLE SER DERE FOR DERE AT BYGGET SKAL HA I SKØYEN SENTRUM?

Det kommer til å bli det viktigste bygget i Skøyen sentrum. Fordi det ligger oppå

T-banen, og fordi det kan bli Norges største Power House-nybygg på Skøyen. Power House er et pluss-hus som generer positiv energi medtatt all energi som er bundet i byggets produksjon, alt av energi som ligger i materialer og oppføringen av bygget skal tas med i plussregneskapet av bygget. Sånn sett vil det være ledende og unikt i Oslo, og kanskje norsk sammenheng. Det er ikke noen ferdig oppskrift på hvordan man bygger et slikt hus, det er en innovasjon som må foregå parallelt med hvordan vi regulerer eienkomsten slik at vi vet hvordan vi skal nå de målene. Det er Skanska sitt svar på hvordan man skal møte klimaendringene, veldig mye av dagens CO₂-utslipp kommer fra bygg. Alt av infrastruktur.

HVORDAN SKAL BYGGET INTEGRERES I BYSTRUKTUREN?

T-banen blir integrert i bygningsmassen. Bygget vil utgjøre et naturlig møtepunkt mellom tre akser, to fra Hoffsvæien og en fra Tingstuveien. Den vil knytte Hoff nærmere Skøyen sentrum.

HVOR MANGE ETASJER?

12-16 etasjer, som følger av byplangrepet

HVA VILLE DERE HATT HVIS DERE FIKK BESTEMME?

Vi er ikke så opptatt av etasjer, vi er mer opptatt av at vi har rasjonelle plan og at vi får et anstendig volum. Så heller større plan og lavere bygg, enn små plan og høye bygg.

HVORDAN ER BYGGET I FORHOLD TIL EKSISTERENDE BEBYGGELSE?

Vi må spille sammen med eksisterende bygg, som i hovedsak er Klaveness sitt i nord. Utover det forholder vi oss ikke til eksisterende bygningsmasse på andre siden, for der er

det en helt ny plan som vi må forholde oss til. Der blir det helt andre kommunikasjonslinjer, siktlinjer, byggehøyder osv. som vi må forholde oss til. Det må vi hensynta når vi lager vår plan. Ellers har vi ingen bygningsmessige avhengigheter i syd, for der går jernbanelinjen, og heller ingenting i vest, for der er det et boligområde.

Bygget vil i veldig liten grad få noen skyggeeffekt på boligområdet. Bystrukturmessig vil det oppleves som positivt, fordi det har en tydeligere formålsavgrensning, og en slags demper mot vei, støy og trafikk som vil foregå i Hoffsveien.

HVOR MANGE BYGG ER DET SNAKK OM?

Det er et godt spørsmål. Kommunen ønsker at vi utvider planområdet i forhold til hva vi opprinnelig hadde tenkt. De krever at vi regulerer naboeiendommene og. Det er fordi situasjonen er såpass komplisert og sammenhengende at de er veldig redd for å gjøre feil, og da utvider de planområdet slik at utbyggerne får større avhengigheter og overlappende planområder. Som innebærer at vi må gjøre flere konsekvensutredninger og bruke mer tid, noe som trenerer utviklingen. Og det er fordi de er veldig usikre. PBE er organisert på en slik måte at de har ikke til hensikt å fremme utvikling, de har til hensikt å ikke gjøre byplanmessige feil. Det er mye verre for en offentlig byråkrat å gjøre feil, enn å gjøre noe som er positivt, for det får de ikke noe kred for. Det merker vi nå fordi etaten er i konflikt med så mange aktører som skal utvikle på Skøyen, det gjelder Jernbaneverket, Ruter, Rom eiendom, alle private utbyggere er i mer eller mindre konflikt med etaten. Det gjør at man utvider og utvider, trekker inn flere og flere avhengigheter. Jeg kan vanskelig se at det gir en god fremdrift. Men det er det som er i ferd med å skje.

ER DET KOMMET NYLIG AT DERE HAR FÅTT BESKJED OM Å UTVIDE PLANOMRÅDET?

Ja.

SÅ DERE HAR IKKE TENKT PÅ VEINETTET I MELLOM BYGGENE?

Jo, vi har tenkt på alt vi. Men de (PBE) sier det må ses i sammenheng. Så spør vi "hva må ses i sammenheng", men det kan de ikke svare på. Det er fordi det er så mange ting i bevegelse, så de klarer ikke å se det store bildet. Det innebærer at det er vanskelig å godkjenne store, viktige reguleringsplaner før de har vedgått en områdeplan. Og det har de anledning til å gjøre nå, for kommuneplanen sier at de kan stoppe alle reguleringsplaner så lenge det er en pågående områdeplan.

Enten må vi føye oss helt etter PBE sine krav om å utvide planområdet og masse avhengigheter, noe som gjør at det blir en kjempekompleks situasjon. Eller så må vi vente til området er regulert ferdig. Eventuelt kan vi velge andre fremgangsmåter, som er for eksempel politisk påvirkning. Og det er nok nærliggende å tenke at vi ønsker å gjøre det.

HVORDAN SKAL BYGGET Plasseres I FORHOLD TIL GATEN?

Det skal være en plass foran mot Hoffsveien. Bygget vil sannsynligvis følge bygggrensen til Klavenessbygget, slik at det blir naturlig fortsettelse av fasadene, av kvartalet langs Hoffsveien. Det blir en åpen plass/torg i forbindelse med T-banen. Men det er ikke helt klart, for vi har ikke startet skisseprosjekt-fasen ennå.

HAR DERE NOE MAKT TIL Å BESTEMME HVA SOM SKAL VÆRE I 1. ETASJEN?

Vi kan fremme et forslag, og forslaget vil nok være i tråd med hva etaten ønsker. Vi ønsker også mest mulig aktivitet for å stimulere bygulvet, for det noe som har kommersiell egenverdi, og fordi det kan ha god verdi for leietakerne våre.

(Lise) Vi søker å ha en så vid regulering som mulig. Vi jobber jo med en utvikling, og vi blir bedre og bedre kjent med området. Det skjer noe hele tiden, og prosjektet former seg etter hvert. (snakker om Storo og regulering der). Med en vid regulering kan man gjøre endringer underveis, og også endringer senere.

ER DET VANSKELIG Å ENDRE FORMÅL I ETTERKANT AV ET PROSJEKT?

Det er ofte en omregulering, og det er kjempekrevene. Det burde vært enklere å regulere om enkelt saker, for eksempel fra forretning til bevertning hvis man ønsker café i stedet for butikk. Den nye kommuneplanen skal åpne for å gjøre formålsendringer mye enklere, med mindre det er en vesentlig grunn til at man ikke skal tillate det. Etaten har selv sagt at den skal være mer fleksibel med tanke på formålendringer.

HAR DERE NOEN MÅLSETTINGER FOR PROSJEKTET?

