

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2016 30 stp
Institutt for landskapsplanlegging (ILP)

Lambertseter

Bymessighet i drabanten

Mari Haraldsen og Kristiane Welgaard
By- og regionplanlegging

LAMBERTSETER BYMESSIGHET I DRABANTEN



MASTEROPPGAVE - MARI HARALDSEN & KRISTIANE WELGAARD

HØST 2016

BIBLIOTEKSIDE

TITTEL

Lambertseter - bymessighet i drabanten

TITLE

Lambertseter - from suburban to urban

FORFATTER

Haraldsen, Mari og Welgaard, Kristiane

HOVEDVEILEDER

Even Smith Wergeland

SIDEANTALL

140

OPPLAG

8

EMNEORD

Bymessighet, tetthet, variasjon, menneskelig interaksjon, funksjoner, forbindelser, visuelle kvaliteter

KEYWORDS

Urbanism, density, variation, human interaction, functions, connections, visual qualitys

FORORD

Denne masteroppgaven er skrevet ved Institutt for landskapsplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, høsten 2016. Oppgaven markerer avslutningen på vår utdanning i by- og regionplanlegging og utgjør 30 studiepoeng.

Temaet for oppgaven er bymessighet. Dette er et begrep som i økende grad brukes i kommunale planer. Motivasjonen for oppgaven har vært å anvende begrepet på drabantbyen Lambertseter, og undersøke hvilken betydning dette vil ha for fremtidig utvikling.

Det har vært utrolig spennende og interessant å gjennomføre prosjektet og uten tvil en læringsrik prosess!

Det er mange som fortjener en takk i forbindelse med denne oppgaven:

Even Smith Wergeland vår hovedveileder, som har gitt oss viktig inspirasjon, konstruktive tilbakemeldinger og gode poeng.

Eystein Talleraas i Plan- og bygningsetaten for nyttig informasjon

Marius Grønning for god hjelp i oppstartsfasen



Alle medstudenter som har vært med på å gjøre studietiden morsom og lærerik.

En spesiell takk til familie, venner og samboere, som har vært tålmodige og hjelpsomme med stort og smått.

Og til slutt vil vi takke hverandre – det hadde ikke blitt det samme uten!

Mari Haraldsen og Kristiane Welgaard,
NMBU, Ås 2016

SAMMENDRAG

Lambertseter er pekt ut som et utviklingsområde for fortetting og transformasjon i gjeldende kommuneplan for Oslo. Fremtidig utvikling skal skje gjennom bymessig utforming, som innebærer økt tetthet. Det er et betydelig behov for boligbygging i Oslo, og vi mener drabantbyen kan spille en viktig rolle her. Begrepet bymessig beskriver "noe som ligner på byen", og fremtidig utvikling på Lambertseter vil derfor innebære økt grad av tetthet og variasjon i bygninger, funksjoner og mennesker. I oppgaven har vi et ønske om å undersøke hvordan disse fysiske strukturene kan tilrettelegge for menneskelig interaksjon. Vi anvender en sosio-romlig tilnærming, og kartlegger derfor både fysiske og sosiale forhold på Lambertseter. Vi benytter oss av faglitteratur som diskuterer endringer og virkemidler for en høyere grad av bymessighet. Sammen med kartleggingen legger dette et grunnlag for mulighetsstudien. Her undersøker vi hvordan variasjon av forbindelser, funksjoner, bygningstetthet og visuelle kvaliteter kan tilrettelegge for en økt grad av menneskelig interaksjon.

Mulighetsstudien resulterer i en syntese hvor vi samler og bruker mulighetene i et helhetlig perspektiv. Vi har sett at forbindelser er helt grunnleggende for utvikling, og kan være et viktig element for å knytte forskjellige funksjoner bedre sammen. Sentrumsområdet er det området som har størst grad av bymessighet i dagens situasjon, men bebyggelsen henvender seg i mindre grad til hverandre og til omgivelsene, og skaper derfor ikke et helhetlig uttrykk. Området kan i stor grad justeres mot bymessighet, hvor etablering av boligfunksjonen er viktig. På Lambertseter har vi sett at næringsbeltet nord for kjøpesenteret har størst transformasjonspotensial, og har muligheten for å skape en helt ny struktur hvor forbindelser og møteplasser bør være førende for plassering av funksjoner og bygninger. Eksisterende drabantbystruktur har stort potensial for fortetting, men vi mener det vil skape høyere grad av bymessighet dersom det fokuseres på en konsentrisk fortetting rundt sentrene og nordover i næringsbeltet. Studien viser at det er mange fysiske strukturer som kan endres på Lambertseter for å øke graden av bymessighet, men at dette ikke nødvendigvis sikrer en faktisk økning av menneskelig interaksjon.

ABSTRACT

Lambertseter is pointed out as a development area for densification and transformation through the current municipal plan for Oslo. Future development is to be secured through urban design, which involves an increase in density. There's a considerable need for residential development in Oslo, and we consider the suburbs to play an important part in this matter. The term «urban» describes «something that resembles the city», and future development at Lambertseter will therefore involve increased density and variation throughout buildings, functions and people. In our assignment we wish to investigate how these physical structures may facilitate human interaction. We utilize a socio-spatial approach, thus examining both physical and social conditions at Lambertseter. Also, we make use of academic literature which discusses the possible alterations and means coming to play in order to achieve a higher level of urbanity. Together with the assessment, this lays the basis for our feasibility study, in which we take a closer look at how variation in connections, functions, building density and visual qualities may facilitate an increase in human interaction.

The feasibility study culminates in a synthesis where we gather and utilize the facilities in in a holistic perspective. We have observed that connections are fundamental for development, and that they may be a key element in the improved linking of different functions. The central area is the most urban area in the current situation, though the buildings address one another and their surroundings to a lesser extent, thus failing to generate a coherent expression. The area may largely be adjusted towards urbanity, where the establishment of residential functions proves crucial. At Lambertseter we have come to know that the industrial area north of the shopping centre has the greatest potential for transformation, inhabiting the possibility of creating a completely new structure where connections and meeting points should be the bearing factors when deciding the location of functions and buildings. Existing suburban structure has a great potential for densification, however, we think that one can achieve a greater level of urbanity if the focus lies on a concentric increase in density around the shopping centers and northwards along the industrial area. The study reveals a high number of physical structures subject to change for an increase in density, though this may not necessarily ensure an increase human interaction.

INNHOLODFORTEGNELSE

INTRODUKSJON	02
BIBLIOTEKSIDEN	02
FORORD OG TAKK TIL	03
SAMMENDRAG	04
ABSTRACT	05
INNLEDNING	08
PROBLEMSTILLING	09
HVOR ER VI	10
LAMBERTSETER	10
AVGRENSNING AV OPPGAVEN	11
METODE	12
HVORDAN LESE OMGIVELSENE	15
SOSIO-ROMSLIG FORSTÅELSE	16
FYSISKE STRUKTURER	17
LIVET I DE FYSISKE STRUKTURENE	19



BYMESSIGHET	21
BYEN OG URBAN FORM	22
BRUKEN AV BEGREPET BYMESSIGHET	23
GRAD AV BYMESSIGHET	25
HVORDAN VI DEFINERER BYMESSIGHET	26
BYMESSIGE VIRKEMIDLER	27
MENNESKELIG INTERAKSJON	28
FUNKSJONER	30
FORBINDELSER	32
BYGNINGER OG TETTHET	34
VISUELLE KVALITETER	36

INNHOLODFORTEGNELSE

BYEN OG DRABANTEN	39
DRABANTEN - ET HISTORISK BAKTEPPE	40
MYTER OM SOSIALE FORHOLD I DRABANTBYEN	42
LAMBERTSETER	45
KARTLEGGING OG ANALYSE	49
OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER	50
PÅGÅENDE PROSJEKTER	52
HISTORISK OG SAMFUNNMESSIG TIDSLINJE	54
FYSISKE FORHOLD	56
SOSIALE FORHOLD	76



MULIGHETSSTUDIE	89
FUNKSJONER	92
FORBINDELSER	97
TETTHET	106
VISUELLE KVALITETER	116
SYNTSE	118
OPPSUMMERING OG DISKUSJON	125
BYMESSIG TURKART	126
REFERANSER	129
REFERANSELISTE	130
FIGURLISTE	133
VEDLEGG	139

INNLEDNING

Oslo opplever en sterk befolkningsøkning, og dette skaper etterspørsel etter flere boliger. Dagens planlegging er sterkt preget av idealet om den kompakte byen, og dette spres nå utover byen. Drabantbyen som plankonsept var en del av et fortynningsideal i etterkrigstiden, hvor det ble bygget boliger i byens periferi for å skape økt bokvalitet. Denne måten å utvikle byen på har siden blitt skrinlagt, men det betyr ikke at drabantbyene har utspilt sin rolle. I årene som kommer vil de bli en del av den «innenfra og ut»-strategien som ligger til grunn i gjeldende kommuneplan for Oslo kommune (2015-2030). Det finnes allerede flere eksempler på at drabantbyer er viktige områder for fremtidig utvikling, blant annet gjennom Groruddalsatsingen til Oslo kommune.

Det er nettopp denne aktuelle utviklingen som danner bakteppe for vår studie. Lambertseter var en av Oslos første drabantbyer, og er igjen et fokusområde for ny utvikling og fortetting. I oppgaven vil vi undersøke hvordan Lambertseter kan gjennomgå endringer i dagens kontekst – som ønsker å sikre en høyere arealutnyttelse og bymessig utvikling.

I den nye kommuneplanen for Oslo er Lambertseter pekt ut som et utviklingsområde i ytre by hvor det skal vurderes en høyere arealutnyttelse. Bymessighet er et begrep som brukes hyppig som overordnet idé i planer, men mangler i mange tilfeller en klar definisjon. Grovt sett innebærer begrepet bymessighet da en økt tetthet av bygninger, mennesker og funksjoner. For utviklingsområder skal det sikres en bymessig utforming gjennom blant annet høyere tetthet, finmasket gate- og byromsstruktur og flerfunksjonalitet. I oppgaven forsøker vi å etablere et mer konkret grunnlag for forståelsen av begrepet, og hvilke elementer som kan inkluderes for å oppnå en høyere grad av bymessighet på Lambertseter. Vi har hatt et ønske om å diskutere en høyere grad av bymessighet knyttet opp mot hvordan det kan skape et potensial for menneskelig interaksjon. Vi mener Lambertseter står på et spennende vippepunkt, og at området har stort potensial for å tilpasse seg en bymessig struktur.

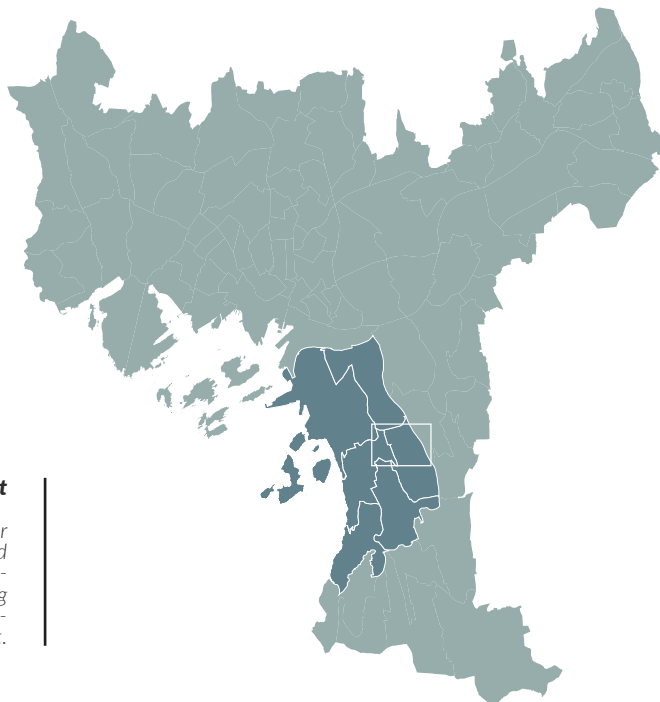
På bakgrunn av dette er problemstillingen for oppgaven som følger:

HVORDAN KAN LAMBERTSETER OPPNÅ EN HØYERE GRAD AV BYMESSIGHET?

For å svare på dette vil vi undersøke de fysiske strukturene i seg selv, men også hvordan de oppfattes av brukere. Fysiske strukturer kan skape muligheter og begrensninger for opphold og bruk og en undersøkelse av bymessig utvikling på Lambertseter kan sådan skape en bedre forståelse av hvilke fysiske elementer som bør endres, og hvordan dette påvirker det sosiale livet og menneskelig interaksjon.

Innledningsvis vil vi beskrive den metodiske tilnærmingen, med særlig vekt på den brede innfallsvinkelen i datainnsamlingen. Deretter vil vi fordype oss i et teoretisk rammeverk som gir forståelse for hva byen består av, både fysisk og sosialt. Vi vil definere og diskutere begrepet bymessighet og beskrive konkrete elementer som er sentrale for en bymessig utvikling. På bakgrunn av dette har vi gjennomført en kartlegging av fysiske og sosiale forhold på Lambertseter. Kartleggingen legger grunnlaget for mulighetsstudien, hvor vi aktiverer det teoretiske rammeverket og funnene fra kartleggingen til å diskutere muligheter for en økt grad av bymessighet på Lambertseter. De fysiske endringene knyttes opp mot hvordan dette kan skape en økt grad av menneskelig interaksjon, primært gjennom utbedrede byrom og forbindelser, men også i form av forslag til hvordan lokale funksjoner kan distribueres på nye måter.

HVOR ER VI



Utsnitt

Kartet viser Nordstrand bydel s plassering i Oslo og undersøkelsesområdet.

LAMBERTSETER



Stedsavklaring

Dette er en oversikt over navnene på de viktigste stedene vi anvender i oppgaven.

AVGRENSNING FOR OPPGAVEN

SAMFUNNSMESSIG AVGRENSNING

Endringer i fysisk struktur og påfølgende sosialt liv er avhengig av mange ulike faktorer, som politikk, privat/offentlig økonomi og interesser, reguleringsstatus, markeds-krefter osv. Vi ønsker å undersøke hva bymessighet består av, og hvordan dette kan oppnås på Lambertseter – og vi ønsker derfor ikke å inkludere hvor lett eller vanskelig dette er å gjennomføre i praksis. Endring i de fysiske strukturene er avhengig av planmessig tilrettelegging fra kommunens side og vi vil ikke gå dypere inn på hvordan fremtidig utvikling prosessuelt kan foregå. Når det er sagt, så bygger studien på et ønske om å skape realiserbare ideer. Vi har derfor lagt vekt på å koble vårt eget arbeid opp mot eksisterende underlagsmateriale, som Oslo kommunes planutredninger om Lambertseter og strategisk plan for Hovinbyen og tidligere gjennomførte sosiologiske studier.

AVGRENSING AV UNDERSØKELSESMRÅDET

I oppgaven har vi tatt et geografisk utgangspunkt i Lambertseter sentrum og det tilknyttede næringsbeltet som ligger mellom Karlsrud og Lambertseter T-banestasjon. Dette er basert på fokuset på fortetting av kollektivknutepunkter, som er et viktig premiss i gjeldende kommuneplan for Oslo. På bakgrunn av de klare sentreringsprinsippene i samme plan mener vi også at det vil være mest relevant å undersøke bymessighet i et sentrumsnært fokus. Vi har inkludert arealer i tilknytning til næringsbeltet mellom Karlsrud og Lambertseter i øst og vest for å kunne diskutere sentrumsfunksjoner i en bredere kontekst.

METODE

Å undersøke hvordan Lambertseter kan oppnå høyere grad av bymessighet er en krevende og kompleks oppgave. Vi har derfor sett behovet for en sammensatt metodisk tilnærming, med basis i en bredt anlagt litteratur- og dokumentstudie, supplert med befarings-, kartlegging og spørreundersøkelse. I denne oppgaven ønsker vi å forstå Lambertseter både som en fysisk enhet, men også like viktig, som en arena for ulike typer sosial interaksjon. Dette ligger til grunn for en konsentrert casestudie av Lambertseter, som nærmere beskrevet under.

CASESTUDIE

Det som kjennetegner et casestudie er at det er en bred datainnsamling og få enheter over kort tid (Johannessen et al 2011:90). Casestudier åpner for å ta i bruk både kvantitative og kvalitative data, og kan med fordel gjennomføres med en kombinasjon av ulike metoder for å etablere et bredt og detaljert datagrunnlag (Yin 2007 i Johannessen et al. 2011:90). Et casestudie tilrettelegger for at vi kan se på Lambertseter gjennom flere lag, og ved å ta i bruk flere metoder. Et casestudie er helt nødvendig for vår problemstilling, fordi vi ønsker å undersøke et samfunnsskapt begrep på et geografisk avgrenset område.

LITTERATURSTUDIE

Teori uttrykker generell kunnskap og antagelser om virkeligheten (Johannessen et al. 2011:45). For å forstå begrepet bymessighet og hvordan slik utvikling kan foregå på Lambertseter har vi tatt i bruk litteratur som både er teoretisk og praktisk forankret. For det byteoretiske rammeverket

har vi tatt i bruk forfattere som Elin Børrud (2014) og Karl Otto Ellefsen (2005) som gir oss et grunnlag for hva byen og begrepet bymessighet består av. For det praktiske perspektivet har vi tatt i bruk teorier av Jan Gehl (2007, 2010), Kevin Lynch (1961) og Gordon Cullen (1971) for å få et grunnlag for hva det er som påvirker vekselvirkningen mellom det sosiale livet og de fysiske strukturene på Lambertseter. Forfatterne har gjennom ulike perspektiver gitt oss et utgangspunkt for å diskutere et teoretisk rammeverk helt konkret på Lambertseter.

DOKUMENTSTUDIE

For å legge et konkret grunnlag for hva bymessighet betyr for utviklingsområder i Oslo, har det vært nødvendig å studere ulike dokumenter som er utarbeidet av kommunen. I dokumentanalyser anvendes det informasjon vi ikke har utarbeidet selv, men intensjonen er å bruke funnene fra dokumentanalysen i vårt case. Vi har hovedsakelig analysert Strategisk plan for Hovinbyen (2016) og Kommuneplan Trygg, Smart og Grønn (2015-2030). Analysen av planene har gitt oss et grunnlag for å diskutere bruken av begrepet bymessighet i kommunale planer, og en oversikt over de overordnede prinsipper som ligger til grunn i dagens planlegging. Planene er tatt i bruk for å realitetsorientere vår studie av Lambertseter. I tillegg har vi anvendt veiledere for Grønn Mobilitet (2014) og Utearealnorm (2012), samt planprogrammet for Lambertseter fra 2006. Dette er dokumenter som kan anvendes på Lambertseter både tematisk og geografisk.

KARTLEGGING

For å undersøke hvilke muligheter som finnes for en høyere grad av bymessighet på Lambertseter, har det vært helt sentralt med en bred kartlegging av både kvantitative og kvalitative data. Vi har gjennomført en stedsanalyse, som resulterer i en systematisering av kunnskapen for å forstå stedets historiske lag, situasjon og fremtidsmuligheter (Miljøverndepartementet 1993). Kartleggingen av de fysiske strukturene består i stor grad av informasjon som er tilgjengelig gjennom offentlig kartdata fra Kartverket. I tillegg har vi supplert med informasjon fra befaring og observasjon, hvor dokumentasjonsmetoden hovedsakelig var fotografering. Vi har analysert dataene med et grunnlag i det teoretiske perspektivet. Statistiske data om sosiale forhold er hentet fra Oslo kommune og Statistisk Sentralbyrå (SSB). I tillegg har vi analysert en undersøkelse gjennomført av Torbjørn Hansen og Ingar Brattbakk (2005) for Byggforsk om endringsprosesser i drabantbyen. Undersøkelsen gir oss et grunnlag for å forstå hva drabantbyene består av både fysisk og sosialt, og undersøkelsen er tatt i bruk for å styrke dataene om det sosiale perspektivet på Lambertseter.

SPØRREUNDERSØKELSE

For å få et innblikk i hva beboere og brukere oppfatter som kvaliteter og mangler ved Lambertseter i dag, gjennomførte vi en kort egenprodusert spørreundersøkelse. Undersøkelsen ga oss bedre kunnskap rundt folks oppfatning av positive og negative egenskaper på området. Vi noterte også postnummeret på respondentene for

å få en oversikt om de var tilknyttet Lambertseter gjennom bosted, eller om de kun var brukere av området. Vi spurte tilfeldig forbipasserende på Lambertseter senter en fredag formiddag, og tillatelse var gitt fra ansvarlig på senteret. Vi fikk inn 53 svar på spørreundersøkelsen. Det er en jevn alder- og kjønnsfordeling på respondentene. Undersøkelsen kan ikke sees som representativ for områdets befolkning. Spørreundersøkelsen gir oss ikke nødvendigvis et helhetlig eller sannferdig bilde av generelle meninger på Lambertseter, men gir oss en indikasjon på hva de utvalgte respondentene fokuserte på.

MULIGHETSSTUDIE

Med funn fra kartlegging av både sosiale forhold og fysiske strukturer, analysert på bakgrunn av det teoretiske rammeverket, har vi gjennomført en mulighetsstudie for fremtidig bymessig utvikling på Lambertseter. Mulighetsstudien er en eksplorerende studie hvor teori og kartlegging anvendes aktivt på områdets avgrensning. Den rommer både tematisk avgrensede tema, som forbindelser og tetthet, og resulterer i en syntese av de mest sentrale momentene i mulighetsstudien.

HVORDAN LESE OMGIVELSENE

Denne delen introduserer hvordan vi videre vil forstå byen og Lambertseter, hvor vi fokuserer på en forståelse gjennom et sosio-romlige perspektiv. Dette innebærer en vekselvirkning mellom fysiske strukturer og det sosiale liv, hvor dette er gjensidig avhengig av hverandre. De fysiske strukturene tilrettelegger for og begrenser bruk, og menneskelivet påvirker de fysiske strukturene. Dette legger et grunnlag for å diskutere hvordan de fysiske strukturene er grunnlaget for endringsprosesser og transformasjon. Hvordan mennesker oppfatter de fysiske strukturene er en viktig del av den sosio-romlige forståelsen og kan påvirke hvordan de fysiske strukturene blir tatt i bruk. Et slikt perspektiv er et viktig grunnlag for å øke graden av bymessighet på Lambertseter, hvor vi vil se sammenhengen mellom de fysiske strukturene og de sosiale forholdene.

SOSIO-ROMLIG FORSTÅELSE

Arkitektene og byplanleggerne Elin Børud og Edvard Røsnes beskriver i boken *Prosjektbasert byutvikling* byen som en forutsetning for det moderne menneskets eksistens (2016:25). Helt overordnet kan man argumentere for at byen består av en tosidighet, som kan forstås gjennom begrepene *urbs* og *civitas*. I denne tosidigheten representerer *urbs* den fysiske byen som både enhet og form, og *civitas* er samfunnet med de sosio-kulturelle aktivitetene som følger dette. De sosio-kulturelle aktivitetene som foregår i samfunnet påvirker de fysiske omgivelsene, samtidig som de fysiske omgivelsene skaper muligheter og setter begrensninger for de sosio-kulturelle aktivitetene som kan gjennomføres (Soja 1980, i Knox og Pinch 2010:5). Mennesker er den levende delen av byen, og både gjennom hvordan de bruker omgivelsene, men også hvordan det snakkes om, skaper visse oppfatninger om byen og omgivelsene. Verdier, meninger og holdninger påvirker hverandre og etableres gjennom fysiske omgivelser og menneskelig aktivitet (Knox og Pinch 2010:5). Forholdet mellom byens materielle struktur, sosiale praksis og kulturelle liv kan kalles for en sosio-romlig dialektikk (Lefebvre i Ellefsen 2005, Knox og Pinch 2010). I sine undersøkelser av Oslo kaller sosiologen Dag Østerberg (1997) dette for sosio-romlig materie, som gjenspeiler den samme tosidigheten som nevnt ovenfor. Andre faktorer som påvirkninger byen kan sees som mer overordnede prosesser som økonomi, demografi, sosial og kulturelle krefter. Dette er faktorer som også vil endre og påvirke de fysiske og sosiale omgivelsene.

Lambertseterområdet som er fokus i denne oppgaven kan derfor ikke forstås som en nøytral fysisk enhet, men må forstås gjennom et rammeverk av ulike prosesser og

elementer som hele tiden endres og påvirkes i takt med utvikling i andre samfunnsmessige forhold. For denne oppgaven er de fysiske strukturene og hvordan dette er knyttet til det sosiale livet som er de viktigste delene - hvor dette er gjensidig avhengig av hverandre.

FYSISKE STRUKTURER

Byen består av et spekter av elementer som kan rangeres fra konkret til abstrakt. De fysiske elementene byen består av kan leses som en konkret struktur, og ved å ta utgangspunkt i det fysiske kan man se hvilke elementer et område består av i dag. Dette gir også en forståelse for utviklingen området har gjennomgått historisk og gir grobunn for å undersøke hvilke endringspotensial som foreligger på området. Den fysiske byen gir også et innblikk i hvilke muligheter og begrensninger som eksisterer for brukere og beboere på et område. For å oppnå en høyere grad av bymessighet på Lambertseter er derfor sentralt å kartlegge det fysiske for å forstå hvor og hvordan muligheter for endring kan foregå. En innfallsvinkel for slik kartlegging er bymorfologisk analyse. Ved å undersøke byens historiske lag av fysiske strukturer kan potensiale for utvikling avsløre seg (Børrud 2012:214). Innsikt om endringspotensiale på et avgrenset område er verdifull kunnskap for å forsøke å forstå dynamikken mellom endringskreftene og byens form.

TRANSFORMASJON OG ENDRINGSKREFTER

Ved å anvende bymorfologisk analyse på Lambertseter er det mulig å få et innblikk i hvilke endringspotensialer som finnes i den fysiske strukturen. Dette kan gi oss kunnskap om hva som kan endres og hvilke justeringer som kan gi positive gevinster for bymessighet. En bymorfologisk analyse tar utgangspunkt i tre gjensidig avhengige fysiske strukturer. Bygninger, tomteinndeling og byens rom og gater er grunnleggende årsak og forutsetning for byens liv. Endringen av disse kan gi en dypere forståelse av de samfunnsmessige betingelsene som har vært rådende gjennom historien (Børrud 2012:213). Dette er en arkeolo-

**”Bymorfologisk kunnskap er et helt sentralt grunnlag for fysisk planlegging hvis målet er bymessighet”
(Børrud 2012:207)**

gisk tilnærming for å undersøke byen, hvor man ser på de ulike historiske lagene byen består av. Hvert av lagene kan gi informasjon om hvilke behov og kulturelle verdier, hvilke ordensprinsipper, strukturer og konstruksjoner som har blitt tatt i bruk. Drabantbyen er et eksempel på en utbygging som er et resultat av en helhetlig planlegging og som representerer i sin grunnform et spesifikt historisk lag. Med senere utvikling og utbygging har nye lag kommet til, for eksempel områdene med eneboligstruktur som har vokst frem gjennom utparsellering av jordbruksomter og fortetting innad på tomtene.

For å undersøke transformasjonspotensialet kan en ta utgangspunkt i strukturene området består av. Dette kan deles inn i tre kategorier (Ellefsen 2005:73-74). 1) Homogene områder, som følger klare strukturelle prinsipper og består av en stabil struktur. Disse områdene har i utgangspunktet lav transformeringspotensial. 2) Sammensatte områder er områder hvor ulike organiseringssprinsipper møtes og kan ofte vise et høyere transformeringspotensial. Eksempler på slike områder i Oslo er gamle industriområder langs Akerselva, Skøyen eller langs ytre ringvei. 3) Amorfe områder er områder som mangler strukturelle prinsipper. Eksempler på dette i Oslo er gamle produksjons-, havne- og transportområder, som Aker Brygge, Ensjø og Økern. Dette er store områder som allerede har, eller har en pågående transformasjon i dag.

Utenfor Oslo indre by ligger det ulike områder og kvaliteter som er påvirket av ulike samfunnsmessige behov og idealer (Institutt for urbanisme, 2000, i Ellefsen 2005:76). Et eksempel på dette er sosialdemokratiske byplanmodeller som drabantbyene er et resultat av. Store deler av drabantbyen består av boligbebyggelse som følger klare strukturelle prinsipper og vi antar at slike områder på Lambertseter derfor har lav transformasjonspotensial. Dette vil også være gjeldende for eneboligfeltene som ligger i et teppe rundt drabantene og Oslo sentrum.

MENTAL KARTLEGGING

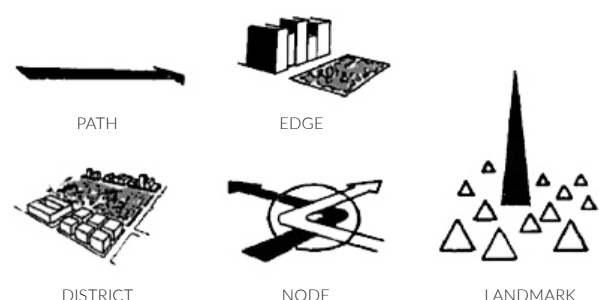
En annen måte å forstå de fysiske delene av byen er utviklet av den amerikanske byplanleggeren Kevin Lynch. Han er mest kjent for sitt arbeid med mental kartlegging [mental mapping]. Lynch skrev *The Image of the City* i 1960, som oppsummerer undersøkelser fra tre amerikanske byer (Boston, Jersey City og Los Angeles). Lynch hevdet at bilder og oppfatninger er en representasjon av byen, som generelt kan kategoriseres i fem elementer. Dette er sentrale registreringer brukere av stedet oppfatter. En slik kategorisering åpner opp for å forstå de fysiske strukturene som grunnlag for hvordan brukere av området oppfatter det bygde miljø, og hvordan dette tilrettelegger eller begrenser bruken. De fem elementene består av: 1) Forbindelser som brukeren vil anvende til å forflytte seg. Eksempler på forbindelser er veier, gater, stier, kanaler, t-bane osv. 2) Kanter er elementer i byen som separerer et område fra et annet.

Disse kan være visuelle eller fysiske, gjennomtrengelige og ugjennomtrengelige, myke eller harde. Eksempler på dette er en støyskjerm eller vannkant. 3) Distrikter som kan betraktes som en distinkt enhet på grunn av en spesiell form eller karakter. Gater eller arkitektur i samme stil kan for eksempel utgjøre et distrikt. 4) Noder er steder av interesse som observatøren går inn i. Det kan være krysningspunkt eller et torg hvor folk samles, som et trafikk- eller samlingspunkt. 5) Landemerker varierer i størrelse og kan være bygg, objekter eller steder som man kan bruke som referansepunkt både fra avstand og på nær hold. Landemerker kan fungere som viktige identitetsbærende elementer. På hver sine måte – og i sammenheng med hverandre kan slike elementer skape visuelle oppfatninger av hva omgivelsene består av og om området er attraktivt for bruk og opphold.

Lynch legger stor vekt på at de ulike elementene burde ha en klar karakteristikk og identitet. Dette er for å sikre at det ikke er tvil om hvordan strukturen skal oppfattes eller hvor man faktisk befinner seg. Ved at byens elementer sender klare signaler om hva de representerer er det lettere å få et mentalt bilde av byen eller området. Et klart uttrykk kan omgjøre rommene til sted i følge Lynch (1960:92). Ved en omgjøring av rommene til sted, kan også tilhørigheten til og på stedet øke for beboere og kan føre til at stedet oftere blir brukt.

Kevin Lynch

Diagrammene er tegnet av Kevin Lynch og visualiserer de fem elementene (Lynch 1960)



LIVET I DE FYSISKE STRUKTURENE

Fysiske omgivelser kan beskrives som strukturer som setter begrensninger og skaper muligheter for bylivet (Ellefsen 2005, Børud og Røsnes 2016).

Fordi omgivelsene er en fysisk virkelighet som mennesker tar i bruk, er det sentralt å få et innblikk i ulike menneskers forståelser og erfaringer av de fysiske omgivelsene. Ved å undersøke sosial praksis og hvordan de fysiske omgivelsene tas i bruk, kan man kartlegge hvordan ulike mennesker tar i bruk byen (Ellefsen 2005:80).

Simmel (1903 i Pløger 1997:85) er enig at det er en vekselvirkning mellom det fysiske og sosiale, men uttaler: «the city is not a spatial entity with sociological consequences, but a sociological entity that is formed spatially». I byplanleggingstradisjonen har det historisk sett vært sentralt hvordan den fysiske formen og organisering skal tilrettelegge for gode hverdagsliv. Dette er noe vi viderefører i oppgaven, men med et ønske om å undersøke hvordan det fysiske tilrettelegger for bruk og positive oppfatninger av området.

Samfunnet består av et mangfold av mennesker i ulike faser i livet, og med ulik bakgrunn. Vi er mennesker som bor og tar i bruk de fysiske omgivelsene, og vi oppfatter og forstår våre omgivelser ulikt. Den danske byteoretikeren Kirsten Simonsen anvender den sosio-romlige forståelsen og ser det som en sammenheng mellom produksjonen av de fysiske omgivelsene, diskusjonen av bruken av de materielle omgivelser og diskusjonen av rommets symbolske mening (1993, i Pløger 1997:25). En slik tilnærming oppfatter ikke stedet bare som en struktur og en fysisk form, men legger også vekt på det sosiale rommet, hvor sosiale relasjoner og identitet blir konstruert og som påvirkes av hvilke følelser en har for stedet.

BEBOERPERSPEKTIV OG REPRESENTASJONER AV ET STED

Simmel (1903 i Pløger 1997:86-87) ser stedet som en ramme for sosial interaksjon, og det er nettopp denne interaksjonen som fyller rommet og gir det mening. De ulike oppfatningene vi har om et sted er ofte forstått i forhold eller i kontrast til et annet sted, for eksempel mellom landet og byen og varierer mellom ulike aktører og steder (Lundberg og Danielsen 2010:5-6). Slike oppfatninger er ikke sanne og universelle representasjoner av stedene eller menneskene, men kan likevel påvirke hvordan vi samhandler både sosialt og med de fysiske strukturene.

Sett utenfra kan en drabantby fortone seg som et område med et "massegrep". Tett- het av mennesker og bygninger gjør at den som betrakter et slikt område utenfra kan se monotoni og likhet der beboerne ser variasjon og forskjeller (Sæter og Ulfstad 1998:120). Ulike typer boformer representerer ulike oppfatninger av hva som er bra og dårlig hos forskjellige folk. Å bo i en enebolig med privat hage, har lenge vært et ideal for gode oppvekstvilkår, mens derimot drabantbyen som boform har i mye større grad vært omdiskutert og flere av drabantbyene har ofte mottatt en negativ omtale (Guttu 2003).

Ved å skape endringer på Lambertseter er det derfor viktig å prøve og forstå hva det sosiale laget av brukere og beboere på området består av, slik at endringer vil være tilpasset dette. Dette påvirkes også av andre mer overordnede samfunnsforhold og idealer, hvor hygiene og tilstrekkelig plass var viktig for etterkigstidens beboere, mens det nå i større grad er etterspørsel eller boliger tilknyttet urbane kvaliteter.

BYMESSIGHET

I denne delen vil vi legge et grunnlag for å forstå hva begrepet bymessighet består av og hvordan det brukes i planer utarbeidet av Oslo kommune. Bymessighet beskriver de fysiske strukturene som kan tilrettelegge for en økt grad av menneskelig interaksjon.

Bymessighet er et normativ begrep, og beskriver derfor noe man ønsker å oppnå. På den måten er det mulig å diskutere graden av bymessighet, som også gjenspeiler hvilken grad den menneskelige interaksjonen også har økt. Vi avslutter denne delen med vår definisjon av bymessighet, hvor vi ønsker å knytte fremtidig bruk på området nærmere endringene av de fysiske strukturene.

BYEN OG URBAN FORM

Begrepet bymessig er en sammensetning av substantivet «by» og etterleddet «-messig», som danner adjektiv av et substantiv. Adjektiv er en beskrivende form, og ordet blir på den måten noe som er i samsvar med, ligner på eller er særegent for det som defineres som by (Bokmålsordboka 2016). For å forstå begrepet må vi da også grunnleggende diskutere kort hva en by består av.

Knox og McCarthy (2011:20) peker på at de fleste vil gjenkjenne en by når de ser en, men at det ikke finnes noen universell definisjon på nettopp hva en by består av. Byer er definerte ulikt over tid og i relasjonen til omgivelsene de er tilknyttet til. Byen består av ulike former for tetthet og variasjon av både av mennesker og fysiske strukturer. Dersom man anvender et funksjonelt-strukturelt syn på norsk urbaniseringshistorie er byens fremvekst å anse som et resultat av fire elementer: urbane og fysiske strukturer, økonomi og spesialisering, sosial struktur som følge av dette og en rettslig- og administrativ struktur (Helle et al. 2006:16). Forståelsen av byen hviler også på visuelle kvaliteter, og påvirkes av hva mennesker oppfatter og opplever i byen. Ulike idealer for byen har påvirket hvilke mål byen er bygd etter, og en mening om hva som utgjør en god eller dårlig by, er sterkt avhengig av hvilke kvaliteter man setter høyest.

I norsk sammenheng bruker man gjerne det overordnede begrepet urbanitet når man prøver å beskrive det som kjennetegner byens liv. Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune definerer i kommunedelplan for byutvikling og bevaring av indre Oslo 2005-2020 urbanitet som «en konsentrasjon av bymessige funksjoner og egenskaper som fysisk tetthet i bebyggelsen i tillegg til offentlighet, handel, intensiv arealutnyttelse, modernitet, differensiert næringsliv,

mobilitet i arbeidsmarkedet, korte avstander mellom tjenester, mangfold av tjenester og organisasjoner m.m. Grad av urbanitet kan vurderes mht. tilstedeværelse og egenskapene» (PBE 2005:100).

Plan- og bygningsetaten ser derfor bymessighet i sammenheng med urbanitet, hvor begrepet brukes som et adjektiv for å beskrive egenskaper og funksjoner, som er eksemplifisert i sitatet ovenfor.

BRUKEN AV BEGREPET BYMESSIGHET

Børrud (2012:207) beskriver bymessighet som ulike former for tetthet. Dette innebærer ulike grader av tetthet som kommer til uttrykk fysisk, demografisk og funksjonelt.

Områder som kan defineres som bymessige må ha en kritisk masse av mennesker, tilgjengelighet av nok funksjoner og en fysisk tetthet som kan bebo og lokalisere menneskene og funksjonene.

Transportøkonomisk institutt har satt opp fem indikatorer for bymessighet: tetthet av bosatte, arbeidsplasser og service, lokalisering og sentralitet (TØI 2012).

Disse indikatorene viser TØI sitt perspektiv på forbindelser og avstand for mennesker mellom arbeid og bolig. Indikatorene brukt av TØI tar i mindre grad høyde for hva som skaper gode og velbrukte forbindelser, hvor andre indikatorer kanskje kan være mer sentrale.