Vi har alltid ambisiøse målsettinger på vegne av våre målgrupper når vi bygger. Våre målgrupper er offentlige myndigheter, leietakere og investorer. Det innebærer at vi må komme opp med produkter som tilfører merverdi. Og offentlige myndigheter kan være at vi bygger et miljøledende bygg, at vi klarer å få til en god og positiv integrering med t-banestasjonen, at vi klarer å bygge aktive fasader, et aktivt torg eller byrom. Det også være andre elementer, for eksempel CCI-elementer. Det kan være alt fra lekeplasser, sittebenker – ting

som tilfører kvaliteter til byrommet. For leietakere er det stort sett merverdi med tanke på at vi lager et attraktivt produkt som øker produktiviteten til leietakerne, og et bygg som de ønsker å være i, ønsker å forlenge leiekontrakten i. Dette er forankret i den generelle forretningsmodellen vår.

HAR DERE EN STEDSSPESIFIKK FORRETNINGS- MODELL?

Nei, modellen gjelder forretningsområdet vårt. Men ambisjonene for prosjektene og målene for prosjektene vil variere fra sted til sted. Da handler det om å optimalisere det utgangspunktet som til enhver tid er tilgjengelig på området. Vi prøver å tilpasse prosjektene våre etter hvilken målgruppe vi bygger for. Bygger vi et sted hvor det er stor betalingsvillighet vil vi prøve å legge mer penger i prosjektet, og skape et flottere prosjekt, enn i områder der det er lavere betalingsvillighet. Arkitektoniske kvaliteter er viktig for oss, fordi det er viktig for alle våre målgrupper. Det er utbyggerne som tilfører verdiene, og det gjør de fordi de utvikler dem selv, ikke fordi kommunen eller PBE er premissleverandør for det. De ansvarlige selskapene ser at det er hensiktsmessig å gjøre slike grep for å nå de målene man setter seg. På Storo bygger vi en park, og det mener vi tilfører bydelen noen kvaliteter. Den bidrar også til å skape en grønn akse som gjør at du kan gå fra Sandaker og opp til eiendommen. Det er ikke et krav fra offentlige myndigheter å bygge det, men det er noe vi gjør fordi det tilfører kommunen en verdi, og det tilfører leietakerne våre en verdi fordi det er noe de setter pris på. Det er altså viktig å finne disse elementene som skaper verdi for alle målgruppene våre. Det er det ikke PBE som kommer opp med, eller setter krav om, det kommer av seg selv fordi konkurransesituasjonen er sånn som den er og fordi ansvarlige utbyggere gjerne vil tilføre noe nytt hele tiden. Man kan ikke ta et konsept man hadde for fem år siden og bruke det på nytt, man må hele tiden fornye seg.

HAR DERE TENKT NOE PÅ HVILKE SOSIALE TILSKUDD DERE KAN BIDRA MED PÅ SKØYEN?

Så langt har vi ikke kommet.

VI HAR FÅTT INNTRYKK AV AT DET ER LITT VANSKELIG MED BYLIV PÅ SKØYEN FORDI DET ER EN VELDIG ENSIDIG BEFOLKNING. HAR DERE TENKT PÅ OM DET SKAL VÆRE NOE AFFORDABLE HOUSING?

Vi i Skanska har ingen boligprosjekter på Skøyen akkurat nå. Men det som er utfordringen med en slik botypologi er at tomtene koster så mye, og utbyggerne vil naturlig prøve å henvende seg til å rette prosjektene mot betalingsvilligheten i området. På Sørenga stilte kommunen krav om studentboliger og billigere boliger for å få litt større mangfold i byen. Men kommunen har egentlig ikke den makten. Man kan ikke regulere mangfold på den måten, det går ikke. Jeg tror at det der kommer litt av seg selv. Med alle arbeidsplassene som etableres vil det være arbeidstakere fra alle samfunnslag. Også skal det etableres mange boliger der. De vil jo selvfølgelig ligge høyt i pris, så det vil stort sett være relativt velstående mennesker som har råd til det. Det er for så vidt kanskje en utfordring. Men mangfold handler ikke bare om økonomisk velstand, det handler om veldig mye annet. Vi får ikke gjort noe med eiendomsprisene, og det er de som er den største premissleverandøren for om hvorvidt brukerne er kjøpesterke eller ikke. Og vi har ikke anledning til å drive veldedighet, det er derfor vi kaller det CCI – altså Investment. Fordi vi må vite at det vi gjør tilfører noe, enten til våre målgrupper eller til oss selv på en eller annen måte.

HVA SYNES DERE OM BYPLANGREPET MED TANKE PÅ DERE PROSJEKT?

Det er midt i blinken. Det er etatens forvaltning av byplangrepet som er problematisk. Det er fordi de krever at vi skal regulere mye mer enn det vi har anledning til å regulere. Vi vil regulere det som er vår eiendom, og det vi kan bidra med, ikke alle nabotomtene i tillegg. Nå har vi fått krav om å regulere Hofftsdiagonalen som alle vet at ikke blir noe av, vi har fått krav om å regulere naboeiendommene i syd, naboeiendommene i nord, rundkjøringen ved stasjonen, og i det hele tatt et veldig utvidet planområde.

DU TROR ALTSÅ IKKE AT DET BLIR NOE AV HOFFSDIAGONALEN?

Det kan jeg aldri tenke meg. Det er ingen som vil ha den. Dessuten må den finansieres, den koster masse penger. Og det har ingen politisk verdi å bygge den.

HAR DERE HATT NOE KONTAKT MED PBE NÅR DET GJELDER BYPLANGREPET?

Ja. Vi ble invitert inn til dialogmøte, en slags workshop med alle de involverte utbyggerne. Vi ble delt inn i grupper, og fikk anledning til å mene noe om de fire kategoriene som byplangrepet handler om – Formål, byggehøyder, infrastruktur og offentlige rom.

HVORDAN FØLER DU AT UTBYGGERNE HAR BLITT HØRT I DEN PROSESSEN?

De blir til en viss grad hørt. Jeg tror de fleste er relativt godt fornøyd med byplangrepet sånn overordnet. Hadde man bare klart å følge det opp, og godta at man kan regulere i henhold til byplangrepet.

ER DET NOEN ANDRE FØRINGER DERE HAR FÅTT FRA PBE?

Nå har vi bare hatt oppstartsmøte, så vi har ikke fremmet noe konkret skisseforslag ennå. Så det er vanskelig å si hva etaten mener om prosjektet vårt. Men det kravet om for eksempel 50 % bolig innenfor planområdet, det fremstår mer teoretisk enn praktisk. Vi kommer sannsynligvis ikke til å bygge boliger på vår eiendom. Det har mye med støy og gjøre, og utearealer. Man ønsker en høy utnyttelse så tett på knutepunktet, og det er vanskelig å kombinere med boligformål på grunn av kravet til utearealer og støy.

ER ALLE KRAVENE TIL BOLIGUTBYGGING LITT HEMMENDE I SLIKE PROSJEKTER?