TRANSPORTØKONOMISK INSTITUTT (2012)

Tetthet i boligområder
(bosatte per daa i 100x100 m ruter)

Arbeidsplassetetthet
(arbeidsplasser innenfor 0,5 og 1 km)

Serviceetetthet
(butikker innenfor 0,5 og 1 km)

Lokalisering
(avstand til sentrum)

Sentralitet
(areal av sentrumssoner – SSB)

Det bymessige er ifølge Ellefsen (2003:68) kjennetegnet av begrepene intensitet og mangfold.

Det må være intensitet i befolkningstetthet, funksjoner og i de økonomiske og kulturelle aktivitetene. Mangfoldet kjennetegner bymessighet som kulturelle, sosiale og funksjonelle strukturer. I et slikt perspektiv ser man at Ellefsen inkluderer mer abstrakte indikatorer for bymessighet. Indikatorene speiler tilbake på både de fysiske strukturene, men også de sosio-kulturelle livet som utspiller seg gatenivå.

Begrepet «bymessig» anvendes i flere planer når urbane områder diskuteres, men brukes også i økende grad om utvikling av transformasjonsområder hvor det bygges ut i stor skala. Plan- og bygningsetaten tar spesielt i bruk begrepet i Strategisk plan for Hovinbyen (PBE 2016). Det er i denne planen meningsinnholdet til begrepet i størst grad er beskrevet. I den strategisk planen er det et ønske at Hovinbyen skal "bli et mangfoldig og interessant urbant område med bymessig utforming". "Bymessighet og urbanitet kan defineres på ulike måter. I denne planen utgjør urbanitetens tre deler, 1) bebyggelsens tetthet, 2) flerfunksjonaliteten i området, 3) grad av menneskelig aktivitet" (PBE 2016:44). I arbeidet med en undersøkelse om boligprosjektets betydning for byliv (Røtnes et al 2016) beskrives urbanitet som et annet ord for byliv. "Forutsetninger for byliv og urbanitet er tilgjengelighet, mobilitet, tetthet, tid og romlig avgrensning" (Røtnes et al 2016:13). Byliv og urbanitet handler om nærhet til tetthet av funksjoner som jobb, bolig og sosialt liv på et område. Strategisk plan for Hovinbyen definerer bymessighet som: "de fysiske elementene og strukturene som balanserer disse delene" (PBE 2016:44). Strategisk plan for Hovinbyen benytter seg av begre-

pet bymessighet om de fysiske strukturer og elementer som en vekt for å balansere de ulike elementene som urbaniteten består av. De sidestiller altså ikke bymessighet og urbanitet, men ser på bymessig utvikling som et fundament for å sikre urbaniteten.

Begrepet bymessighet innebærer da ikke direkte det sosiale liv, men fungerer som et grunnlag og fundament for å tilrettelegge for interaksjon og flerfunksjonalitet slik at ulike mennesker vil ta i bruk de fysiske strukturene. Begrepene og fenomenene: sosialt liv, byliv og gateliv fremstår ofte som u håndterlige og det er kanskje derfor lettere å fokusere på det fysiske og så håpe på det beste.

I gjeldende kommuneplanen for Oslo Smart, grønn og trygg (2015-2030) (jf. PBL § 11-9 nr.5) er et bymessig område definert for ytre by (utviklingsområder, kollektivknute-punkter og stasjonsnære områder) hvor bymessig utforming skal sikres gjennom felles planlegging og "høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettet funksjoner i 1. etasje i sentrale gater/byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige eksisterende stedskvaliteter". Lambertseter er utpekt som et stasjonsnært område og skal derfor utvikles og planlegges i tråd med kommuneplanen og med bymessighet som grunnleggende element.

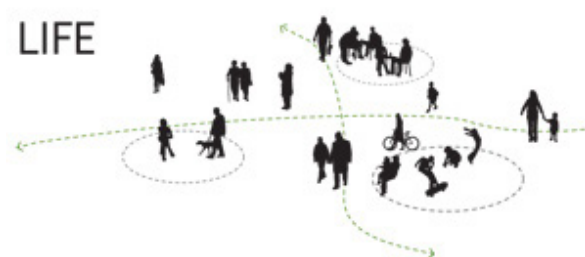
I diskusjonen av meningsinnholdet av bymessighet, synes vi det også er interessant å bite seg merke i at kommuneplanen ønsker høy bymessighet/arkitektonisk kvalitet i indre by, og god bymessighet/arkitektonisk kvalitet i ytre by. Hva som faktisk skiller dette fra hverandre, hva er best – god eller høy – og om et slik skille er nødvendig, er interessante spørsmål med hensyn til planlegging og utforming av de respektive områdene. Dette er spørsmål vi ikke vil gå videre inn på i denne oppgaven.

GRAD AV BYMESSIGHET

Bymessighet beskrives som nevnt som "god eller høy grad av", og slik det fremstilles i planer og dokumenter fremstår begrepet som positivt ladet begrep. Bymessighet er noe man ønsker å oppnå. Begrepet bymessig er som nevnt et adjektiv, det beskriver visse egenskaper knyttet til byen. Ved å identifisere disse egenskapene kan man si noe om tilstedeværelsen av egenskapene og da også om graden av bymessighet på et område. Børrud (2012:207) oppsummerer, at siden karakter og kvaliteter ved bymessighet tillegges et normativt verdi-grunnlag, blir derfor bymessighet også et grunnlag for diskusjon om hva som faktisk er gode løsninger. Bymessig kvalitet beskriver vekselvirkningen mellom det sosiale og det fysiske, hvordan det brukes og oppfattes – og hvilke muligheter og utfordringer dette skaper.

Bymessighet kan planlegges og utformes, men graden av bymessighet er ikke direkte synlig i vedtatte planer. Gode intensjoner og mål er retningsgivende, men det er først etter at området er blitt tatt i bruk og oppleves, at man først kan avgjøre om det resulterer i bymessig kvalitet. Dette utfordrer planleggingen når bymessighet er målet. Med en kontinuerlig diskusjon av potensiell bruk av området, i sammenheng med bymessige mål om tetthet og variasjon, er det kanskje mulig å legge et bedre kunnskapsgrunnlag for å oppnå en høyere grad av bymessighet.

Den danske arkitekten Jan Gehl (2010) er svært opptatt av hvilke strukturer som skaper muligheter og begrensninger for byliv, hvor han peker på at det er viktig å ha riktig rekkefølge i planprosessen. Det sosiale livet må styre for utformingen av rommet og deretter kan boligene og annen bygningsmasse inkluderes. Dette er ideer vi vil ta i bruk i mulighetsstudie, for å grunnleggende fokusere på de fysiske strukturene som skaper økt interaksjon mellom mennesker.



Gehl (2010)

HVORDAN VI DEFINERER BYMESSIGHET

Som tidligere nevnt defineres bymessighet av Plan- og bygningsetaten som de grunnleggende fysiske strukturene, som skal tilrettelegge for variasjon, tetthet og regulere graden av menneskelig interaksjon. Det er sentralt at det sosiale laget ikke sees isolert fra de grunnleggende fysiske strukturene. Det finnes ingen lineær sammenheng mellom byform og sosialt innhold og kompleksiteten dette representerer er mye om diskutert (Ellefsen 2003:68). For fremtidig bymessig utvikling på Lambertseter (som både drabantby- og stasjonsnært område) er det helt nødvendig at bruken av de fysiske elementene inkluderes i diskusjonen rundt bymessighet. Dette er også sentralt hvis man tar hensyn til kritikken som har blitt reist mot utbyggingen og utformingen av drabantbyen i utgangspunktet.

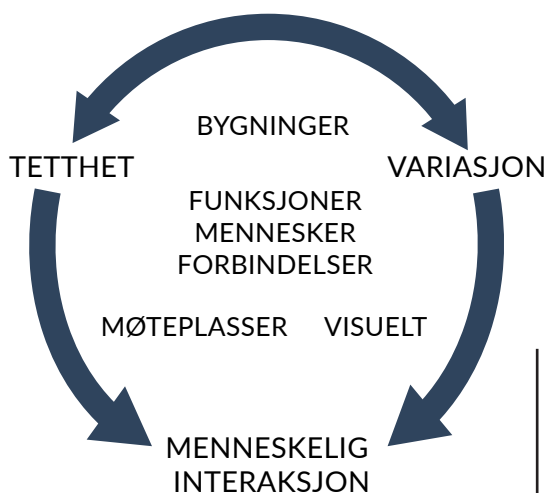
Vi vil i denne oppgaven bygge videre på Plan- og bygningsetaten (2016), Børrud (2012) og Ellefsen (2005) forståelse av bymessighet. Vi ønsker først og fremst å knytte fremtidig bruk og oppfatninger av området, nærmere de fysiske strukturene. Slik kan vi i større grad konkretisere hva begrepet bymessighet vil bety for Lambertseter.

Ved å aktivt bruke det sosiale liv i definisjonen av bymessighet ville man kanskje i større grad helt fra starten av si noe om en

planlagt utforming vil kunne bidra til å øke graden av bymessighet. Et fokus på menneskelig interaksjon, bruk og oppfatninger kan også være et viktig verktøy for medvirkning i planprosesser.

Vi vil bruke begrepet helt overordnet basert på tredelt modell, som består av tetthet, variasjon og menneskelig interaksjon, hvor elementene er i ulik grad avhengige av hverandre. For å konkretisere fremtidig bymessig utvikling på Lambertseter vil vi undersøke tredelingen gjennom konkrete fysiske strukturer og endringer, hvor tetthet og variasjon må sees i lys av graden av menneskelig interaksjon.

Vi har forhåpninger om at en endring av tetthet og variasjon kan skape muligheter for menneskelig interaksjon. Ved å undersøke hvilke fysiske strukturer som tilrettelegger for interaksjon vil vi mer aktivt kunne teste ut om området oppnår en høyere grad av bymessighet enn dagens situasjon. Graden av menneskelig interaksjon kan også blir et viktig evalueringsverktøy i et-tertid av området som planlegges, eller for utvikling på andre områder.



Modell

Tredelt modell for bymessighet

BYMESSIGE VIRKEMIDLER



For å oppnå en høyere grad av bymessighet på Lambertseter vil vi nå gjøre rede for hvilke virkemidler som kan skape endringer. I denne delen vil vi belyse ulike elementer av en bymessig variasjon som kan påvirke potensiale for menneskelig interaksjon og en økt grad av møter og aktiviteter. Vi fokuserer her på funksjoner, forbindelser, bygningstetthet og visuelle kvaliteter for å legge et grunnlag for videre kartlegging og mulighetsstudie.

Paris, Frankrike

MENNESKELIG INTERAKSJON

Menneskelig interaksjon er et mål for å øke graden av bymessighet på Lambertseter. Dette handler om ulike møter og samhandlinger som foregår mellom mennesker, hvor dette kan være både planlagte og spontane møter. Det er møtet mellom ansatte, kunder og betjening, lek mellom barn, kinovisning og teater, eller bare det å vente på, og å ta bussen sammen. De fysiske strukturene kan begrense og skape muligheter for interaksjon mellom mennesker. I hvilken grad områdene brukes speiler kvaliteten, hvordan utforming og opparbeidelse påvirker attraktiviteten. Kvaliteten avhenger også av hvordan det fysiske svarer til behov, om det tilrettelegges for allsidig bruk og hvordan oppfatningene gjenspeiles blant beboere og brukere på stedet. Dette er overordnede elementer og det er behov for en forståelse av hvordan mennesker oppfatter de fysiske strukturene, for å bedre kunne tilrettelegge for interaksjonen mellom mennesker når målet er høyere grad av bymessighet.

”Den levende by handler også om variert og sammensatt byliv, hvor nødvendige, rekreative og sosiale aktiviteter blandes med plass til både målrettet gange og til å delta i byens liv”
(Gehl 2010:75).

Gehl (2010:73) er opptatt av den levende by, og forstår det som et relativt begrep. Det handler ikke nødvendigvis om antallet mennesker og om størrelser på de fysiske elementene, men hvilke signaler det sender og om byrommene inviterer til aktivitet og opphold. Dette vil påvirke om rommene oppfattes som meningsfulle steder. En undersøkelse av hvilke elementer som

kan virke positivt inn på bylivet og skape en levende by, vil være helt sentralt i arbeidet for å oppnå høyere bymessighet på Lambertseter. Små endringer kan gjøre store forskjeller for å få folk til å endre mønster. Gehl (2007) har for eksempel identifisert at ved å sette ut stoler eller på andre måter tilrettelegge for sitteplasser inviteres det i større grad til opphold, og sitte plassene og området som helhet blir mer brukt.

Gehl (2010:9) har delt menneskelig aktiviteter inn i tre kategorier, og har undersøkt hva som påvirker dette. Aktiviteter må nødvendigvis skje på ulike steder og i de fysiske omgivelsene, men de utføres av og mellom mennesker, og det er særlig denne sammenhengen vi diskuterer nærmere i dette punktet. Den første kategorien er aktiviteter av nødvendig karakter og handler om de hverdagslige handlinger vi gjør, som å gå på jobb og skole, ta bussen eller gjøre innkjøp. Dette er aktiviteter som må gjøres uavhengig av vær eller årstid. Den andre kategorien av aktiviteter er de valgfrie, som er aktiviteter som man kan gjøre og har lyst til, som for eksempel å sitte i solen på en benk, nyte tilværelsen eller gå på tur. Disse aktivitetene avhenger i stor grad av god kvalitet og årstid. God kvalitet gjenspeiler blant annet tilgang på sittemuligheter, trygghet og solforhold. Den siste kategorien for aktiviteter følger ofte av de foregående aktivitetene, og er i stor grad av en sosial karakter. Disse aktivitetene kan manifestere seg som barns lek, tilstedeværelse av mennesker, møter med kjentfolk og ukjente, opphold og interaksjon.

Ved å fokusere på aktiviteter som gjennomføres i ulike situasjoner kan man i større grad legge et grunnlag for å forstå hvorfor noen byrom, gater eller forbindelser er mer attraktive enn andre.

Aktiviteter oppfattes positivt for et område, fordi det får folk ut i gatene, hvor muligheter og sannsynligheten for at menneskelig interaksjon skal oppstå blir høyere. I tillegg vil mer aktivitet et sted kunne skape ringvirkninger for mer aktiviteter i omkringliggende områder, så lenge strukturene tilrettelegger for det. Flere aktiviteter og arealer tilpasset dette, kan ha en direkte innvirkning på graden av bymessighet.

Som vi har vist ovenfor peker Børrud (2012) på at det er sentralt med en tilstrekkelig tetthet av mennesker. Dette er også noe som den amerikansk-kanadiske forfatteren og byaktivisten Jane Jacobs er opptatt av (1961:196). Hun mener at tetthet av mennesker er en av fire forutsetninger for å generere mangfold på et sted. For å få et mangfold og en variasjon av mennesker må man tilrettelegge de fysiske strukturene slik at det er inviterende for ulike mennesker med ulik bakgrunn, alder, kultur, interesser og behov. Dette stiller krav til utforming og ulikt tilbud av møteplasser, boliger, aktiviteter, arbeidsplasser osv. I tillegg peker den faglitteraturen vi baseres oss på at tilstrekkelig tetthet av mennesker en viktig forutsetning for at møter kan forekomme.

MØTEPLASSER, BYROM OG MELLOMROM

Den britiske arkitekten Gordon Cullen peker på at mennesker bor samlet fordi vi er sosiale vesener (1971:128). Vi har behov og interesse av møter. Aktiviteter mellom mennesker og byliv må finne sted, og byrommene er helt sentrale her. Byrommene trenger ikke nødvendigvis å representere en opparbeidet struktur for at møter skal skje. Mellomrommene i byen kan være minst like sentrale her. For å oppnå høyere grad av menneskelig interaksjon bør mellomrommene håndteres som forbindelser og inviterende rom, ikke som avgrensninger.

”Ønskes liv i byen er nøkkelordene kompakte, direkte og logiske ruter, beskjedne romdimensjoner og et klart byromshierarki, hvor det er tatt stilling til hvilke rom er de viktigste” (Gehl 2010:77).

Den norske arkitekten Peter Butenschøn peker på at krav til gode byrom kan deles inn i tre (2009:137-138). For det første er et krav om beskyttelse, mot farlig trafikk, kriminalitet og været. For det andre er et krav om komfort, hvor det er tilstrekkelig med sitteplasser, behagelig belysning og en god oversikt. Det er viktig at komforten er tilpasset ulike brukergrupper og ivaretatt hele døgnet og året rundt. Det siste kravet til gode byrom er det danskene kaller: herlighet, hvor det ikke er nytte-verdien, men nytte-verdien som står sentralt. Byrommene bør ha en menneskelig målestokk som ivaretar visuelle kvaliteter med hensyn til detaljering, materialbruk og grønne kvaliteter som skaper et levende inntrykk. Et slikt perspektiv på kvaliteter i byrommene betyr ikke nødvendigvis at det er opparbeidet som park eller torg, men at byrommene tilfredsstillende en del grunnleggende behov, slik at spontane og ulike møter kan foregå. Butenschøn (2009:142-143) skiller også mellom dikterende og inviterende rom. Der hvor dikterende rom i større grad har bestemte funksjoner og aktiviteter som skal gjennomføres, er inviterende rom åpent for flerbruk og skaper muligheter for en variasjon i bruk. En blanding av dikterende og inviterende rom kan øke graden av bymessighet hvor det tilpasses bruk for ulike mennesker, med ulike bakgrunn og behov.

FUNKSJONER

Funksjoner innebærer et bredt spekter av ulike elementer som både er av grunnleggende karakter, men også av valgfri karakter. Livet leves gjennom ulike funksjoner som for eksempel bolig, arbeidsplass, handel og næring, transport, utdanning, restauranter, kulturtilbud osv. Funksjoner er derfor et viktig verktøy for å oppnå en høyere grad av bymessighet hvor flerfunksjonalitet er et ideal. Et område bør ha et bredt utvalg av funksjoner og disse bør blandes (PBE 2016:45).

Spacescape (2014: 14) fremhever at begrepet flerfunksjonalitet ofte brukes for å "beskrive verdien av å ha urbane virksomheter (butikker, restauranter og kulturtilbud) i nærheten av egen bolig".

Områder bestående av kun boligfunksjon vil derfor ikke tilrettelegge for hverdagslige handlinger og vil heller ikke øke graden av attraktivitet for besøkende fra omkringliggende områder.

En soneinndeling av funksjoner var et viktig ideal for planlegging av ny bebyggelse i etterkrigstiden, hvor dette har resultert i stor grad av separerte områder for boliger og handel (Spacescape 2014:17). Idealet om flerfunksjonalitet har i stor grad tatt over for soneinndelingsprinsippet, er det fortsatt slik at den eksisterende og historiske strukturen påvirker dagens situasjon. Helhetlig flerfunksjonalitet er utfordrende i dagens plansystem, fordi mange av avgjørelsene som tas angående bruk av et ferdig bygg ikke er overordnet, men tas av den enkelte eier.

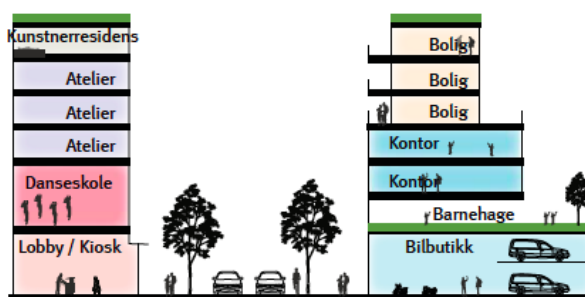
Det er viktig at sentrale funksjoner er på plass før ny utvikling kan skje, og det tilsvarende den befolkningstettheten som planlegges for. Funksjoner må plasseres i en nær avstand til der folk bor og det må være god

tilgjengelighet til alle funksjoner. Jo kortere avstander som må tilbakelegges for å dra på jobb, eller levere barna i barnehagen, matvarehandling eller trene, jo mer tid har man til å bruke omgivelsene på andre måter. Samtidig kan man ikke bestemme hvor folk vil eller kan jobbe, og det er ikke nødvendigvis slik at arbeidsplasser vil bli tatt i bruk av beboere på området.