Ja, det vil det være. Får å få til noe er man helt avhengig av dispensasjoner, men man vet ikke hva man får. Det gjør det veldig uforutsigbart.

FÅR DERE FØRINGER FRA NOEN ANDRE ENN PBE?

Ja, Ruter for eksempel. Vi må forholde oss til hvordan de planlegger sin stasjon på Skøyen.

SKULLE ØNSKE DERE FIKK NOEN FØRINGER AV PBE ELLER RUTER SOM DERE IKKE HAR FÅTT?

Nei, ikke føringer. Vi er i ferd med å gjøre nødvendige avklaringer med Ruter i forhold til grensesnitt og koordinering av planområdet. Men etaten de klarer ikke å se det. Så det innebærer at vi planmessig kanskje må ha overlappende planer. Men nå er Ruter også i sterk konflikt med PBE med Fornebu-banen.

HVORDAN SYNES DERE SKØYEN SIN FREMTID BØR VÆRE?

Jeg tror man bør utvikle Skøyen på en slik måte at man får en veldig tett utnyttelse av kollektivtransporten. Dvs at Skøyen stasjon oppleves som ganske tight, at man kan gå fra buss til bane, fra bane til tog og at den internlogistikken i stasjonsområdet blir god for brukerne. Og så ønsker vi høy utnyttelse på knutepunktet. Det er fornuftig av ulike årsaker, og i tråd med overordnede føringer. Det er også veldig viktig med et stort mangfold i servicetilbudet i bygulvet. Det optimale ville vært om man kunne ha noe kino eller kulturformål i direkte tilknytning til Skøyen stasjon, slik at ikke bare bydelen anvendte Skøyen som et sentrumsområde, men at resten av beboerne kunne anvende Skøyen som en destinasjon ved å få inn noe kulturelt innhold. Hvis man kunne lage for eksempel et konferansesenter, en konsertarena eller en flerbruksløsning med kulturformål, gjerne i kombinasjon med hotell, så kunne det være bra. Dette med mangfold tror jeg ikke det er mulig å etablere lokalt, Oslo vest er Oslo vest på en måte. Men man kan etablere aktiviteter som skaper mangfold, slik at folk fra østkanten reiser til Skøyen for å oppleve ett eller annet. Slik som Frognerparken.

NÅR DERE SKAL KJØPE EN TOMT, HVA ER UTSLAGSGIVENDE FOR AT DERE VELGER EN TOMT?

Om det er i et etablert, likvid kontorkløster. Altså at det allerede er etablert x antall 100 000 kvm i umiddelbar nærhet med kontor. Et kontorkløster som er definert som produkt både for leietakere og investorer. Det er ingen som vil kjøpe eller leie et sted langt utenfor de etablerte kontorkløstrene. I tillegg er det viktig med offentlig kommunikasjon, altså walkability. Gangavstand på mer enn 8 minutter fra et høyverdi-kollektivknutepunkt, det er uaktuelt. Det har med at våre målgrupper eller leietak-

ere/investorer har dere som krav. Vi klarer heller ikke å oppfylle våre miljøkrav hvis vi skaper mer trafikk enn det som er nødvendig.

I ET LENGRE TIDSPERSPEKTIV, NÅR ER DET OPTIMALT Å GÅ INN OG KJØPE EN TOMT?

Vi har et løpende investeringsmandat, og vi må fylle på hele tiden. Det er egentlig våre selskapsmål som definerer det, for vi har en overordnet målsetting i Commercial Development Norway om at vi skal være en ledende utviklingsaktør på nye bygg i Norge. Hvis vi skal være ledende må vi levere x antall kvm årlig nybygg kontor, og da må man hele tiden fylle opp med nye prosjekter. Fordi vi tror at det gjensker de verdiene som våre aksjonærer etterlyser, i form av EBIT. Vi er et profit-senter i Skanska, vi tjener uforholdsmessig mye penger i forhold til resten av Skanska. Så vi må hele tiden investere i nye ting.

PLEIER DERE Å KJØPE TOMTER SOM ALLEREDE ER REGULERT?

Det gjør vi kun i unntakstilstander. Vi mener det er hensiktsmessig å øke den delen av verdikjeden vår som arbeider med produksjon. Men i utgangspunktet ikke, og det er fordi vi skaper så mye verdi i reguleringsfasen.

INTERVJU MED KRUSE SMITH EIENDOM OSLO

Intervju med:	Anders Kristian Dahl
Intervju holdt av:	Pernille S. Fjeldhus og Elise R. Fossnes
Sted:	Kruse Smith Eiendom, kontor Skøyen
Dato for intervju:	11.04.2016

KAN DU FORTELLE LITT OM PROSJEKTET?

Prosjektet ligger sentralt og god plassering på skøyen. Vi er 3-4 personer som jobber med dette prosjektet for å komme til en eierposisjon. Vi har jobber med å se på muligheter for tomten som vi mener einer seg godt til boligutvikling.

HVORDAN SKAL PROSJEKTET UTFORMES, I FORHOLD TIL Plassering, ETASJER OG FASADER?

Prosjektet har som sagt ikke kommet så langt, men vi har allerede noen tanker om utformingen der de største premissene er sol- og støyforhold. Vi ønsker å sikre gode solforhold på ettermiddagen og kveldstid ved å vende bygget mot vest og unngå støy. Når det gjelder antall etasjer og måten tomten er utnyttet på, vil dette i stor grad være avhenger av naboer og kjøper-målgruppens forventninger. Kjøper-målgruppen på et sted som Skøyen er villig til å betale ganske mye for en leilighet, i forhold til resten av Oslo. Med dette følger visse kriterier om solforhold, ikke innsyn fra naboer osv. Når dette er sagt vil terrenget også være med på å bestemme hvor mange etasjer som passer, med tanke på den eksisterende villabebyggelsen i oppover mot Ullern. For å innfri kjøpernes og naboenes forventninger om kvalitet, og med tanke på terrenget, tror vi det vil være mulig med 4 til 5 etasjer, og kanskje en inntrukket 6 etasje. Med en tomt på 10000 kvm², tror vi det er mulig å bygge 15-16000 kvm² BRA. Med en tomteutnyttelse med 4-6 etasjer mener vi uterommene kan bli gode og at økonomien i prosjektet kan gå rundt. Vi tror ikke det vil være rom for høyhus her. Andre grep med arkitektur og utforming har vi enda ikke arbeidet med.

HVILKEN ROLLE HAR PROSJEKTET DERE I SKØYEN, NÅ OG I FREMTIDEN?

Om eiendomsutviklingen skal tilpasses til det eksisterende eller fremtidige stedet er et klassisk spørsmål, som også er aktuelt på Skøyen. Boligområde som vi ser er interessert i på Skøyen ligger i randsonen av byen i dag, men vil kanskje være en del av bysentret i fremtiden. Fortettingen kryper ut fra bykjernen, for å unngå å bygge ut nye områder i marka. En slik utvikling er en trend over hele Oslo. Fordelen med å fortette er at alle knutepunktene og infrastrukturen finner der fra før av. Knutepunktsfortetting er et bevisst grep for Oslo by.