En funksjonsblanding kan etableres i bygninger, men også på områder, hvor også forbindelsene mellom disse påvirker graden av flerfunksjonalitet. Det kan være en varierende grad av flerfunksjonalitet på et område, hvor det burde være en økende grad jo nærmere man kommer et kollektivknutepunkt, viktige gater/strøkgater og holdeplasser (PBE 2016: 49). Jacobs (1961) legger også vekt på at flerfunksjonalitet er et viktig grunnlag for å skape mangfoldige steder.

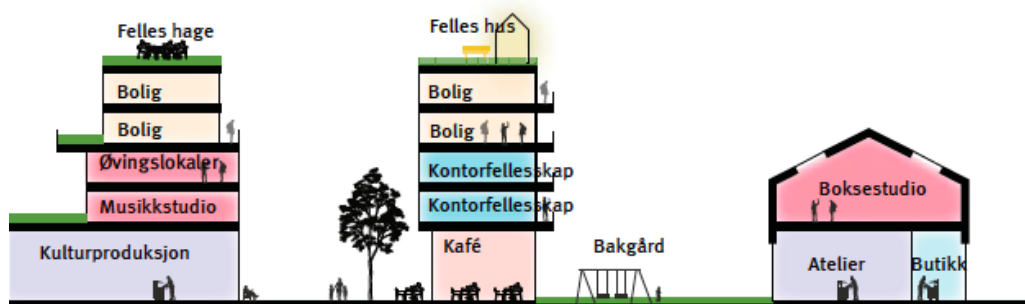
Parkeringsfunksjonen kan frigi arealer for endring, hvis en reduksjon i bilbruk er forestående. En parkeringsplass på 20 til 30 biler fyller cirka det samme areal som et lite bytorg (Gehl 2010:65). Parkeringsplasser og dårlig utnyttede parkeringsgarasjer tilhørende boligområder er arealer som har fortettingspotensial for nye funksjoner som bebyggelse, forbindelser eller byrom. En endring av arealformålet parkering kan være utfordrende i den forstand at dette ikke nødvendigvis gjenspeiler brukernes ønsker, som kan være av oppfatningen av å miste parkeringsplasser vil gjøre hverdagen mindre effektiv.

Lynch (1961) peker på at det bygde miljø kan ha introvert og ekstrovert utforming. For bymessighet er det viktig at funksjonene er ekstroverte, at de henvender seg til omgivelsene med inviterende fasader, inngangspartier og publikumsrettede funk-



Figur. x

Denne skissen illustrerer hvordan bygningene i en hovedgate kan inneholde arealkrevende funksjoner kan blandes med bymessige funksjoner.



Figur. x

Denne skissen illustrerer hvordan bygningene i en lokalgate kan inneholde tre eller flere funksjoner i samme bygg.

sjoner i førsteetasjen. Ofte kan det være utfordrende å få publikumsrettede funksjoner til å være lønnsomme, spesielt i utformingen av transformasjonsområder, hvor mye nytt kommer over en relativt kort tidsramme. Det er derfor viktig å være kreativ i etableringen av funksjoner i første etasje. Publikumsrettede funksjoner er ikke nødvendigvis en restaurant, men det kan etableres andre funksjoner med kulturformål, idrettstilbud, kulturtilbud, sykkelverksted eller kantiner (PBE 2016:46). Nye former for kontorarbeid kan også skape etterspørsel etter lokaler for frilansarbeidet. Her kan førsteetasjer fungere som co-working arealer som er tilknyttet boligfunksjoner i nærheten. En god blanding av funksjoner i førsteetasjene vil også kunne forsterke bymessigheten. Det er også viktig å tenke nytt om funksjoner som ikke er av bymessig karakter i dag. Et skoleanlegg kan for eksempel bidra til sentrumsdannelse og kan skape byliv utenom skoletid. Bilbaserte funksjoner, som for eksempel bilforhandlere kan i større grad tenkes å ha visningsrom, i stedet for store lokaler hvor bilene oppbevares.

Ulike funksjoner tiltrekker seg ulike aktiviteter på døgnet. Arbeidsplasser skaper liv på dagtid, men kan resultere i lite aktivitet på kveldstid. Det er derfor viktig at boligfunksjon blandes med arbeidsplasser, serveringstilbud og trening. Et annet virkemiddel for å etablere flerfunksjonalitet, vil være å åpne opp for sambruk av lokaler. Dette kan bidra til å styrke bruk på flere tider av døgnet, hvor for eksempel en skole kan være åpen og tas i bruk av andre enn elever på kveldstid.

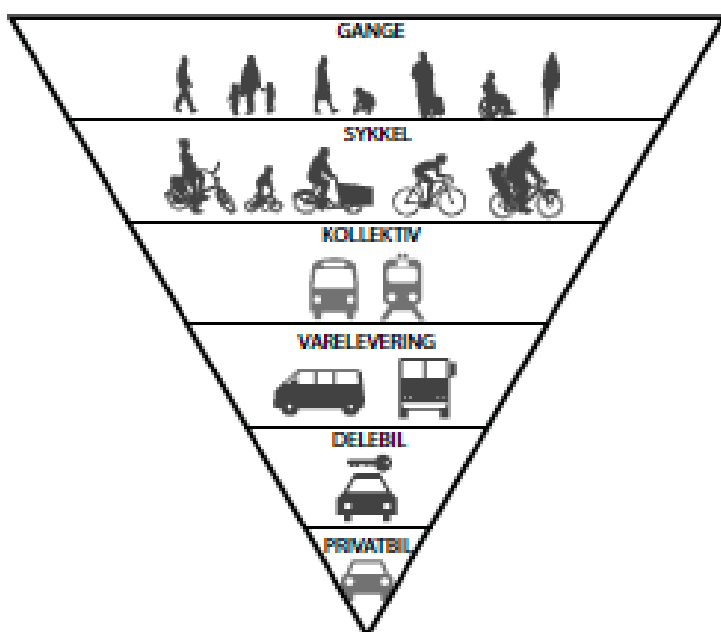
FORBINDELSER

Fra midten av 1900-tallet var bilen hovedprioriteten i norsk planlegging. Gående og syklende har måttet vike for bilens arealkrevende funksjon. For å flere til å ta beina fatt, bruke sykkel og se godene av å ta kollektiv, må prioriteringene i planleggingen også endres (Spacescape 2014:10).

Drabantbyen er et produkt av datidens idealer om det gode liv, og det var blant annet sentralt å inkludere bilen i arealbruken. På den måten ble forbindelsene ikke tilstrekkelig tilpasset på de gående og syklendes premisser, spesielt sammenlignet med dagens kvalitetsmål. Gode forbindelser er et helt sentralt for en økt grad av bymessighet, hvor dette knytter sammen både de fysiske og sosiale strukturene, samtidig som det er et viktig sted som folk bruker.

Det er et viktig mål i dagens byplanlegging i Oslo å rette fokuset mot miljøvennlige reiser, altså øke andelen av reiser basert på gange, sykkel og kollektivtrafikk (Oslo kommuneplan 2015-2030, Strategisk plan for Hovinbyen 2016). Biltrafikk, burde i større grad integreres på fotgjengernes prinsipper

(Gehl 2007:105), og en reduksjon av bilbruk vil også kunne frigjøre arealer til andre formål. For å øke den grønne mobiliteten er det viktig med god tilgjengelighet til kollektivtrafikk, et godt tilknyttet gange- og sykkelnettverk. Bebyggelsens utforming og flerfunksjonalitet bør forsterke slike bevegelser og forbindelser (Spacescape 2014: 10, 14). Å øke andelen av gå- og sykkelreiser vil ikke bare gi positiv effekt på miljøet, men dette vil også skape mer liv i gatene, som igjen kan forsterke handel og andre virksomheter som orienterer seg mot gateplanet. Ved å etablere et gatenett med mange valgmuligheter vil det skapes kortere avstander og øke tilgjengeligheten av andelen av funksjoner innenfor en viss rekkevidde (Spacescape 2014:19). Ved å etablere kortere kvartaler, og dermed en høyere frekvens av hjørner som kan rundes vil man i følge Jacobs (1961) tilrettelegge for byliv og slik også økt grad av bymessighet. Ved å ta utgangspunkt i at 500 meter er et omtrentlig mål for hvor langt mennesker kan forventes å gå (Gehl 2010:131), vil et mer finmasket gate- og sykkelnettverk



Bevegelses-hierarki

Diagrammet viser prioriteringer for transportformer som legger til grunn i strategisk plan for Hovinbyen, hvor bilen nå er plassert nederst på rangstigen. (PBE 2016:58).

øke valgmulighetene for slik aktivitet. Det er viktig å redusere barrierer som det eksisterende trafikkutforming har skapt og tilrettelegge for nye forbindelser. Det må være enkelt og trygt å krysse trafikkert veier og det bør være korte avstander mellom krysningsmulighetene (PBE 2016:74).

Røtnes et al. (2016:15) peker på at: "en gates integrasjon med andre gater i byen er en relevant indikator for kvaliteten eller attraktiviteten til byrommet". Gater som har høy integrasjon og som ligger mellom eller i tilknytning til viktige destinasjoner vil få flere fotgjengere. En faktor er da altså kvaliteten på forbindelsesnettverket, med tilhørende uterom. Ved å stenge av for biltrafikk og etablere gågate eller trafikkfrie soner, viser Gehls (2007) undersøkelser at det var en fordobling av fotgjengere. Økt kvalitet i utforming utvidet også oppholdstiden som ble brukt på undersøkelsesområdene jobbet med (Gehl 2007: 31).

Cullen (1971) diskuterer han hvordan bygulvet er et viktig grunnlag for gange, og hvilke oppfatninger som oppstår i bruken av disse. Materialvalgene av bygulvet er ofte tilpasset bilen, og ikke for fotgjengere. Cullen søker allerede i 1971 en endring av prioriteringene for bevegelser. Materialvalg vil påvirke hvilke signaler til brukere om

hvilke prioriteringer som er gjort (Cullen 1971:121). Materialvalgene på bygulvet vil også skape en sammenheng med bygget hvis dette er tilpasset hverandre.

Gangforbindelser forbinder byen sammen på en levedyktig måte, det knytter sammen ulike steder gjennom overganger, trapper og stier. Den typiske byen er ikke et system av veier, men en sekvens av rom som skapes av bygninger (Cullen 1971:46). Det sentrale må være at forbindelsene representerer en kontinuitet, en tilgang og tilgjengelighet gjennom et "connected whole" (Cullen 1971: 54), hvor det er gangforbindelsene som skaper den menneskelige byen.



Townscape

Skisse av Gordon Cullen (Cullen, 1971).

BYGNINGER OG TETTHET

Fysisk, demografisk og funksjonell tetthet vil tilrettelegge for bymessighet på et sted (Børrud 2012). En bymessig utvikling på Lambertseter, må nødvendigvis utforske en høyere tetthet. For å kunne romme mennesker og funksjoner er det sentralt å etablere en økt arealutnyttelse og bygningsmasse. Dette må ikke forstås i den grad at det menneskelige er av lavere prioritert, og ny bygningsmasse må bygge på prinsipper som ivaretar og søker god kvalitet i et menneskelig perspektiv. En økt fysisk tetthet må tilpasses omgivelsene, og kan fungere som et middel for å justere og forsterke forbindelser, tilrettelegge for funksjoner og skape nye visuelle kvaliteter på området. Veileder for grønn mobilitet i byområder, utarbeidet i 2014 av Spacescape, har som mål om å konkretisere ulike verktøy for å oppnå grønn mobilitet. Grønn mobilitet som tiltak kan sees i sammenheng med arbeidet om å oppnå høyere grad av bymessighet. Dette på bakgrunn av at det berører mye av den samme tematikken, En overgang til grønnere mobilitet vil skape økt mennesketetthet i gatene, som igjen vil bidra i graden av bymessighet. Spacescape (2014: 18) peker blant annet på at "tetthet i et område er avgjørende for områdets potensial for byliv, samtidig som det gir grunnlag for kollektivtrafikk, handel og restauranter". Tetthet, nærhet og avstander er viktige begreper for bymessighet, og jo kortere avstander det er til daglige gjøremål jo større sannsynlighet er det for at byområdet er attraktivt.

En økt tetthet i bebyggelsesstrukturen må håndteres godt, men det må understrekes at det ikke alene er nok for å få flere mennesker til området. En tettere bebyggelse må tilpasses lokalmiljøet, og bruken av bygget og omkringliggende omgivelser må ha brukerne i fokus hvis resultatet skal bli bymessig (PBE 2016:45).

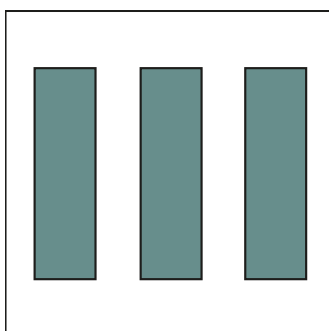
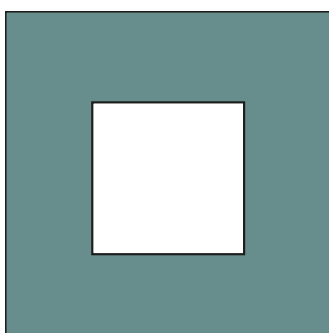
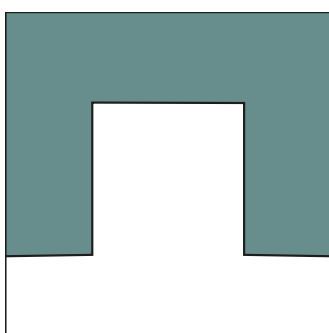
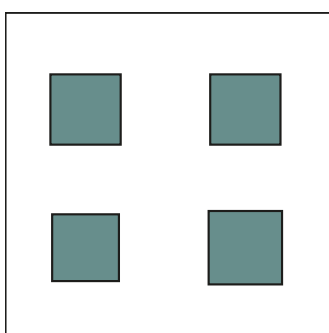
BYGNINGSTYOLOGI

Ved økt bygningstetthet er det viktig å være bevisst på at ulike bygningstypologier vil påvirke omgivelsene og strukturen på området. Ulike bygningstypologier vil samtidig gi ulike utgangspunkt for tetthet og tilpassing. Valg av bygningstypologi kan også direkte påvirke graden av bymessighet.

Ved valg av bygningstypologi er det sentralt å avveie hvor tett det skal bygges på bakkeplan – bygningens fotavtrykk (BYA), opp mot bygningens tetthet i høyden (BRA). For å få høy tetthet av funksjoner og mennesker vil et mindre fotavtrykk gi høyere bygg. Et større fotavtrykk er vanligere i en tett struktur og kan være formgivende for gode forbindelser og uterom som er størrelsesmessig tilpasset. Samtidig vil et for stort fotavtrykk gi lite arealer til uteoppholdsarealer og møteplasser både for brukere og beboere. Gehl (2010:75) uttrykker en skepsis til en tett og høy bebyggelse, hvor han mener dette ofte resulterer i for mange store og dårlige byrom, som er uinspirerende å ta i bruk. Store byrom krever en større kritisk masse for å fylle opp, og vil derfor oftere virke tomt og ubrukt. Høy bebyggelse kan skape en overdimensjonering i byen – så det sentrale er da altså – å finne den riktige balansen på det riktige stedet. "Det gjelder å få samlet mennesker og begivenheter i få rom i passende størrelser og på et og samme plan" (Gehl 2010:75). Spacescape (2014:15) understreker at tett bebyggelse ikke automatisk betyr høyhus, men at høy demografisk og funksjonell tetthet kan tilpasses i en lavere bebyggelse, men da i en tett struktur.

Slik vi ser det ligger utfordringen i kvalitetsbevisst utforming, hvor det menneskelige perspektivet må legges til grunn. Hvordan bygningene møtes bygulvet er sentralt, og det må være førsteetasjer som skaper in-

teresse og er inviterende for bruk og opphold. Nye bygningsmasse bør altså tilrettelegge og sikre flerfunksjonell aktivitet, og må plasseres orientert mot og tilknytning til forbindelser (PBE 2016:47). Dette kan også være entralt for eksisterende bebyggelse hvis det er muligheter for å justere bygningsmassen.

**Lamell****Lukket karré****Åpen karré****Punkthus**

Lameller er ofte brukt til boligbebyggelse men kan også ha innslag av kombinert formål med ulike funksjoner ofte plassert i første etasje. Drabantbybebyggelsen på Lambertseter består hovedsakelig av en lamellstruktur, som er plassert frittliggende på et større område. Slik lamellstruktur skaper store mellomrom og gir ingen klare signaler om skillet mellom offentlig og private rom. Lamellbebyggelse kan struktureres i en tettere struktur, men da stilles det større krav til plassering, nærhet og tetthet i området det planlegges i.

Karrébebyggelse og kvartalsstruktur er typisk for indre tett by i Oslo, og gir et strukturert gatenett som det er lett å orientere seg i (Spacescape 2014:15). Det er også vanligere med flerfunksjonalitet i kvartalsstruktur, spesielt hvis man sammenligner med Oslo indre by. En kvartalsstruktur gir også klare grenser mellom offentlig og private rom, og bygningen kan lettere få en utforming langs gaten som henvender seg mot fortauet. PBE legger til grunn i Strategisk plan for Hovinbyen (2016:46) at utforming av karrébebyggelse i en kvartalsstruktur vil skape høyere grad av bymessighet. Ved karrébebyggelsen er det kvartalet som er det bærende elementet, og annen typologi kan tilpasses innad kvartalet.

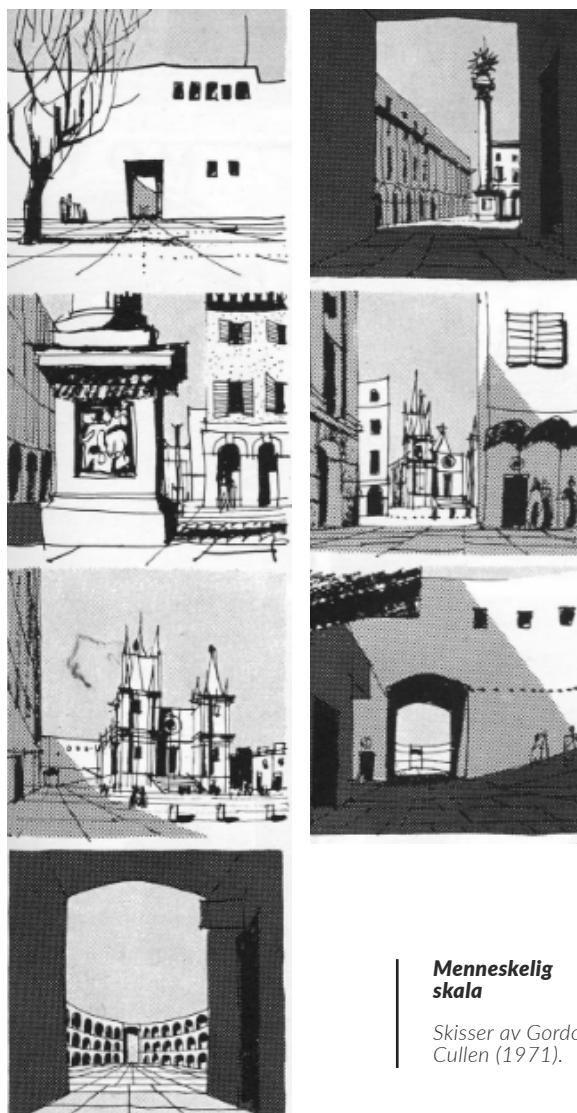
Punkthus er en bygningstypologi som opptar et mindre areal på bakkeplan enn lameller og karrébebyggelse. For å få økt tetthet med bruk av punkthus krever dette høyere antall etasjer. Punkthusbebyggelse strukturerer ikke i seg selv et område, slik som karrébebyggelse gjør, og punkthus må i større grad sees i sammenheng med annen struktur. Punkthus kan derimot være en del av en kvartalsstruktur, og er på den måte en fleksibel bygningstypologi det er lettere å tilpasse.