HVA ER MÅLSETTINGENE FOR PROSJEKTET?

Dersom vi kommer i eierposisjon er målet å bygge boliger av høy kvalitet i en prisklasse i det øvre sjiktet. Vi ønsker å henvende oss til en kjøpesterk målgruppe, og vil antakeligvis ikke passe for førstegangskjøpere. Vi tror de som kjøper leilighet i dette prosjektet er godt voksne, i en alder av 40 til 80 år. De som ønsker å kjøpe her er antakeligvis de som vil flytte fra enebolig til en leilighet, der alt er på en etasje, mindre vedlikehold enn et hus og som ønsker å flytte i nabolaget der de er kjent.

HVA MÅ TIL FOR AT DERE SKAL KJØPE EN TOMT GENERELT, OG PÅ SKØYEN?

Om et område er verdt å investere i er markedsstyrt. Området må ha høye salgspriser, slik at det lønner seg å bygge. I tillegg må vi vite at vi får kjøpere i området, for å gjøre investeringen trygg. Det er i tillegg krevende å jobbe med ulike planmyndighetene, og det er

viktig å kjenne menneskene i de ulike administrasjonene. Vi velger derfor eiendommer som er sentrale i Oslo området, mye på grunn av samarbeidet med planmyndighetene, men også fordi det er sentralt og attraktivt. Å ha et nettverk er nyttig i mange sammenhenger, f.eks. hvis et prosjekt stopper opp, kan man enkelt finne ut hvorfor. Nettverket med planmyndighetene er grunnen til at vi arbeider kun i noen få kommuner.

NÅR ER DET ATTRAKTIVT FOR DERE Å TA INITIATIV TIL Å SE PÅ/KJØPE EN TOMT?

Når det er spørsmål om når det er attraktivt for oss å tre inn å kjøpe en tomt, har mye med markedet å gjøre, stedets attraktivitet og hvor man er i planfasene i områdeutviklingen. Å kjøpe eiendom er kapitalkrevende, så det vil ikke lønne seg å kjøpe opp tomtene på Skøyen for 10 år siden. Det vil være for dyrt å holde på tomtene, frem til planprosessen er klar. Det ideelle er å kjøpe rett før attraktiviteten for et område "tar av". I et planperspektiv er vi da i perioden før området er regulert av kommunen.

SER DERE PÅ ALLEREDE REGULERTE TOMTER?

Det er selvfølgelig mulig å gå inn som eiendomsutvikler etter kommunen har regulert område, som vil gjøre prosessen for eiendomsutvikleren mye kortere. Da må man sende inn en søknad til rammetilatelse, som tar 12 uker, før man kan starte å grave og bygge. Ulempen med dette er at tomten er atskillelig dyrere, og det vil ikke være like lønnsomt for eiendomsutvikleren. Det er når man starter planarbeidet, når man begynner å regulere, og gjennom den politiske behandlingen at verdiene skapes. Det er da verdiene fra en enebolig til blokkbebyggelse kan tredobles eller firedobles.

HVORDAN ER FORHOLDET MELLOM EIENDOMSUTVIKLER, PBE OG POLITIKERNE?

Det er viktig for oss å ha politikerne på vår side, ettersom de har mye makt i utviklingen. Generelt i Oslo tar det lang tid å få gjennom en plan, og PBE bruker mye tid på å lage alternative planer som de mener gir en bedre løsning enn eiendomsutviklerens planer. Problemet er at PBE ikke har de samme verktøyene og ressursene for å lage disse alternative planene, og det ender med at de bruker veldig lang tid, opp mot et år. For å få fortgang i prosjektene driver vi derfor med politisk lobbyvirksomhet, og da spesielt med den politiske opposisjonen. At PBE utarbeider alternative løsninger bidrar til at vi ser en trend der PBE og eiendomsutvikleren er enige om å være uenige, og lager planer i to rake motsetninger. En typisk plan fra PBE er at de går ned i antall etasjer, mens eiendomsutviklerne går opp. Fra politikerne sin side er trenden at de ikke er fornøyd med noen av de to motstridene forslagene, og at de ender med å be om en ny plan som er midt i mellom, som de i utgangspunktet ikke klarte/ville bli enige om. Allikevel nå, ser vi at politikerne holder på å vende seg til eiendomsutviklernes forslag. Det er stor interesse for å bo i Oslo og man kan stadig vekk lese i avisene at det bygges for lite. Politikerne er derfor nå i medvind for å få høyere utnyttelse, å fortette og å få flere leiligheter inn.

PBE derimot er ikke med på å forhandle om kvaliteter i prosjektene. Jeg ønsker med dette å trekke inn et eksempel fra en arkitekt som var oppvokst på Frogner. Han ønsket å sette et eksempel for PBE, ved å sjekke om det var mulig å bygge ut Frogner i dag. Arkitekten hadde ikke fått det til med dagens regler, fordi den tettheten Frogner ble bygget med i perioden fra 1900 til før krigen er for tett etter dagens krav til sol/skygge, støy og uteoppholdsareal. Alikevel ser vi at det er mange som vil bo på Frogner og at stedet er attraktivt med høy bokvalitet. PBE følger kravene strengt, gjør ingen fravikelser og vurderer ikke de faglig kriteriene.

HAR DERE TENKT NOE PÅ STØRRELSENE PÅ LEILIGHETENE?

Størrelsen på leiligheten påvirker hvor mye man er utenfor boligen. Livssituasjonen når du arbeider og har en liten leilighet, gjør kanskje at du lever livet ditt mer utenfor leiligheten. I motsetning til en stor leilighet, hvor beboeren er litt eldre, lever du livet mer inne i leiligheten.

DET BLE SAGT I STAD AT DET PLANLEGGES LEILIGHETER FOR ALDEREN 40-80. HVOR STORE BLIR LEILIGHETENE DERE PLANLEGGER?

Leilighetene vi planlegger blir mellom 40 til 110 kvm², men det kan også være noen som er 150 kvm².

NÅR DERE UTVIKLER ET PROSJEKT SÅ TENKER DERE KVALITET INNENFOR BOLIGEN. HVORDAN TENKER DERE PÅ OMRÅDET SOM EN HELHET? TENKER DERE PÅ NOE GATESTRUKTUR? SKAL ALT VÆRE OFFENTLIG, ELLER SKAL DET VÆRE STORE, PRIVATE GRØNTOMRÅDER?