VISUELLE KVALITETER

Cullen (1971:7) hevder at "a city is more than the sum of its inhabitants. It has the power to generate a surplus of amenity, which is one reason why people like to live in communities rather than in isolation". Synet og måten vi ser, er også en del av dette overskuddet. Det er nesten kun gjennom synet vi forstår og oppfatter våre omgivelser, og de frembringer erfaringer og minner. Dette er sterkt knyttet til følelseslivet, som igjen påvirker hvordan vi opplever visse situasjoner eller omgivelser. Cullen (1971) legger vekt på at det er gjennom synet vi kan se byen endre seg gjennom ulike segmenter i bevegelse – ved å gå noen skritt videre kan det i en variert by, skape helt nye inntrykk og opplevelser.

Kroppens plassering i landskapet har også en innvirkning på inntrykkene vi tar inn. Er vi høyt oppe, inne i et bygg eller under bakken i en tunell, vil alt dette gi oss ulike følelser. I byen er det utformingen av rommene som mennesker beveger seg i, noe som har direkte innvirkning på følelsene (Cullen 1971:46). Lesbarheten av stedets innhold, tekstur, farger, skala, karakter, identitet og unikhet oppfattes også gjennom synet. Ulikhetene kan sees i en form for sammenheng, og dette kan skape et helhetlig gode. Kontraster mellom ulikhetene øker styrken på de enkelte elementene sett opp mot hverandre (Cullen 1971:12).

Visuelle kvaliteter kan påvirke graden av bymessighet. Det er ikke nok at det er tett, flerfunksjonelt og gode forbindelser rent strukturelt – dette må også oppfattes av brukere og beboere som en gode. Gatene må være oversiktlige og lettleselige, hvor dette også skaper trygghet og komfort. Gehl (2010) påpeker at det er i øyehøyde byen og byens rom oppleves av brukerne, og derfor er det viktig at lange veistrekk planlegges og utformes med brytninger, slik



Menneskelig skala

Skisser av Gordon Cullen (1971).

at strekningen ikke oppleves som uoverkommelig og monoton.

Kvalitet i byrom og gode møteplasser påvirker også opplevelsen man har av rommene. Det bør være tilpasset brukernes øyehøyde og menneskelig skala hvis man vil øke aktivitet og attraktivitet (Gehl 2010). En utforming og dimensjonering av bygninger, gater og bysentrum som tar i bruk den menneskelige skala kan påvirke flere til å gå, sykle og eller ta kollektiv transport (Spacescape 2014:8).

I byens mellomrom er kantenes utforming et viktig aspekt. Kantene er møtet mellom

byggningsfasader, uterommene og gatens bygulv. Hvordan kantene utformes kan bidra til å definere karakteren til et område og de kan sende signaler om skillet mellom private og offentlige soner (PBE 2016:45). Introverte bygg med lukkede fasader, stengte parkeringshus, eller gjerder kan sende avvisende signaler og færre vil kanskje ønske å ta i bruk de tilknyttede rommene (PBE 2016:46). Lynch (1960:100) understreker hvilke negative signaler slike kanter sender, og viktigheten av å endre disse fra barrierer til sømmer mellom ulike strukturer.

I en tett struktur bør det tilrettelegges for at blågrønne kvaliteter inkluderes i arealbruken. Ved å etablere en bypark og tilrettelegge for bekker eller fontener kan man i større grad legge til rette for aktivitet og opphold. Blågrønne kvaliteter skaper også attraktivitet gjennom at det kan bli en attraksjon – å se på vannets bevegelser eller vinden som blåser i trærne (KDP-17:41).

Karakter i utformingen av området er viktig for å skape tilhørighet og identitet. En klar karakter kan også skape gjenkjennelse på området og en trygghetsfølelse. Utformingen er avgjørende for å skape identitet, tilhørighet og karakter (Lynch 1960). En helhetlig utforming kan skape en områdekarakter som kan ha positiv innvirkning på attraktiviteten. I transformasjonsområder er det viktig å ivareta noe av det gamle og kjente elementene slik at det blir en mangfold i blanding av alder og tilstand på bygninger på området (Jacobs 1961). Cullen (1971:111) påpeker at når en by mangler karakter og struktur, kan feilen nesten alltid spores tilbake til mangler i forholdet av form til funksjon. Som nevnt peker Børrud (2014) på at bymessig kvalitet oppstår i skjæringspunktet mellom form og funksjon. Karakter og struktur er derfor viktige elementer for en bymessig kvalitet.

BYEN OG DRABANTEN

I denne delen vi vi gjøre rede for drabantbyen historiske fremvekst og hvilke idealer som var sentrale for utbyggingen. Vi vil også vise til kritikken drabantbyen mottok fra 1950-tallet. I forlengelse av dette vil vi vise til hvordan drabantbyen oppfattes ulikt mellom beboerperspektiv og fra folk utenfra, hvor dette har skapt oppfatninger om hva drabantbyen, som ikke nødvendigvis er rotfestet i faktiske forhold.



DRABANTBYEN - ET HISTORISK BAKTEPPE

Ulike idealer og perspektiver har gjennom tidene vært kilder til både byutvikling og byforståelse. Dette har påvirket hvilke mål vi har for en god by, og hvordan ulike elementer vektlegges til ulike tider. Byens estetikk var sentral i City Beautiful-bevegelsen, balansen mellom rekreasjon, arbeid og boliger var grunnleggende elementer i Hagebyidealet til Ebenezer Howard. Chicago-skolen var opptatt av å inkludere et sosiologisk perspektiv, modernismen gjenspeiler en samfunnsprosess og funksjonalismen kan forstås som arkitekturprodusent (Børud og Røsnes 2016).

Industrialiseringen på 1800-tallet bidro til en tett, forslummet og forurenset by, som vokste frem uten en overordnet plan. Dette skapte kummerlige boligsituasjoner, og resulterer i et ønske om å fortynne bebyggelsesmønsteret (Børud og Røsnes 2016). Dette fører til at man begynte å lete utover byens indre grenser for ny boligbygging. Idealet for drabantbyen kan spores tilbake til Ebenezer Howard sitt hagebyideal fra 1899. Howard ønsket å kombinere fordelene ved byen og landlige omgivelser og hadde et sterkt sosialt mål. Hagebyen skulle være en selvstendig by og skulle tilby boliger, servicetjenester, arbeidsplasser, utdanning og helsetjenester. Utformingen bygger på en konsentrisk soneinndeling av arealformål, og hvor utbyggingen av store inn- og utfartsårer som forbindelser var sentralt. New Town-bevegelsen var også en viktig inspirasjon for drabantbyen, og kan sees som en modernisering av hagebyidealet (Børud 2012:208). Ideen om New Towns ble introdusert i Stor-London planen rundt 1940. Soneinndelingsprinsippet var sterkt her, og byene skulle være tilknyttet hverandre og til London som moderbyen (Taylor 1998).

Behovet for boligutbygging i Norge og spesielt i Oslo etter krigen var betydelig, og det var et overordnet politisk mål at dette også måtte skje fort. Etterkrigstiden i Norge var preget av en sosialdemokratisk ånd og boligbyggingen ble et formål i byggingen av den norske velferdsstaten. Oslo kommune slår seg sammen med Aker i 1948, og store arealer inkluderes i kommunen. Områdene i Aker bestod i stor grad av landlige jordbruksområder. Drabantbyen er en del av løsningen på den store etterspørselen etter boliger, og baserer seg på funksjonalistiske idealer. Planleggingen preges av deltagelse av sosialt engasjerte arkitekter og byplanleggere (Hansen og Brattbakk 2005:32).

Drabantbyidealet er sterkt influert av ideen om sonedeling av arealformål, og drabantbyen skulle være selvstendige enheter som var knyttet til sentrum av Oslo med skinnegående transport. Privatbilismen økte i løpet av 1960-tallet, og ble et mye brukt transportmiddel for områdene.

Drabantbyene skulle bygges ut på grunnlag av nabolagsideen, og ble omtalt som boligbyer. Hovedfokuset lå på skape gode boligmiljøer gjennom lys, luft, gode sanitære forhold og funksjonelle planløsninger (Hansen og Brattbakk 2005: 31-33). Drabantbyen skiller seg fra andre områder med tetthet og konsentrert bebyggelse, gjennom at bebyggelsen er fritt plassert i naturen, og skilte seg fra tradisjonell bystruktur (Hansen og Brattbakk 2005:61)

De senere årene har fortynningsidealet blitt svekket, og fortetting er igjen på agendaen – men i dag i en ny form og med nye begrunnelser. Kortere avstander kan bidra til at flere går, sykler eller velger å reise kollektivt i stedet for å velge en forurenset og plasskrevende privatbil. Ved at folk bor

SYV KRI TERIER FOR HVA EN DRABANTBY ER

Bebyggelsen har en betydelig andel blokkbebyggelse

Helhetlig planlegging, området er planlagt og utbygd om en enhet

Distinkt område som lar seg avgrense og kan karakteriseres som et lokalsamfunn

Befolkningsmengde på minst 1500-2000

Området har et visst utvalg av privat og offentlig service, men er først og fremst knyttet til byens sentrum – administrativt, næringsmessig og transportmessig

Utbygd i etterkrigstiden

Lokalisert utenfor bykjernen i en viss avstand til sentrum, i Oslo er ring 3 benyttet.

(Hansen Og Brattbakk 2005a: 124)

tett skapes det miljøgevinster, med mindre energibruk og oppvarming.

KRITIKK MOT DRABANTBYEN

Idealene om å bygge nye boligområder i en selvstendig struktur rundt byens periferi mottar kritikk. De britiske byene bygget på New Town-idealet mottar kritiseres for mangler ved utformingen, som kritikerne mener har skapt dårlige sosiale forhold. Ujevn alderssammensetning og manglende fellesarenaer skaper lite levende områder og det uttrykkes et savn etter urbane kvaliteter blant beboere (Guttu 2003:294). Det trekkes frem at stedene mangler den samme vennligheten de var vant med i byen, handlemuligheter og offentlige rom. Den negative oppfatningen av drabantbyen som

hjem, finner vi også i den norske boligfaglige debatten om drabantbyen helt tilbake til 1950-tallet (Guttu 2003). Drabantbykritikken ble stadig sterkere på 1960-tallet, til det utover på 1970-tallet syntes å etablere seg en slags felles forståelse i fagmiljøene, om at drabantbyen ikke kunne tilfredsstille beboernes grunnleggende behov om «et godt hjem» i «gode omgivelser» (Guttu 2003: SIDETALL)

En av intensjonene til planleggere og politikere var å skape levende liv utenfor bykjernen, hvor befolkningen skulle interagere med hverandre på ulike arenaer for kultur og sosialt liv. Kritikerne etterlyser en mer kulturell og historisk forankring i utformingen av landskapene vi omgir oss med.

Drabantbyen kritiseres for å resultere i en for monoton og kompakt, og at det ofte var mangelfullt av tjenestetilbud og fellesanlegg (Hansen og Brattbakk 2005:7). Hensikten om å forbedre livskvaliteten til beboere strekker ikke til, og planleggerne kritiseres for å overse den naturlig utvikling en by har (Taylor 1998:40-43). Det pekes også på mangler i kunnskapen om kompleksiteten i det sosiale miljøene og hverdagslivet. På den andre siden viser boligferingsundersøkelsen fra 1960 gjennomført i en rekke borettslag, at de generelle erfaringer var særs bra eller meget bra (Nestor 1979:142, i Guttu 2003:288). Drabantbyen var i hele utbyggingsperioden ettertraktet i valg av bolig blant store deler av befolkningen (Hansen og Brattbakk 2005:7). Sameier, aksjeselskap og borettslag var vanlige eierstrukturer i drabantbyen rundt Oslo, og kvadratmeterprisene var ofte lavere og boligene tilbød større boarealer enn i Oslo indre by. Etterspørselen etter boligene og gode erfaringer med bomiljøet kan også sees i lys av andre boligalternativer var mindre attraktive.

MYTER OM SOSIALE FORHOLD I DRABANTBYEN

Begrepet forstaden uttrykker gjerne et sett med symbolske verdier, som et godt oppvekstmiljø, en idé om familieliv, stabilitet og trygghet (Lundberg og Danielsen 2010:6). Samtidig er også forstedene forbundet med monotone, homogent bygd miljø og sosial struktur (Hollow og Hubbard 2001:128 i Lundberg og Danielsen 2010:6-7). Det finnes ulike oppfatninger av drabantbyen med blokkbebyggelse og eneboligstrøk med privat hage.

I forskningen til Hansen og Brattbakk (2005) Endringsprosesser i norske drabantbyer har de sett på både fysiske og sosiale forhold i drabantbyene. Oppfatninger av drabantbyen er i kontinuerlig endring, og mange samfunnsmessige prosesser påvirker. Drabantbyene kan i dag tilby boliger i gode omgivelser, og kan derfor være en viktig ressurs i storbyenes hardt presede boligmarkeder (Hansen og Brattbakk 2005). Drabantbyen har som nevnt lenge vært objektet i diskusjoner om bomiljø, urbanitet, planmessige løsninger og levekår. Gjennom slike diskusjoner fremstilles drabantbyen på ulike måter, og dette kan påvirke drabantbyens omdømme og attraktivitet basert på hvordan mennesker leser og forstår drabantbyens liv og bebyggelse. Dette innebærer ikke bare oppfatningen befolkningen har av stedets egenskaper og tilbud, men også forestillinger som finnes i samfunnet generelt.

Undersøkelsen viser at i Oslo er det klare resultater på at beboerne i drabantbyene har en mer positiv oppfatning av stedet enn beboere i Oslo generelt (Hansen og Brattbakk 2005:259). Drabantbyene er ofte blitt fremstilt som områder med trist bebyggelse, lite tilbud og sosiale problemer (Hansen og Brattbakk (2005:250). Folk utenfra er generelt av en oppfatning av at drabantbyene er utrygge, i motsetning til i visse dra-

bantbyer hvor ingen av beboerne oppgir at de føler seg utrygge. Noen av oppfatningene peker tilbake på faktiske forhold, mens andre gjenspeiler i viss grad myter (Hansen og Brattbakk 2005:251). Dette beskriver en forskjell på oppfatninger mellom de som er en del av drabantbyen, og de som ser den utenfra. Det er også vist at jo høyere interaksjon med området (gjennom arbeid, bekjente og lignende) øker den positive oppfatninger folk utenfra har om stedet (Hansen og Brattbakk 2005:255).

Som en del av forskningen til Hansen og Brattbakk (2005:64) ble det også skrevet en masteroppgave om hvordan drabantbyene representeres i media. Gjennom en tekstanalyse ble det vist at drabantbyen Romsås ble av i en periode mellom 1995 til 2002 fremstilt i norske aviser 70 % av gangene med en negativ omtale (Gakkestad 2003 i Hansen og Brattbakk 2005:64). Kun 22 % av omtalen var av positiv karakter og 8 % var negativ. I masteroppgaven ble beboere også intervjuet, hvor hun fant at beboere i liten grad kjente seg igjen i den negative medieomtalen (Gakkestad 2003 i Hansen og Brattbakk 2005:65). Det er ikke gjennomført en lignende studie på Lambertseter, men Hansen og Brattbakk (2005:65) viser til at beboere på Lambertseter i større grad er av oppfatningen av at stedet fremstilles positivt i media. Det kan uansett påpekes at fremstilling i media har en innvirkning på drabantbyens omdømme, hvor folk utenfra i større grad inkluderer slik fremstilling i avgjørelser ved endring av boligsituasjon (Hansen og Brattbakk 2005:66).

Ved at drabantbyen i stor grad fremstilles med negativ innfallsvinkel i media bidrar dette til å forsterke et bilde utenfra om det finnes forbedringspotensial. Sett fra innsiden derimot er livet allerede bra. Vår studie

er et forsøk på å balansere disse posisjonene. Det er utvilsomt rom for forbedringer på Lambertseter, men samtidig viktig at nye grep tar høyde for beboernes oppfatninger og behov, og ikke et medieskapt omdømme.

LAMBERTSETER

Lambertseter var den første store drabantbyen som ble bygget i Oslo. Planleggingen pågikk hele 1950-tallet og selve utbyggingen tok til i 1951. Lambertseter er tegnet av arkitekten Frode Rinnan, og planen var en forstad for 10 000 innbyggere. I denne delen vil vi kort fremstille Lambertseterplanen.

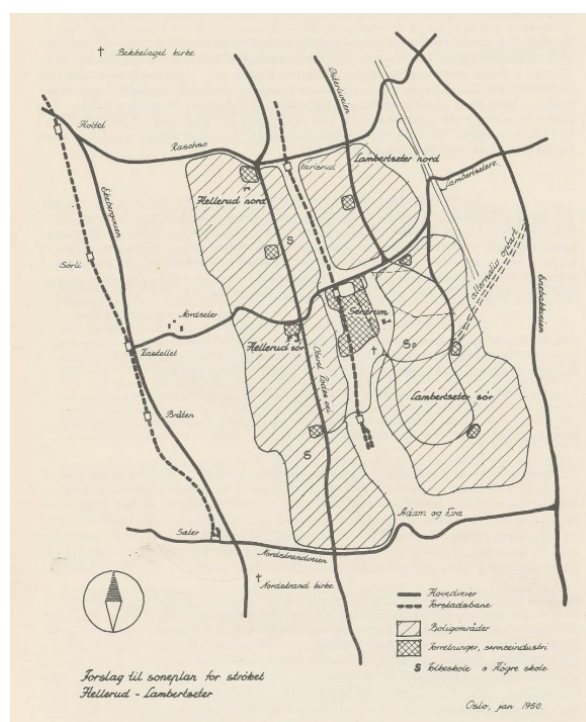
«Lambertseterplanen er i all sine hovedtrekk tilrettelagt etter prinsipper som allerede har lenge vært i bruk i andre land, særlig Storbritannia. Systemet går i all enkelhet ut på å ordne bysamfunnet i hensiktsmessige enheter og gruppere befolkningen i riktige proporsjoner omkring fellesanleggene» (Rinnan, 1950:7).

Den norske planleggeren og arkitekten Frode Rinnan (1905-1997) stod bak utbyggingen av Lambertseter. Rinnan var medlem i redaksjonen av PLAN som var et sosialistisk tidsskrift utgitt på 1930-tallet, og de var forkjempere av funksjonalismen. PLAN ønsket sosial boligbygging, funksjonalistisk arkitektur, sosialistisk samfunn. I 1950 publiserer Rinnan i samarbeid med Oslo kommune planen Lambertseter, en forstad til Oslo med 10 000 innbyggere. Da arbeidet med planen ble offentliggjort, skulle den være et ideal for hvordan fremtidig utvikling av andre drabantbyer kunne foregå. Utbyggingen på Lambertseter var sterkt preget av sosial karakter og målsettinger, hvor det ble bygget "romslige" leiligheter. Utbyggingen på Lambertseter var i stor grad basert på boligbyggelag, og de fleste boligene eies felles gjennom borettslag (Hansen og Brattbakk 2005:7).