Altså, normalt hvis du legger et blokkleiligheter rundt et tun, i ytterkanten av tomten, så får du et gårdsrom, eller tun, som et grøntområde i midten. Det blir sameiets eller borettslagets eie. Det er noen regler som sier at det skal være offentlig tilgjengelig, men du legger en slags privat struktur slik at det ikke faller seg naturlig for andre enn de som bor der å sette seg ned for å grille for eksempel, slik som man gjør i Frognerparken. Mens alt rundt, som sykkel- og gangveier, det prøver man å lage offentlig, det er kommunens ansvar å holde det vedlike.

HVORDAN HAR DERE PLEID Å PLASSERE BYGGET I FORHOLD TIL GATENE RUNDT? TUN ELLER ENKELTSTÅENDE BYGG?

Det som styrer det er situasjonen. I et prosjekt på Bjølsen trekker vi bygget ut mot gateløpet. Det er utenkelig å trekke det inn på tomta,

man ønsker bystruktur der, og det skarpe gatelivet man ønsker å ha. Men her (Skøyen) kan det være åpent for å trekke bygget lenger inn. Men det er tomten og situasjonen som styrer det. Og selv om dette er bymessig (Skøyen sentrum) blir det ikke lagd nye veier. Man kobler seg på det eksisterende veinettet.

ER DET TYPISK I TRANSFORMASJONSOMRÅDER AT MAN BENYTTET SEG AV DET EKSISTERENDE GATENETTET?

Sånn som på Ensjø er det 7000 boliger. Tomten vi jobbet med da hadde 1500 boliger, og da jobbet vi med veier også. På den måten kan man skape forskjellige kvartaler. Men det har noe med størrelsen å gjøre. Hvis det er store tomter kan man begynne å tenke veinett. Men det er sjelden man har så store tomter. 10 000 kvm tomt er ganske stort i Oslo i dag.

FÅR DERE NOEN FØRINGER FRA PLAN- OG BYGNINGSETATEN I PROSJEKTENE DERES? DERSOM DERE SOM UTBYGGER TENKER Å TREKKE BYGGENE LITT INN PÅ TOMTEN, MENS PBE ØNSKER Å RETTE DE MOT VEIEN FOR Å SKAPE EN MER BYMESSIG STRUKTUR, HVORDAN VILLE PBE FORMIDLET DET TIL DERE? FÅR DERE NOEN SÅNNE TYPE FØRINGER?

Såne føringer får vi. Det er to forskjellige måter vi får slike føringer på. Den ene er at de sier "Nå synes vi bygningene er trukket litt langt inn på tomten". Da svarer vi at vi kan endre, og dra bygningene ut mot gateløpet. På neste møte får vi da applaus for grepet vi har gjort, men PBE tar æren for det. Den andre måten er at de erkjenner vårt forslag, men i stedet for å føre en dialog med oss lager sitt eget alternativ. Med denne fremgangsmåten tar prosjektene veldig lang tid. Da er vi uenige, og ønsker ikke å finne fram til en felles løsning. De liker ikke å forhandle. Den ene saksbehandleren jeg snakket med en gang ble rasende på meg da jeg sa "OK, men da må vi forhandle på kvalitetene i prosjektet".

For et par år siden begynte de med å lage sine egne alternativer, og så må politikerne avgjøre hvilket alternativ de liker best. Det har ikke medført at det har gått fortere. Da får man bare ytterpunktene av prosjektene, for eksempel at de, i stedet for 6 etasjer, vil ha 3 etasjer, og vi da svarer med å planlegge 8 etasjer. Politikerne får da til slutt to forslag som ikke er særlig bærekraftige eller ideelle. Da sier politikerne "dette kan ikke brukes til noe", og så må alt gjennom en runde til. Det er unødvendig bruk av ressurser. Kostnadene til dette blir økning i skatter, avgifter og gebyrer, eller fra vår side; høyere sluttpris på leilighetene vi bygger.

MANGLER DET PÅ EN MÅTE NOEN DISKUSJONSVERKTØY MELLOM KOMMUNEN OG UTBYGGER? ELLER ER DET MÅTEN DET DISKUTERES PÅ? FØLER DU AT DERE ER EN LIKESINDIG PART I PLANLEGGINGEN, ELLER FUNGERER PBE SOM EN SLAGS SJEF?

Jo, man er litt underordnet. Det kommer litt an på hvordan ting er. Men stort sett går det bedre hvis man hører på dem og ikke skriker for høyt med egne idéer. Jeg har kommet langt ved å la dem tro de har kommet med en idé. For eksempel hvis saksbehandleren har ønsket til prosjektet, så tegner vi inn det til neste møte. Men vi pakker i tillegg inn litt mer volum, litt flere leiligheter. Og da sier han at det er greit, han får det som han vil, og vi får noen leiligheter ekstra. Men andre ganger er det ingenting som hjelper. Det kan virke som at det er den som maser mest og er mest plagsom får fremdrift i saksbehandlingen, for da må man brannslukke her for å få ro. Men hvilken saksbehandler man får er veldig avgjørende for prosjektets utvikling. Det viktigste er at man får en saksbehandler som forstår at tid er penger, og at prosjektet må gjennomføres.

HVORDAN ER PRAKSISEN FOR Å KOMMUNISERE OG HA FELLES MÅL FOR PROS-

JEKTET? DET VIRKER SOM DET ER TO MOTPARTER, OG VI LURER PÅ HVORDAN MAN KAN SAMARBEIDE BEDRE MOT ET FELLES MÅL. HVORDAN ER DET SAMARBEIDET MOT MÅLSETTINGENE?

Det ene hadde vært at politikerne hadde tydelig fortalt dem hva de ønsker. For det er de som avgjør til slutt.

MEN SAMTIDIG ER JO PBE FAGPERSONENE. SÅ DET ER JO EGENTLIG DE SOM BURDE FORTELLE POLITIKERNE HVA DE ØNSKER, OG IKKE MOTSATT?

Ja, det kan du si. Det er mange som tenker her, og hvordan man kan få til en bedre og raskere saksbehandling. Men vi har ikke lykkes med det ennå. Jeg har ikke noe godt svar på hvordan man kan løse det. Men det er noe med plan- og bygningsloven som er veldig rigid, som gjør at man ikke får til det. Og for å oppfylle alle forskrifter og krav får man ikke til en ordentlig fortetting, for da bør man jo helst ha kun fire etasjer. Og da må man bygge utover i stedet. I Paris så er det høyere bygninger, rundt åtte etasjer, og da får du veldig mange flere mennesker per løpemeter fortau.

I OPPGAVEN VÅR STUDERER VI FIRE CASEOMRÅDER, OG PRØVER Å FINNE UT HVA SOM GJØR AT DE OMRÅDENE FUNGERER ELLER IKKE. VI HAR SETT PÅ SKØYEN, NYDALEN, GRÜNERLØKKA OG MAJORSTUEN. VI HAR ANALYSERT OMRÅDENE. VI SER AT PÅ GRÜNERLØKKA ER DET 3,4,5 ETASJER. HVA TENKER DERE OM DET?

Ja, men på Grünerløkka er det også bygget en blokk til på innsiden av bygårdene. Det er veldig tett der. Men det funker.