Nabolagsidealet var sterkt i planen for Lambertseter, som ble delt opp i åtte selvstendige nabogrender (Rinnan, 1950:19). Grensene til nabolagene ble først og fremst bestemt av hensyn til økonomien i veiplanleggingen og den mest gunstige byggegrunnen. Bebyggelsen har fått en syd-nord orientering, mye på grunn av omkringliggende bergrygger og fjellknauser. Bebyggelsen er orientert rundt et enkelt veisystem, med få stikkveier og tverrgater, som regel med boligadkomst direkte fra trafikkvei. Ordningen antas å være forsvarlig i en bydel uten gjennomgangstrafikk (Rinnan 1950:19). Undersøkelser gjort i 1950 av Trafikkpolitiet, la også grunnlaget for å regne en parkeringsplass per femte familie (Rinnan 1950:18). Planen tok ikke grunnleggende gode forbindelser for gående og syklist på alvor, men at det var tidens ideal, samt praktiske og naturgitte elementer som lå til grunn. Bilen ble høyt prioritert, fordi bilen ble sett på som et symbol på frihet. På den måten kan vi si at menneskets bevegelighet sto i fokus i 1960 årene også, men at nett-

Soneplanen

Forslag til soneplan for strøket Hellerud - Lambertseter 1950.



Bydelskart

opp dette synet er endret og at vi i dag må tenke hvordan vi kan legge til rette for nye måter vi beveger oss på i dag.

Sentrum av drabantbyen ble planlagt for et handels- og servicesenter, skoler og barnehager, kirke og en kino. Dette skulle både betjene lokale behov men også sikre en grad av arbeidsplasser. Det drøydte før slike fellesarealer ble ferdigstilt, og utbyggingen av boligfeltene tok også lang tid. Første skolen stod ferdig i 1956, og neste i 1964. Planen var gjenstand for en pågående diskusjon på 50-tallet, og noen endringer ble gjort. Det ble blant annet satt av mer arealer til næring, for å unngå at drabantbyen skulle ende opp som en ren boligby. Skinnegående tilknytning til Oslos indre kjerne tok også lengre tid enn ventet, og Lambertseterbanen som først trikkelinje fra Brynseng med endestasjon på Bergkrystallen, stod klar i 1957. Den ble konvertert til t-bane i 1966 og knyttet området til Oslo sentrum.



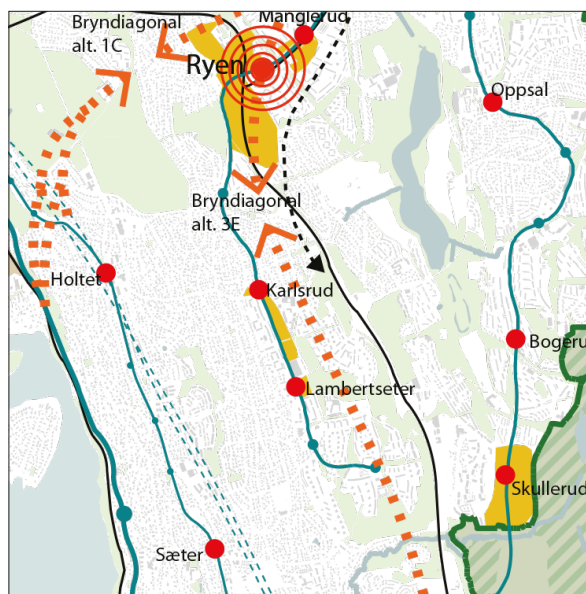
KARTLEGGING OG ANALYSE

Basert på faglitteraturen har vi kartlagt og analysert både fysiske strukturer og sosiale forhold på Lambertseter. Kartleggingen legger et bredt forståelsesgrunnlag for fremtidig bymessig utvikling på Lambertseter. Kartlegging og analysen vil sammen det teoretiske perspektivet legge grunnlaget for det videre arbeidet med mulighetsstudien. Den fysiske kartlegging tar for seg de ulike strukturene som vi ser i sammenheng med en bymessig utvikling. Kartleggingen av de sosiale forholdene vil gi oss en innsikt i hva det levende livet består av på Lambertseter, og hvordan fysiske endringer kan påvirke dette. De sosiale forholdene vil også sees opp mot en egenprodusert spørreundersøkelse.

OVERORDNEDE PLANER OG FØRINGER

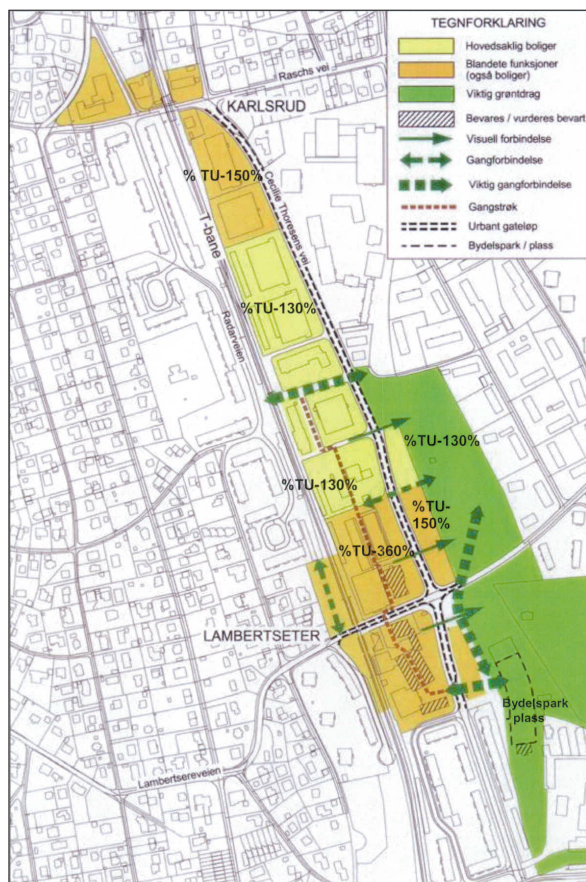
KOMMUNEPLANEN "SMART, GRØNN OG TRYGG" 2015-2030 (vedtatt 23.09.2015)

Lambertseter og Karlsrud er utpekt i byutviklingsstrategikartet som et stasjonsnært område for bymessig utvikling. Stasjonsnære områder reguleres av §11-2 for ytre by: utviklingsområder, knutepunkter og stasjonsnære områder, og høyere arealutnyttelse vurderes. Utvikling for utpekte utviklingsområder i ytre by skal sikres gjennom felles planlegging. Området mellom Karlsrud-Lambertseter (næringsbeltet) er pekt ut som et areal for høy arealutnyttelse.



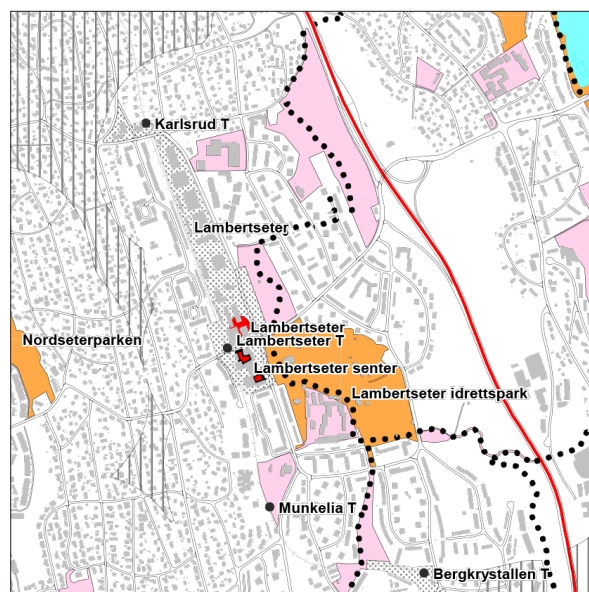
PLANPROGRAMMET FOR LAMBERTSETER (vedtatt 23.05.2006)

Områdeprogrammet for Lambertseter er et sammendrag av anbefalinger knyttet til fremtidig arealbruk på området. Potensialet for fortetting av boliger kan skje gjennom stasjonsnær utvikling og området mellom Karlsrud og Lambertseter, fortetting på (eventuelt fradeling fra) borettslagenes eiendommer, samt regulering og bygging av boliger på ikke opparbeidede områder regulert til parkering (garasjer/parkeringshus).



KOMMUNEDELPLANEN FOR TORG OG MØTEPLASSER (vedtatt 22.04.2009)

Kommunedelplan for torg- og møteplasser er en temaplan for allment tilgjengelige uterom i Oslo byggesone. Planen skal tilrettelegge for etablering og videreutvikling av eksisterende torg og møteplasser. De to eksisterende torg- og møteplasser ved det gamle senteret er juridisk sikret gjennom KDP-17. I tillegg er arealer i området mellom Karlsrud og Lambertseter satt av til etablering av torg og møteplasser ved byutvikling.



KOMMUNEDELPLANEN FOR BLÅGRØNNSTRUKTUR (vedtatt mars 2010)

Lambertseterskråningen øst for planområdet vises som overordnet landskapsdrag og naturpark, idrettspark og bypark, samt to turveier som krysser området fra øst til vest.

Krysset mellom Cecilie Thoresens vei og Lambertseterveien er merket som "krysningspunkt som krever tiltak" i kartet.



PÅGÅENDE PROSJEKTER

CECILIE THORESENS V 12 - S4869
DYRVIK ARKITEKTER AS
(vedtatt 16.12.2015)



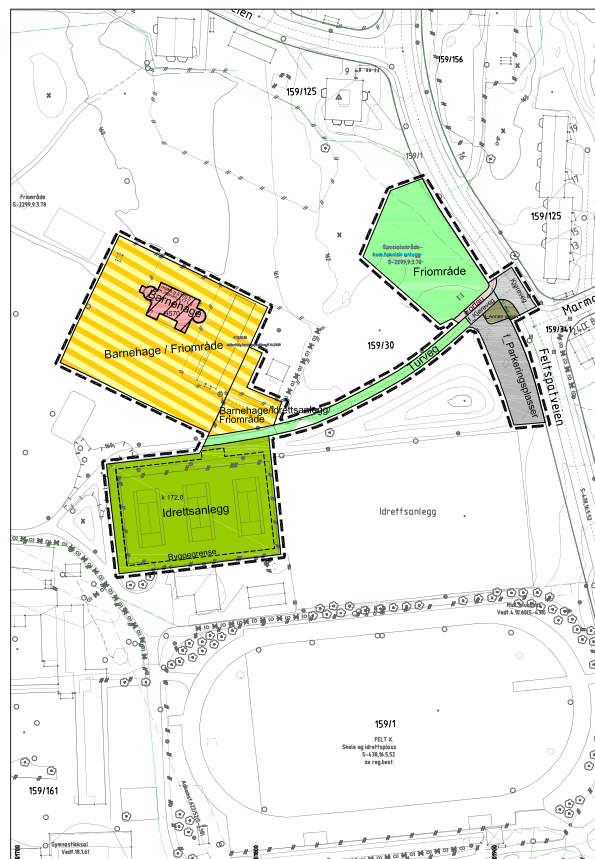
Planområdet er på 6360m² og eies av OBOS forretningsbygg. Planområdet var regulert til parkering. Planer skal tilrettelegge for kombinert bebyggelse- og anleggsformål med bolig og forretning. Samlet BRA er maksimalt 13 200 m². Parkering legges i bakken.



LAMBERTSETERVEIEN 43 - S4650
SLETVOLD ARKITEKTER MNLA
(vedtatt 29.08.2012)



Planområdet er på 9795m², og Oslo kommune er grunneier. Det planlegges for tilpassing av barnehage i det gamle Radiohuset, i tillegg til nybygging av flerbrukshall. Bruksareal skal ikke overstige 3765m². Radiohusets fasader skal beholdes, og det skal opparbeides en forplass mellom flerbrukshallen og den nye barnehagen, som skal utformes som et møtested.



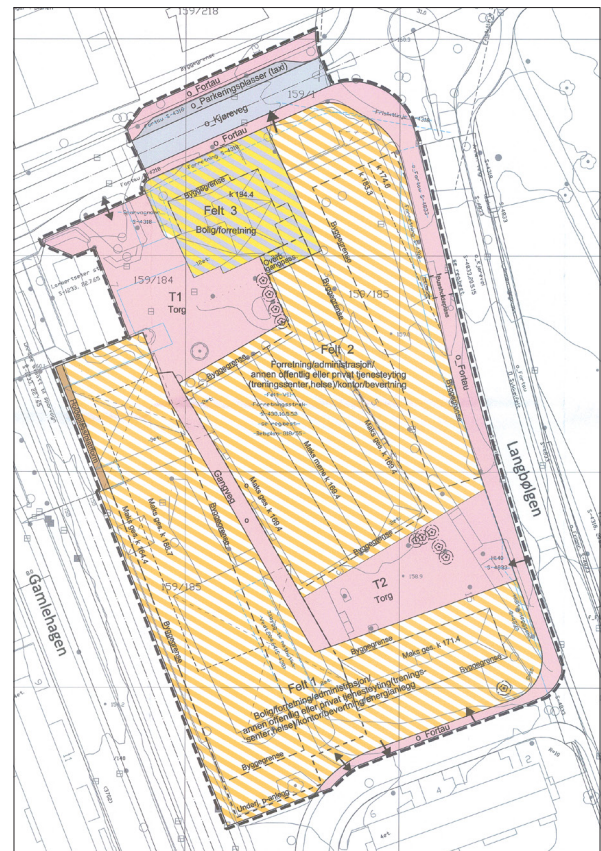
LANGBØLGEN 1-15 -S4935
HILLE MELBY ARKITEKTER AS
(vedtatt 16.11.2016)



Planområdet er på 11900 m², og inkludert trafikkarealer er det på totalt 13 400 m².

Forslagsstiller er OBOS Forretningsbygg AS, som har foreslått å omregulere Langbølgen 1-15 (Lambertseter senter sør), fra forretningsstrøk og sporvognsområde til bolig, administrasjon, forretning, tjenesteyting (treningscenter, helse), kontor, gangvei, torg og plattform.

Hovedhensikten med planen er å legge til rette for utbygging av Lambertseter senter sør med en 8 etasjers boligblokk for 63 boliger langs T-banen i vest, og et 5-etasjers kontorbygg med tilbaketrunket 6. etasje langs Langbølgen. Planforslaget får en utnyttelse på 268%-BRA og 26050 m² bruksareal. De to eksisterende torg- og møteplasser beholdes. En ny gangvei samt en overdekket gangpassasje i nord muliggjør ferdsel og opphold i området, og gir forbindelser til omgivelsene. Det planlegges ca 180 parkeringsplasser i 3 etasjes parkeringskjeller.

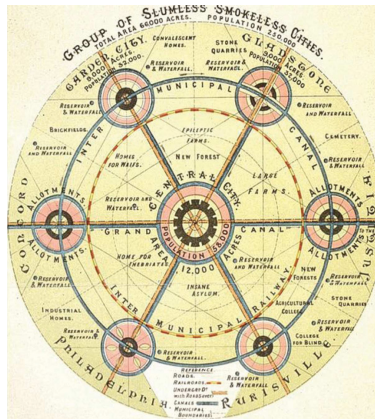


HISTORISK OG SAMFUNNMESSIG TIDSLINJE



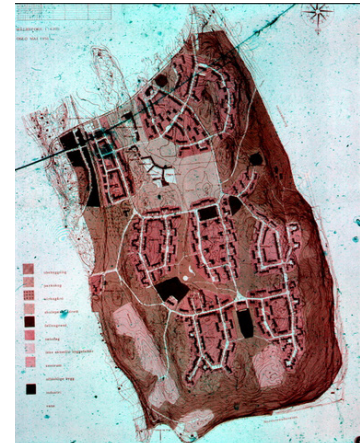
1500-TALLET - LAMBERTSETER GÅRD

Gårdsdrift fra 1500, og overtas av tyskeren Lambert på 1600-tallet. Det er her Lambertseter har navnet fra. Lambertseter gård har i dag status som verneverdig kulturminne.



HAGEBYIDEALET

Ebenezer Howard publiserer boka Tomorrow i 1898, og Citites of Towmorrow i 1902 og legger med dette idealet for hagebyen.



MASTERPLANEN

Planene for drabantbyen Lambertseter utarbeides i 1950 av arkitekt Frode Rinnan og byggingen starter i 1951.



LAMBERTSETER-BEKKEN

Bekken legges i rør trinnvis mellom 1920 – 1951.



1929 - RADIOHUSET

Lambertseter kringkaster er vernet etter PBL (29.08.2012), og dateres tilbake til 1929, tegnet av Thorvald Astrup i tidlig funkis-stil. I dag brukes huset av Lambertseter bryterklubb, men det er vedtatt at bygningen skal brukes som barnehage.



KRIGEN

Brakker til venstre for Lambertseterveien, tidligere "Lager Nordstrand", leir for tyske soldater under andre verdenskrig. Ble brukt som nødboliger etter krigen.

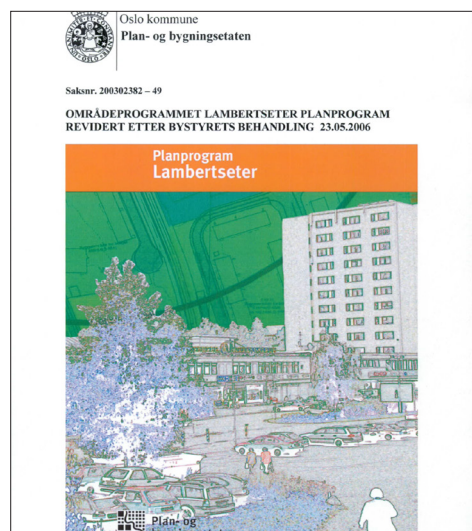
NEW TOWNS

New Towns Act vedtas i Storbritannia i 1946, og totalt bygges det 27 New Towns.



DRABANTBYEN

Første nabolag i drabantbyen Lambertseter er innflytningsklart i 1951. OBOS stod for utbyggingen.



PLANPROGRAMMET

Planprogrammet for næringsbeltet vedtatt i 2006. Planprogrammet tilrettegger for høyere utnyttelse med krav om felles planlegging.

60

1970

1980

1990

2000

2010

i dag



LAMBERTSETERBANEN

Lambertseterbanen var en trikkelinje frem til 1966. Da ble den erstattet med t-banen.



SYMRA KINO

Kinoen på Lambertseter er tegnet av Frode Rinnan og stod ferdig i 1965.

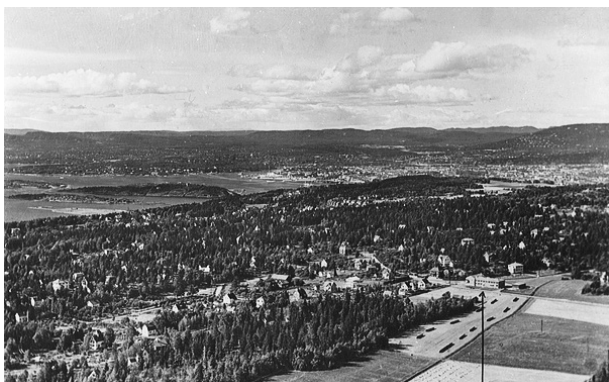


LAMBERTSETER SENTER, KINO OG BIBLIOTEK

Lambertseter senter nord for Lambertseterveien bygges om i 2010, og har i dag over 50 butikker, kino og bibliotek.