MEN MED DAGENS REGLER ER DET IKKE MULIG Å BYGGE SÅ TETT, SÅ DA MÅ MAN BYGGE I HØYDEN FOR Å FÅ INN LIKE MANGE ENHETER?

Nå har ikke jeg studert studiet med Frogner. Han gjorde dette studiet for å sette ting på spissen, og for å kunne ha et poeng i en debatt. Men de fire casene – Skøyen er da et dere har fordypet dere i?

Vi ser på alle områdene likt. Men vi skal gå videre og kommentere byplangrepet for Skøyen. En av utfordringene på Skøyen er at det er så stort utbyggingspress, og hvordan PBE skal håndtere det. Det er derfor vi har intervjuer, for å finne ut hva de ulike partene synes, og hvilke grep som er viktige å gjøre. Hva tenker du om det?

Skøyen er mitt nærområde, og jeg bor på Frogner. Da jeg flyttet dit i 2002 var det helt dødt på Skøyen. Det var et område som var helt dødt etter kontortiden. I løpet av de siste 14 årene har det blitt veldig pulserende i Karenslyst allé, men det har tatt lang tid. Men det er masse som skjer her. Om syv år så ser det nok veldig annerledes ut her.

HAR DERE SOM FIRMA NOEN MÅL FOR SKØYEN SOM HELHET? ELLER KUN FOR TOMTEN?

Vi har ikke noen helhetlig mål nei, vi er ikke så store eiendomsbesittere på Skøyen.

MEN TENKER DERE NOE PÅ HVILKEN ROLLE ENKELTPROSJEKTET DERES HAR I SKØYEN SOM HELHET?

Ja, vi gjør jo det. Vi blir tvunget til å tenke helhetlig, man kommer ikke unna det. Mest sannsynlig blir det en områdeplan der. Det er en stor tomt vi har, men den er ikke så stor at man kan snakke om de virkelig store grepene. Med en veldig stor tomt, for eksempel på Ensjø, har man et mye større ansvar for å tenke helhetlig, og da kan man jo også sette av arealer til parker og sånne ting.

FÅR DERE FØRINGER FRA NOEN ANDRE ENN PBE?

Ja, vi får jo det av eierne våre. Eierne vår er veldig samfunnsengasjert, og opptatt av det vi setter opp skal gi verdi til samfunnet og beboere, og at vi skal være stolte av det i ettertid. I tillegg til å tjene penger selvfølgelig. Eierne tenker også på andre bokonsepter, og jobber med det. Hun har mange tanker om det. Hun kan legge føringer på at vi har et samfunnsansvar.

BYGGER DERE MEST BOLIGER, ELLER ER DET JEVNT FORDELT MELLOM BOLIG/ KONTOR?

Mest bolig. Nesten bare bolig, men gjerne noe næring i 1. etasje. Vi ønsker næring i 1. Etasje, for der ønsker vi ikke boliger

HVORFOR ØNSKER DERE IKKE LEILIGHET I 1. ETASJE?

Det er litt vanskelig å legge soverom som folk på fortauet går rett forbi. I et case på Bjølsen for ti år siden løste vi det ved å lage to-etasjers leiligheter, med kjøkkenet vendt mot fortauet i første etasje, og soverommene i andre etasje. Det er greit å stå på kjøkkenet og se ut, men det er ikke like hyggelig å ha soverommet der. Og de toetasjers leilighetene er populære i dag. Men det er veldig greit å legge næring der, hvis det er marked for det. Selv om vi tjener mer på bolig.

ER DET NOEN FØRINGER DERE SKULLE ØNSKE DERE FIKK FRA PBE?

Ja. Bygge fortest mulig. Eller få til en rask prosess. I Lørenskog fikk jeg høre at jeg måtte legge på to etasjer til. Det var en sentrumsnær tomt, og kommunen mente at man ikke kan sløse bort den tomten ved å bygge lavt. Det sa PBE der oppe. Politikerne protesterte litt, men det gikk gjennom. Tanken der var at når vi først skal tenke bynært i Lørenskog så må man dra på litt, for byggene skal stå der i 100 år. Hvis man ikke bygger ordentlig med en gang, vil man angre på det senere.

SKULLE DU ØNSKE AT DET VAR SÅNN HER OGSÅ?

Ja. Fordi det er et kollektivknutepunkt, og det er viktig å henge med på utviklingen. Det må fortettes, og da må det bygges høyere. Det er viktig å ikke halte etter i den byutviklingen vi ønsker. Her synes jeg PBE kanskje er litt for konservative.

HAR DERE NOEN PRAKSIS MED Å BYGGE OPPÅ EKSISTERENDE BYGNINGSMASSE?

Ja, man kunne jo gjort det, bygget på to etasjer. Men det blir ikke gode situasjoner. Ved å skjøte på noe blir det aldri helt bra. Det funker jo, men det er veldig komplisert. De som bor der må også bo med veldig mye støy. Så man bør jo bare gjøre det ordentlig med en gang. Så av føringer ønsker vi at det skal tas på alvor at Oslo skal fortettes. Og at det er greit å ta i litt. Jeg tror det skal gå litt greiere her på Skøyen hvis man får til gunstige utbyggingsavtaler. Jo mer vi får bygge, jo mer penger kan kommunen få til å bygge ut Fornebubanen og sånne ting. Det har blitt en trend at politikerne sier ja til å bygge større volumer, for da får de mer penger til å bygge ut infrastruktur.

VEDLEGG 4

SPØRSMÅL TIL SPØRREUNDERSØKELSEN



Spørreundersøkelse om byliv på Skøyen

Denne spørreundersøkelsen gjøres i sammenheng med en masteroppgave på NMBU våren 2016. Oppgaven tar for seg byplanlegging på Skøyen. Undersøkelsen er for alle som bor eller oppholder seg i Skøyen, i alle aldre. Vi leter etter informasjon om hvordan Skøyen brukes og oppleves i dag. Undersøkelsen er anonym i henhold til retningslinjer fra Personvernet og Datatilsynet. Undersøkelsen tar 7-9 minutter.

Takk for at du deltar!