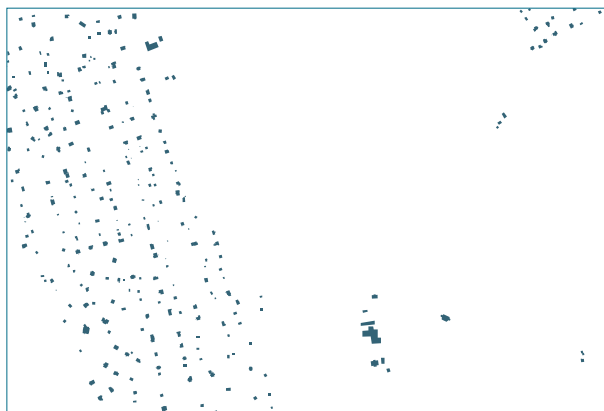
FYSISKE FORHOLD

HISTORISK UTVIKLING



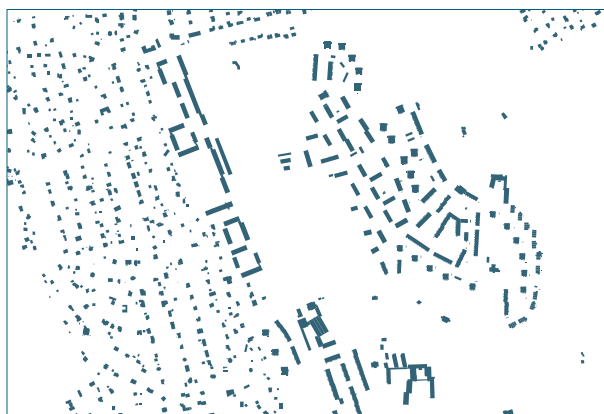
1938

Området består i 1938 av små hus, ofte småbruk med hver sin jordlapp. Området hvor drabantbyen skal bygges står som et urørt landskap.



1960

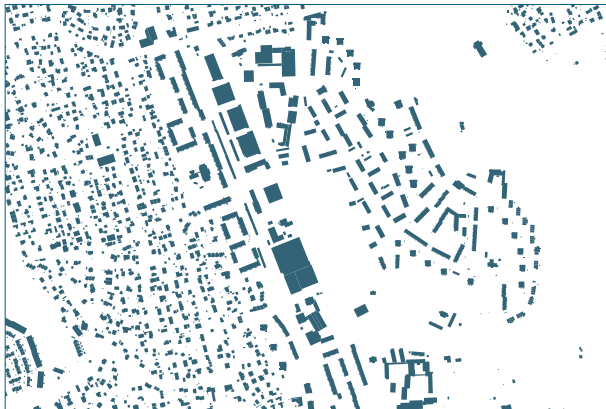
Lambertseterområdet tar form. Drabantbyen er bygget. Lambertseter barne- og ungdomsskole står også ferdig. Det har vært noe forfetting i eneboligstrukturen





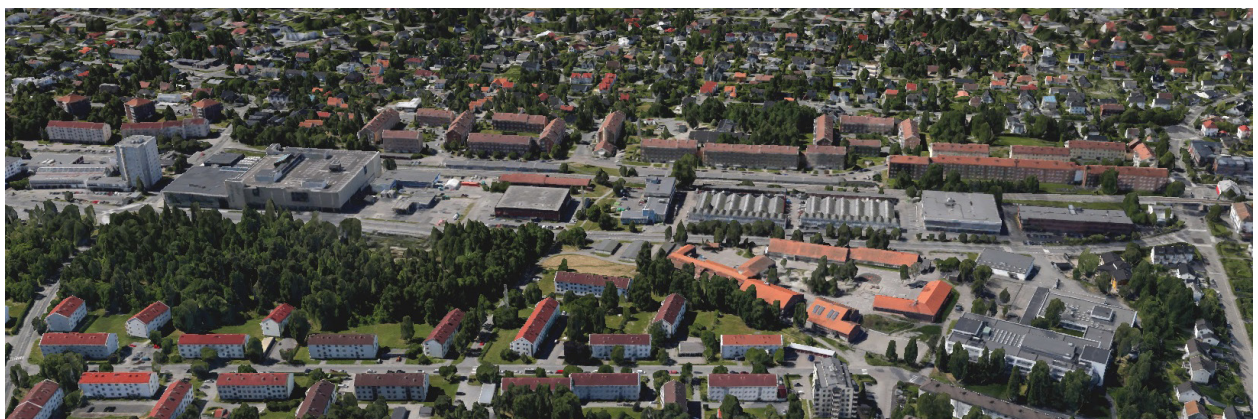
1982

I 1982 er det etablert noe næringsarealer sentralt på området. Lambertseter videregående skole er bygget. Eneboligområdet får større hus og flere garasjer. Det er satt av mer arealer til parkering i drabantbebyggelsen.



2016

Kartet viser dagens situasjon og viser at det har vært en utbygging av næringslokaler siden 1982. Det nye senteret stod ferdig i 2010. Eneboligfelter har gjennomgått en fortetting gjennom oppdeling av tomter. Drabantbyen har ikke gjennomgått noen endringer.



BEVARING

Bevaring er interessant for bymessighet fordi dette kan skape og forsterke en historisk kvalitet og bidra med karakter til området. En tidsdybde i bebyggelsen kan være viktig for at et område skal oppfattes som hyggelig og ha "sjel". I tillegg kan funksjonsendring av gamle bygg tilrettelegge for nye behov i en historisk bebyggelse.

DRABANTBYFORMEN SOM KULTURARV?

På tidlig 90-tall ble Lambertseter drabantby foreslått fredet, men ingen vedtak ble fattet (NIKU udatert).



1



2



3



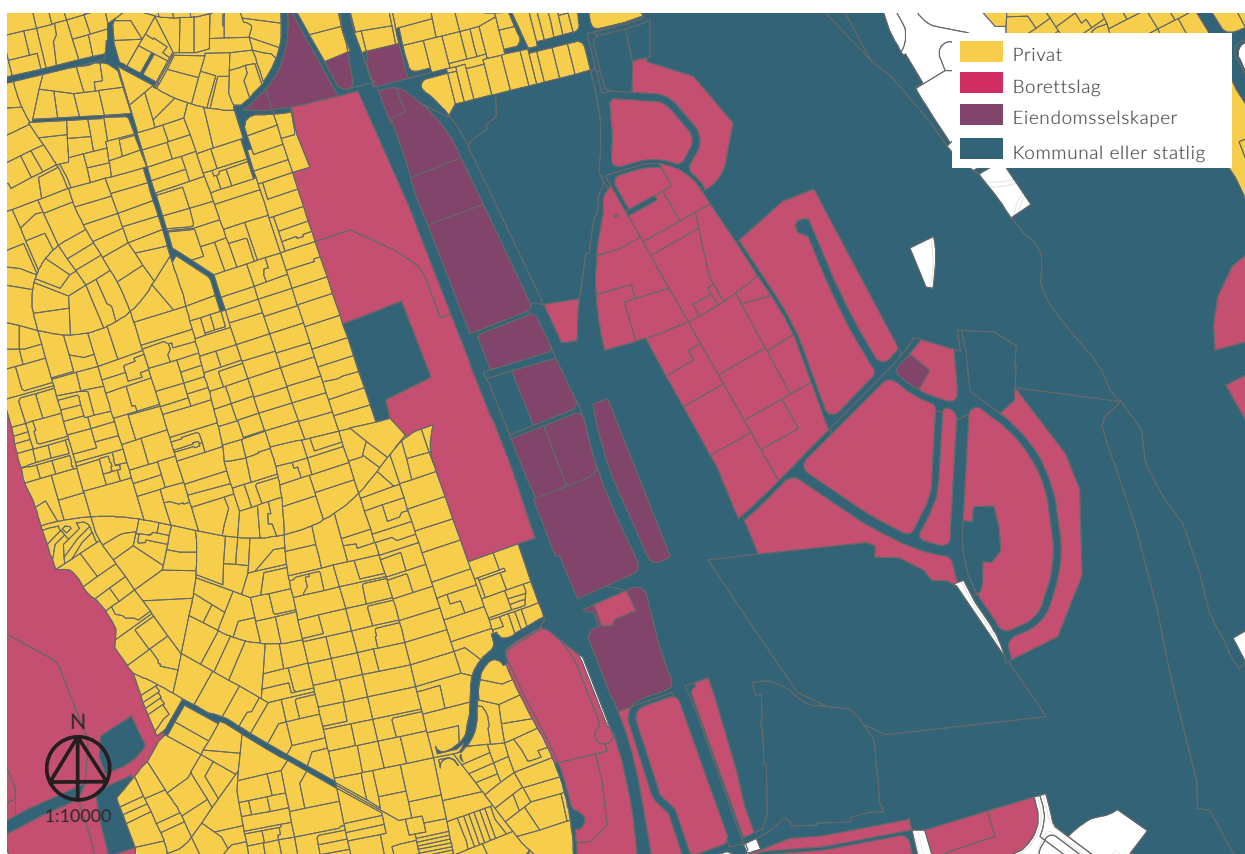
4

TOMTESTRUKTUR OG EIENDOMSFORHOLD

Kartet viser en oversikt over eiendomsforholdene og tomtestrukturen på Lambertseter. Slik kunnskap gir oss et grunnlag for å diskutere hvilke områder som har endringspotensial. For å oppnå høyere bymessighet på Lambertseter må det fortettes og bygges nye boliger, men også tillegges andre typer funksjoner.

Kartet viser tydelig en sonedeling, med eneboligfelt i vest, næringsområdet fra nord til sør, og drabantbyen i øst. Drabantbybebyggelsen består av borettslag som gjør det utfordrende med endringer av bygningsmassen, hvor flere deleiere må være enige om tiltak.

Eneboligfeltet har privat eierstruktur, og det er som regel én husholdning som eier hver sin tomt. Fortetting i denne strukturen møter andre utfordringer enn borettslagene, hvor det



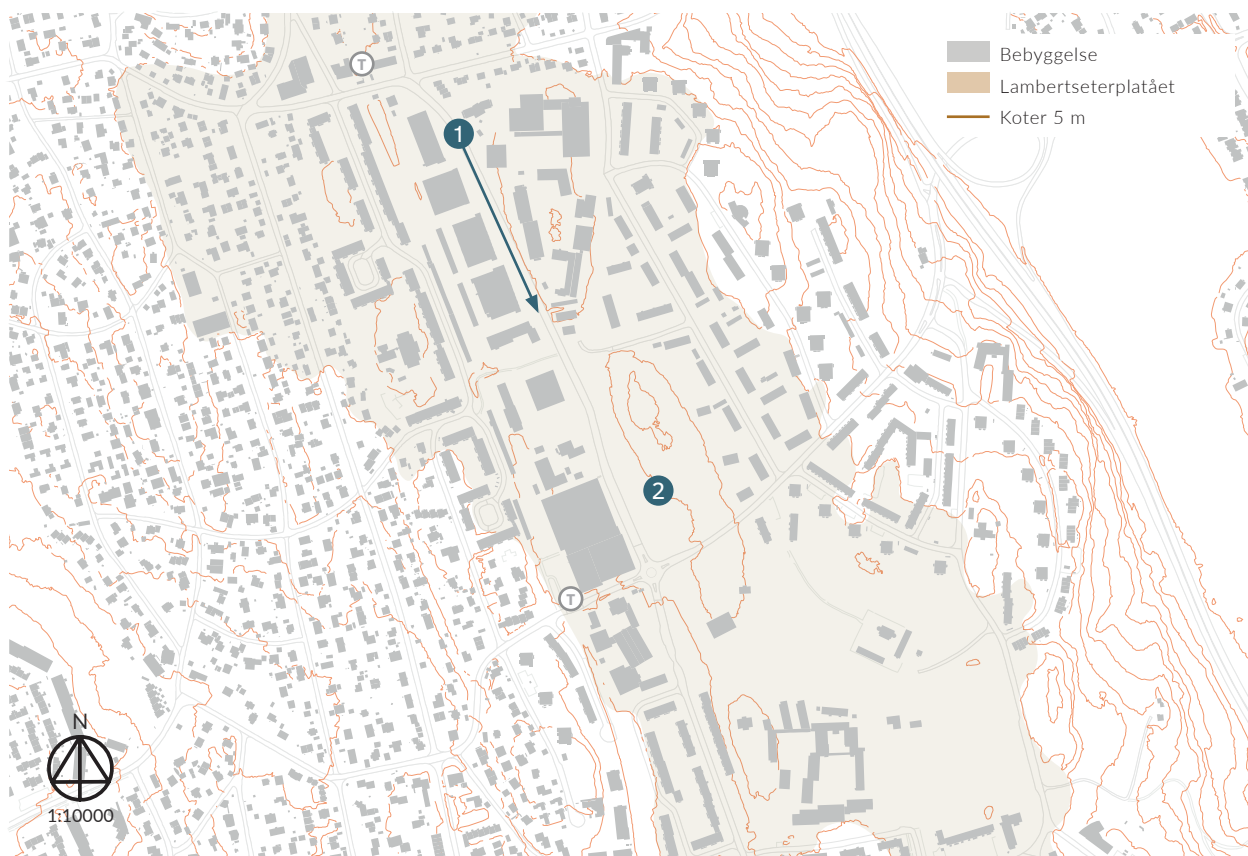
i større grad må legges overordnede planer om høyere utnyttelse for å sette i gang en endringsprosess. Eneboligene er ettertraktet som boform, og i sammenheng med en forventet lav interesse for fortetting av større skala, gir dette utfordringer for fortetting i eneboligstrukturen.

Næringsbeltet eies av ulike aktører, og basert på faglitteraturen forstår vi arealet som et sammensatt område. Vi anser dette området på Lambertseter som det med høyest endringspotensial for transformasjon og en høyere helhetlig utnyttelse.

TOPOGRAFI OG LANDSKAP

Som kartet illustrerer, ligger store deler av det bebygde området på Lambertseter på et flatt platå med høyder rundt, spesielt på østsiden mot E6. Området heller nedover i vest, i og omkring eneboligfeltene. Store deler av arealene er allerede opparbeidet, og et flatt terreng legger til rette for ny bebyggelsesmasse.

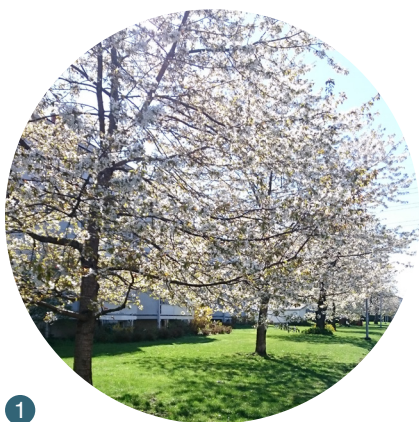
Cecilie Thoresens vei er et flatt og langt parti med god sikt.



Utsikt

Bildet viser utsikten over utbygging av Cecilie Thoresens vei 12, tatt fra skogen.

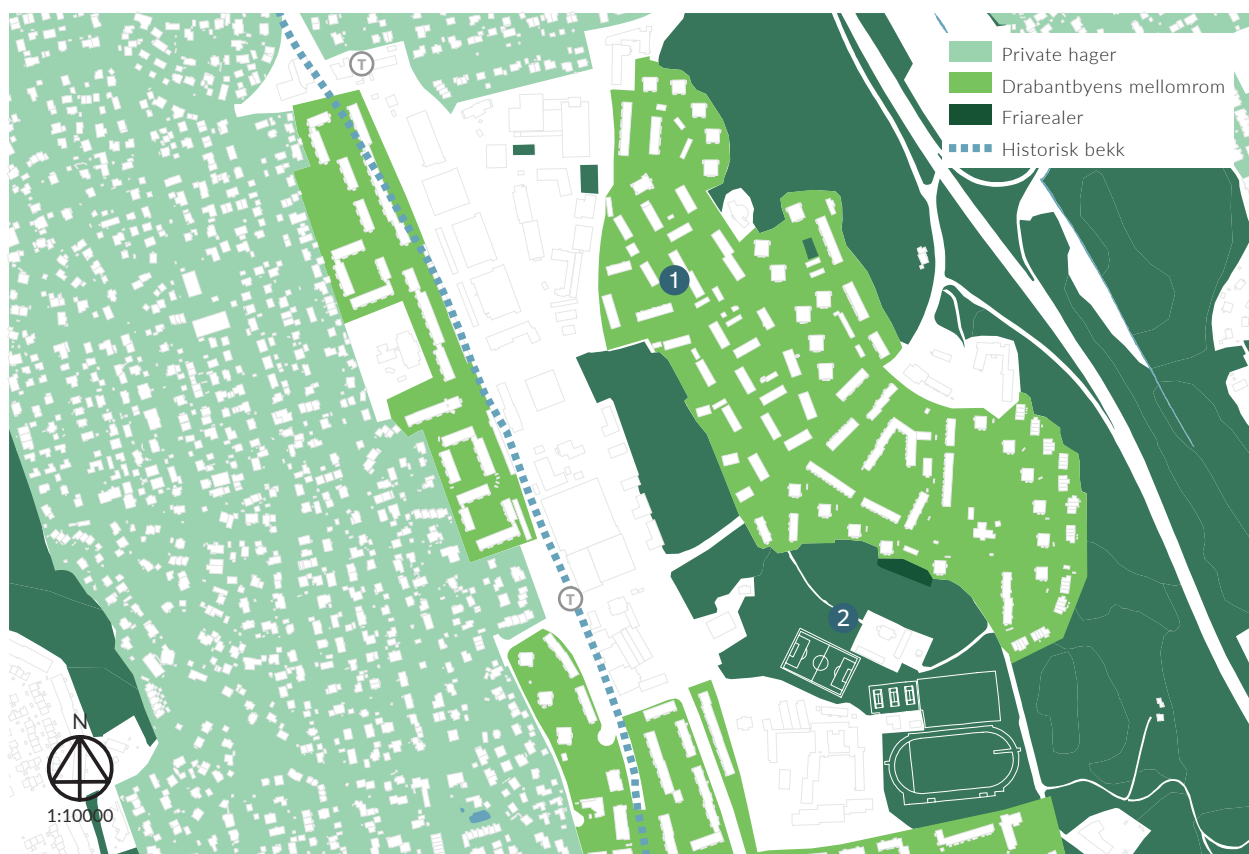
BLÅGRØNNSTRUKTUR



1

Kartet illustrerer godt drabantbyens idealer om boliger i grønne omgivelser. Bruken av det grønne varierer derimot. Eneboligenes hager er av privat karakter og kun for de enkelte beboere. Drabantbyens grønne mellomrom er i større grad tilgjengelige, men signaliserer en privat karakter.

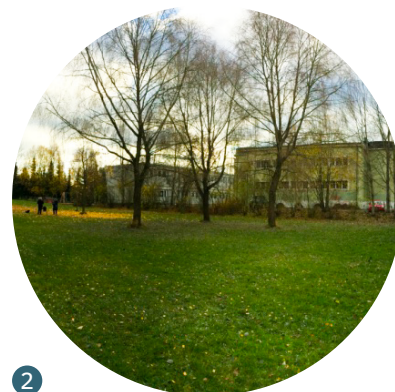
Skogen er geografisk nært tilknyttet sentrene og det er potensial for å knytte denne bedre til sentrum. Næringsbeltet har få grønne kvaliteter, og dette er et problem som må adresseres for å oppnå høyere bymessighet på Lambertseter. Grønne forbindelser bør knytte friarealene til sen-



trumsarealene og næringsbeltet.

I sør og øst på området finnes det friarealer som varierer i grad av opparbeidelse. Feltet inkluderer en skog, åpne grønne sletter og idrettsarealer.

Kartet viser også at det eksisterer en bekk som renner langs t-banelinjen, som i dag ligger i rør. Bekken skaper muligheter for å inkludere det blå elementet inn til området mellom Karlsrud og Lambertseter. Bekken innehar en viktig kvalitet som ikke er utnyttet i dagens situasjon.

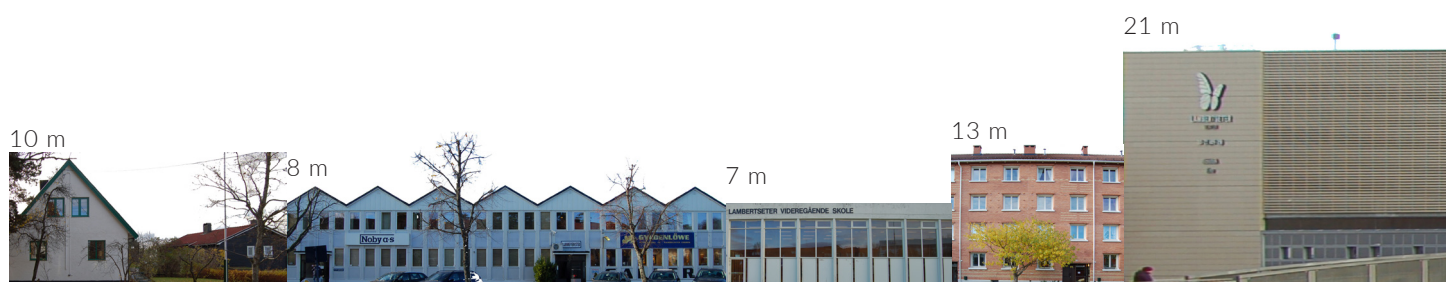
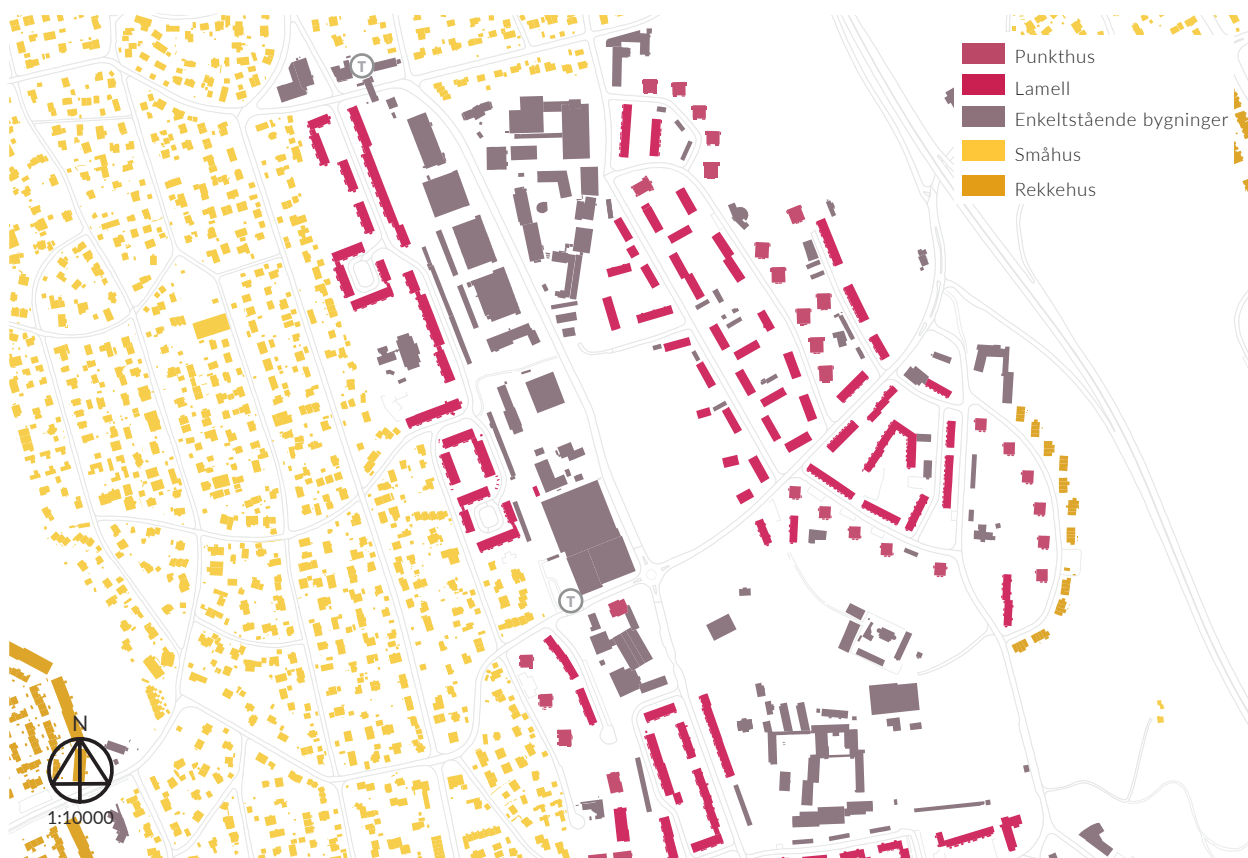


2

BYGNINGSTYOLOGI

Kartet viser bygningstypologien i området, som gjenspeiler den klare soneinndelingen drabantbyen var basert på. Bebyggelsen er monoton og tilbyr lite variasjon. Drabantbebyggelsen består av lameller og noen få punkthus. Bebyggelsen skaper mellomrom som er orientert rundt boligfunksjonen, og som henvender seg i liten grad mot sentrum og næringsbeltet. Næringsbeltet består av enkeltstående bygninger, som i stor grad er sentrert midt på sin egen tomt. Vi mener at bebyggelsen ikke skaper en bymessig struktur, hverken innad i næringsfeltet eller i sammenheng med resten av omgivelsene. Næringsbeltets form viser potensiale for en kvartalsstruktur som anses som et bymessig ideal og vil kunne forbedre forbindelsene på området.

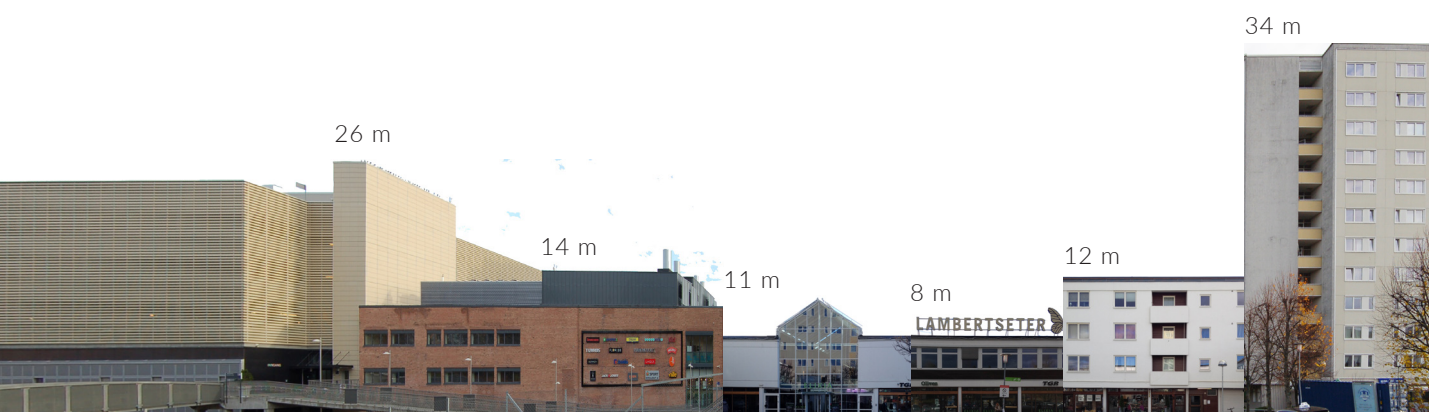
Skolenes bebyggelse er også orientert introvert og forsterker bebyggelsesstrukturen.



BYGNINGSHØYDER

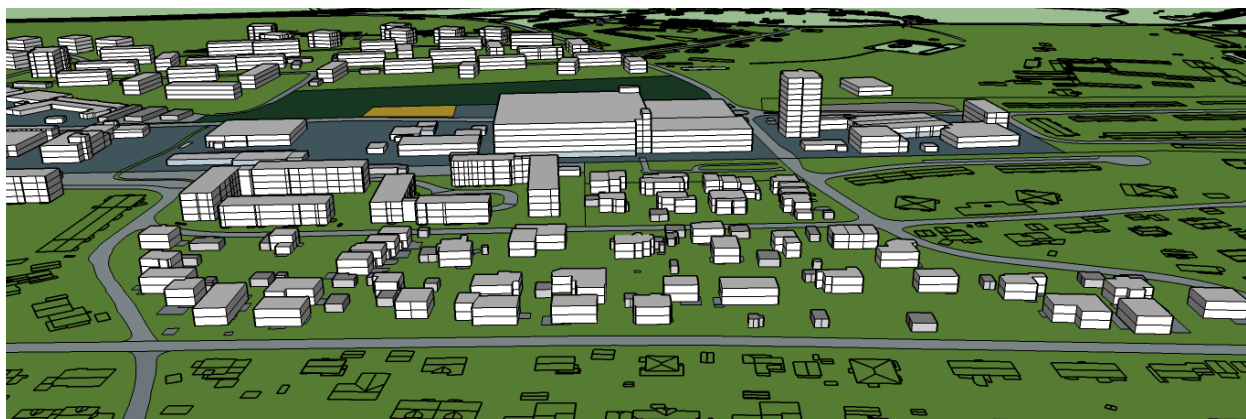
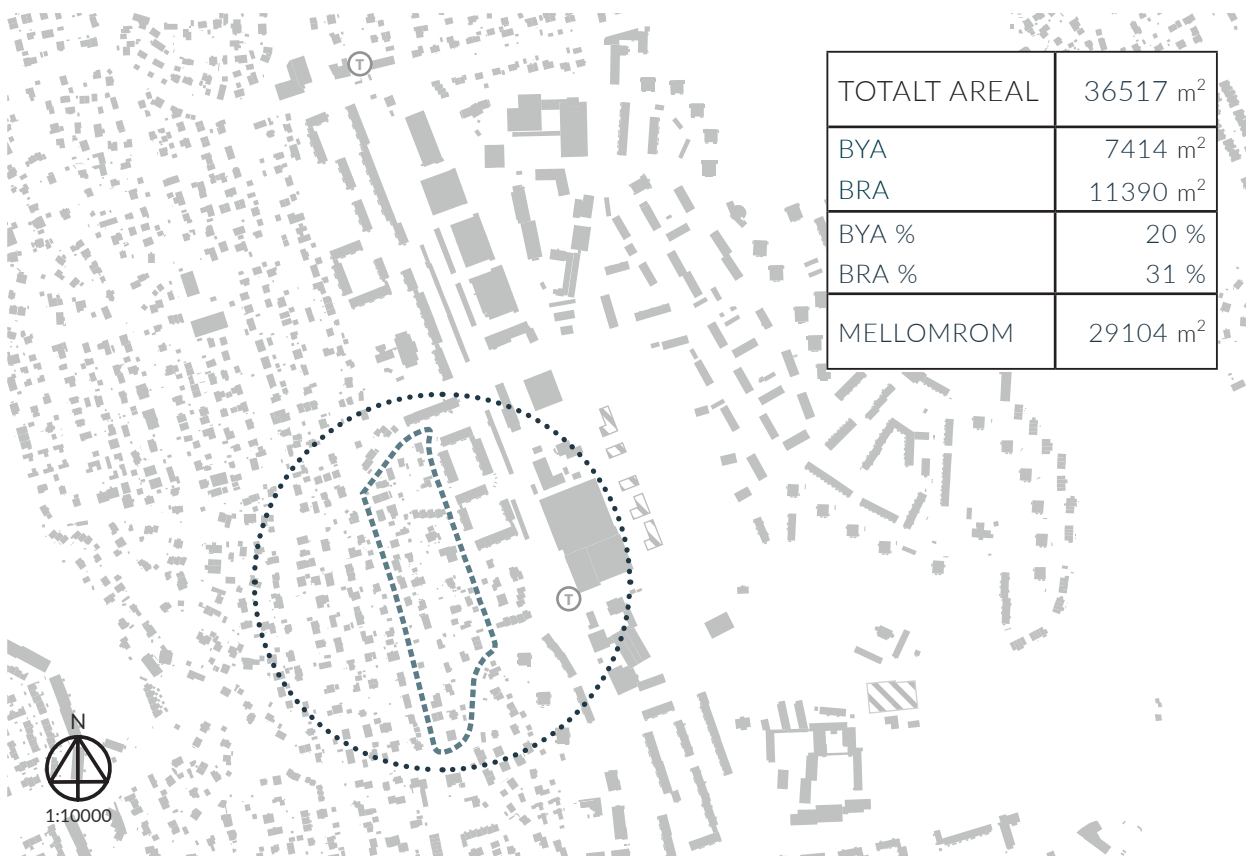
Kartet viser variasjoner i høyden på bebyggelsen. Eneboligfeltene består av 1 til 2 etasjes bygninger og ligger som et teppe vest på området. Drabantbybebyggelsen består i hovedsak av 3 eller 4 etasjer, med unntak av noen punkthus som har opptil 12 etasjer. Drabantbybebyggelsen har en stabil struktur som kan sette begrensinger for å bygge på den eksisterende strukturen dersom fortetting i høyden er målet.

Den nordlige delen av næringsbeltet er hovedsakelig bebygd med 2 til 3 etasjers bygninger. Næringsbeltet er utpekt som utviklingsområde, og det er området nord for det nye senteret som har størst potensial for transformasjon og ny bebyggelse. Det sørlige delen av næringsbeltet har en høyere bebyggelse som kan gi retningslinjer for høyder på potensiell fremtidig bebyggelse nordover.



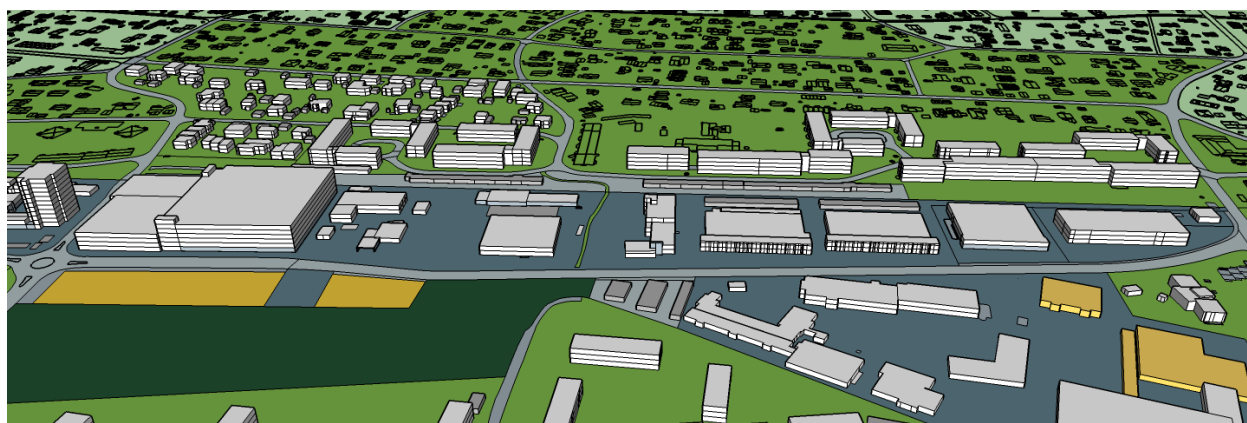
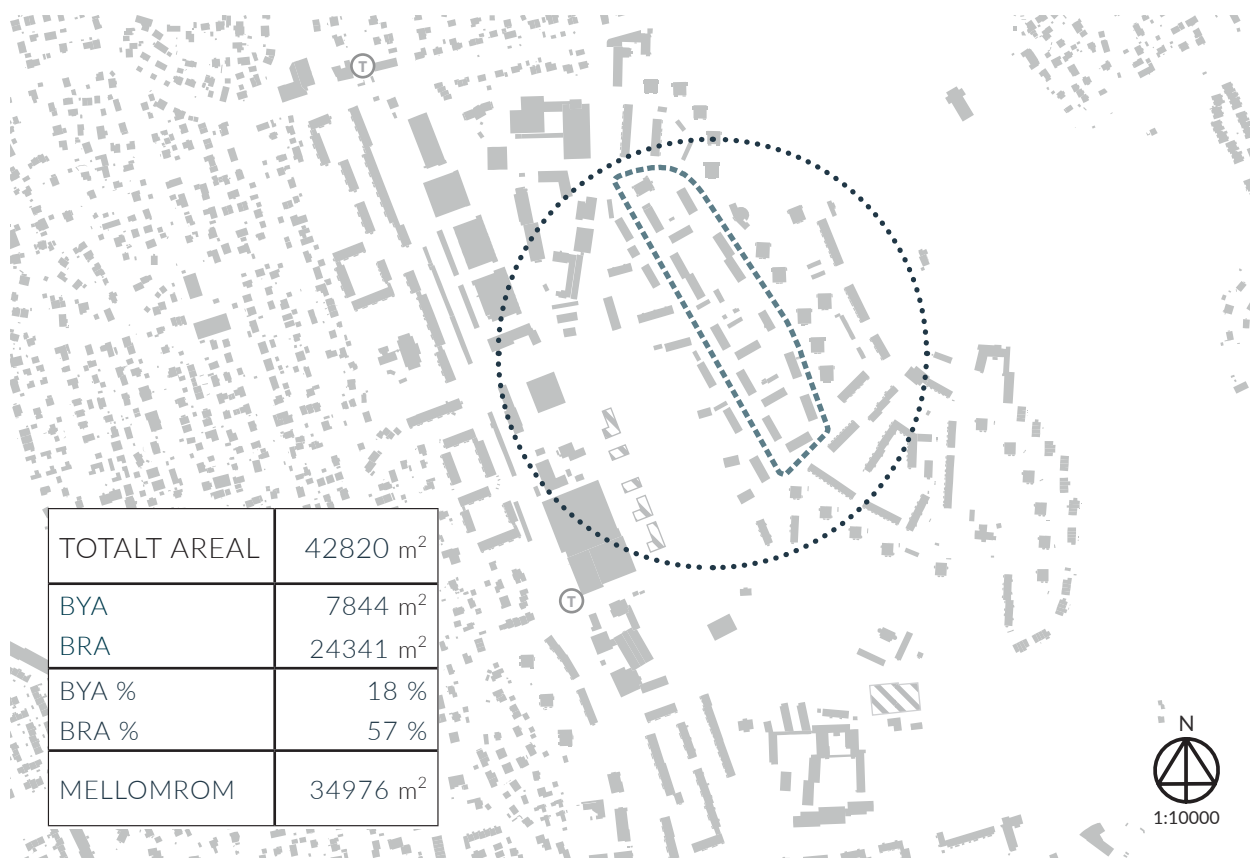
TETTHET I ENEBOLIGSTRUKTUREN

Vi har tatt utgangspunkt i et utsnitt av eneboligfeltet, som vi har regnet tetthet på. Utsnittet kan fungere som en indikator på hvilken tetthet eneboligstrukturen består av, for å kunne sammenligne denne med andre bebyggelsesstrukturer på området. Garasjer og uthus er inkludert i utregningene av bebygd areal (BYA), men ikke regnet med i bruksareal (BRA). Eneboligstrukturen har en lav utnyttelse i både bebygd areal og bruksareal. Bebyggelsens mellomrom er samlet sett stort. Det er fortettpotensial i eneboligstrukturen, men vi mener det ikke vil gjøre store utslag i diskusjonen rundt økt grad av bymessighet på Lambertseter.