*Må fylles ut

Personinformasjon

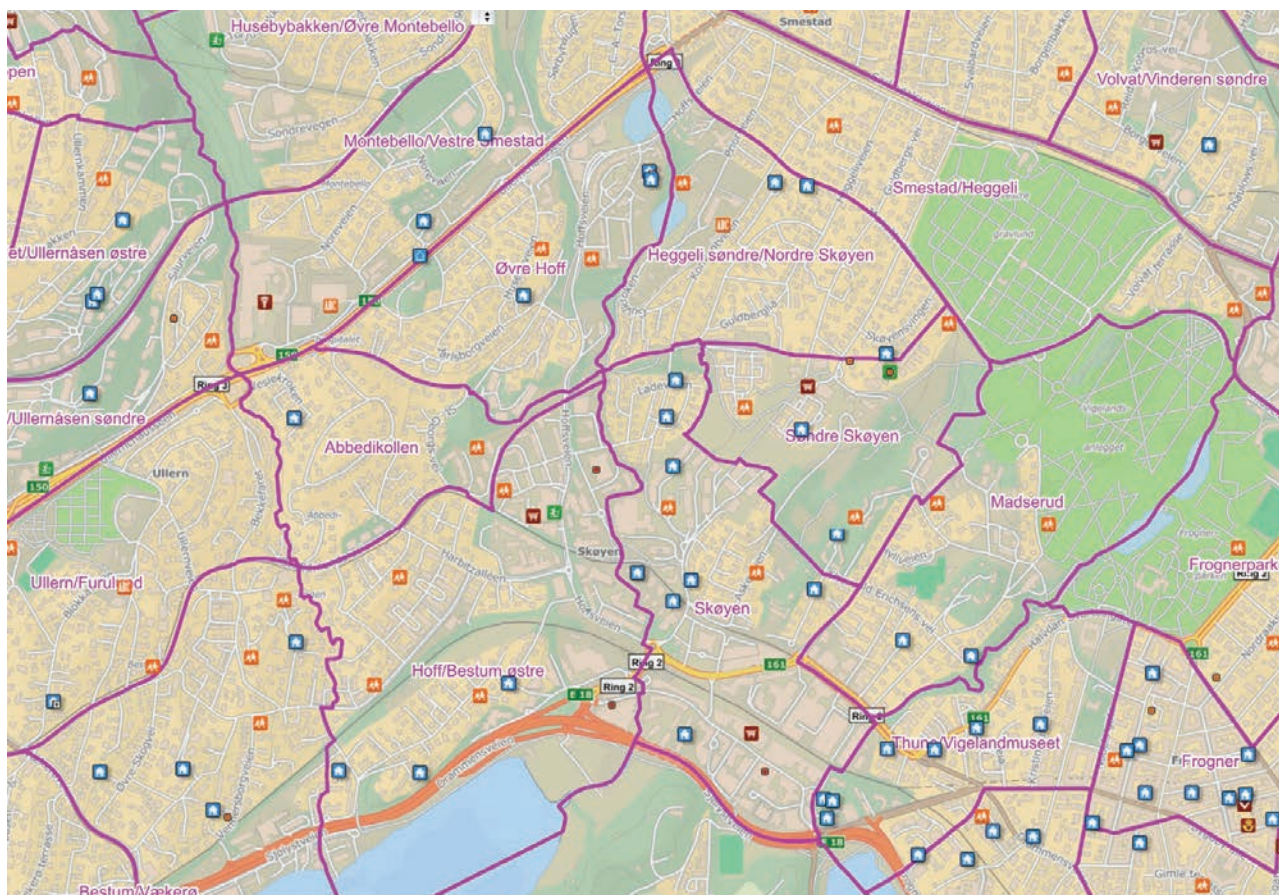
Kjønn *

- Kvinne
- Mann

Alder *

- Under 12
- 13-17
- 18-23
- 24-35
- 36-60
- 61-75
- 76 eller eldre

Inndeling av nabolag på Skøyen

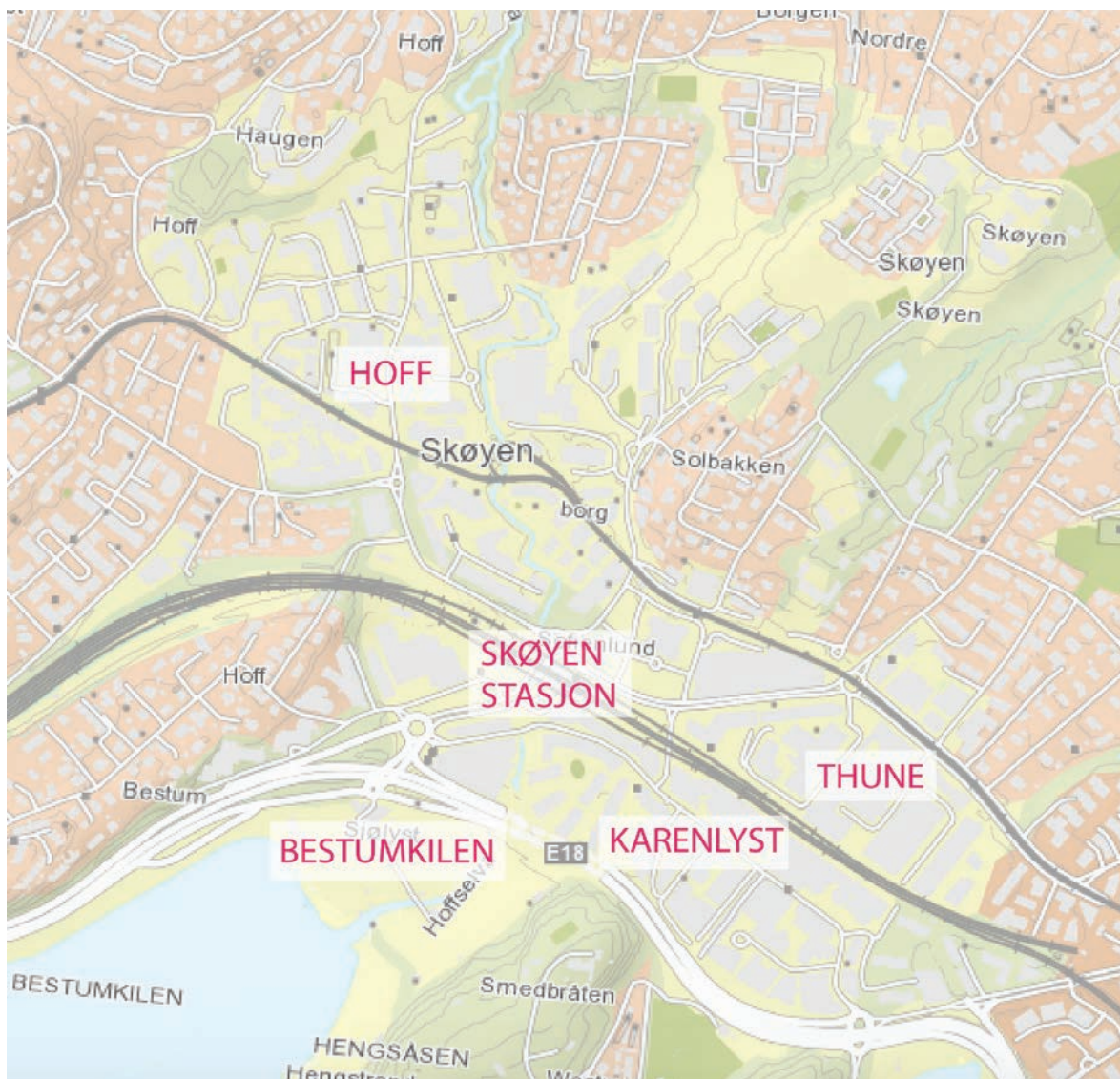


Hvor bor du? *

- Hoff/Bestum østre
- Bestum/Vækerø
- Abbedikollen
- Skøyen
- Søndre Skøyen
- Øvre Hoff
- Heggeli søndre/Nordre Skøyen
- Madserud
- Thune
- Andre:

Bruk og opplevelse av Skøyen sentrum

Oversiktskart over Skøyen



Hva definerer du som "Skøyen sentrum"? Utdyp gjerne i "Andre"- boksen *

- Skøyen stasjon og Karenslyst allé
- Skøyen stasjon, Karenslyst allé og Thune
- Skøyen stasjon, Karenslyst allé, Thune og Hoff
- Karenslyst allé
- Andre:

Hva gjør du når du er i Skøyen sentrum? Skriv gjerne utdypende svar i "Andre"-boksen. (Flere svar kan hukes av) *

- Jeg bor der
- Jeg jobber der
- Jeg handler der
- Jeg er på café/restaurant
- Innendørs aktivitet (trening/kurs/annet)
- Jeg går til og fra jobb/skole/annet

- Jeg går tur/lufter hunden
- Fjordaktiviteter (båtliv, bading, fiske)
- Jeg ser på butikker/window-shopper
- Jeg møter venner
- Andre:

Hva handler du når du er i Skøyen sentrum? (Flere svar kan hukes av) *

- Dagligvarer
- Klær, kosmetikk og lignende
- Interiørvarer
- Jernvare og elektronikk
- Ingenting
- Andre:

Hva kunne du tenkt deg å tilføye Skøyen sentrum? Skriv gjerne utdypende svar i "Andre"-boksen. (Flere svar kan hukes av) *

- Parkeringsplasser
- Kjøpesenter
- Bedre sykkeltilbud
- Arbeidsplasser
- Utendørs idrettstilbud (skatepark, basketball og lignende)
- Boliger
- Handel og tjenester
- Barneskole
- Bilfritt sentrum
- Servicetilbud
- Parker og offentlige plasser
- Offentlige tjenester
- Uteliv og kultur
- Spisesteder
- Innendørs aktivitetstilbud
- Andre:

Bruk av Skøyen sentrum

Hvordan synes du utvalget er av butikker med klær, kosmetikk og lignende? *

1 2 3 4 5

For lite utvalg For stort utvalg

I kategorien "klær, kosmetikk og lignende", hva ønsker du deg mer av? (Flere svar kan hukes av) *

- Kjedebutikker, klær og sko (H&M, Cubus, Eurosko, Dressmann o.l.)
- Merkebutikker
- Nisjebutikker (særegne butikker)
- Kjedebutikker kosmetikk og tilbehør (Body shop, Glitter, Vita)
- Ønsker ikke mer av noe
- Andre:

Hvordan synes du utvalget er av spisesteder? *

1 2 3 4 5

For lite utvalg For stort utvalg

I kategorien "spisesteder", hva ønsker du deg mer av? (Flere svar kan hukes av) *

- Fastfood (McDonald's, BigBite o.l.)
- Take away (pizza, sushi o.l.)
- Snacks og søtt (Funky Frozen Yoghurt, Ben&Jerry's o.l.)
- Café-kjeder (Starbucks, Wayne's coffee o.l.)
- Restaurant-kjeder (Peppes Pizza, Egon, Friday's o.l.)

I kategorien "parker og offentlige plasser", hva ønsker du deg mer av? (Flere svar kan hukes av) *

- Park
- Torg
- Lekeplass
- Utendørs treningsapparater
- Ønsker ikke mer av noe
- Andre:

Hvordan synes du utvalget er av servicetilbudet? (Frisør, urmaker, skjønnhet og velvære o.l.) *

1 2 3 4 5

For lite utvalg For stort utvalg

I kategorien "servicetilbud", hva ønsker du deg mer av? (Flere svar kan hukes av) *

- Frisør
- Optiker
- Skjønnhet og velvære
- Urmaker
- Sykkelverksted
- Renseri
- Skredder/skomaker
- Ønsker ikke mer av noe
- Andre:

Hvordan synes du utvalget er av offentlige tjenester? *

1 2 3 4 5

For lite utvalg For stort utvalg

I kategorien "offentlige tjenester", hva ønsker du deg mer av? (Flere svar kan hukes av) *

- Lege
- Tannlege
- Barnehage
- Barneskole
- Ungdomsskole
- Voksenopplæring
- Bibliotek
- Kulturskole
- Ungdomsklubb
- Ønsker ikke mer av noe
- Andre:

Synes du Skøyen sentrum har nok plasser der barn kan utfolde seg/leke trygt? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om dette

Synes du Skøyen sentrum har nok benker og sitteplasser? (Ikke tilknyttet restaurant/café) *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om dette

Opplevelse av Skøyen sentrum

Kunne du tenke deg å bo i Skøyen sentrum? Begrunn gjerne svaret i "Andre"-boksen *

- Ja
- Nei
- Andre:

Huk av for det du mener karakteriserer Skøyen sentrum. (Flere svar kan hukes av. Skriv gjerne inn flere alternativer i "Andre"-boksen) *

- Hyggelig atmosfære
- Godt sykkeltilbud
- Bra kollektivtilbud
- Trygt for barn
- Mye sol
- Utrygt for barn
- Mørke gater
- Gode shoppingmuligheter
- Få mennesker på kveldstid
- Støy
- Et godt sted å bo
- Mye skygge
- Fint sted å møte venner og bekjente
- Forurenset luft
- Andre:

Karenslyst allé

Opplever du Karenslyst allé som.. Hyggelig og med innbydende butikker? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Opplever du Karenslyst allé som.. Innbydende på kveldstid? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Opplever du Karenslyst allé som.. Støyfullt? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Thune

Opplever du Thune som.. Hyggelig og med innbydende butikker? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Opplever du Thune som.. Innbydende på kveldstid? *

- Ja
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der
- Nei

Opplever du Thune som.. Støyfullt? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Hoff

Opplever du Hoff som.. Hyggelig og med innbydende butikker? *

- Nei
- Ja
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Opplever du Hoff som.. Innbydende på kveldstid? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Opplever du Hoff som.. Støyfullt? *

- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der
- Ja
- Nei

Avstander og trivsel

Synes du det er langt å gå.. Fra Skøyen stasjon til Bestumkilen? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Synes du det er langt å gå.. Fra Skøyen stasjon til Hoff? *

- Ja
- Nei
- Jeg har ingen formening om det/Jeg har ikke vært der

Er det noe som kunne bidratt til å gjøre det hyggeligere sosialt på Skøyen? Utdyp gjerne.

Hva synes du om all utbyggingen som foregår i og rundt Skøyen sentrum? Utdyp gjerne.

Tilbake

Send

Send aldri passord via Google Skjemaer.

100%: Du greide det.



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway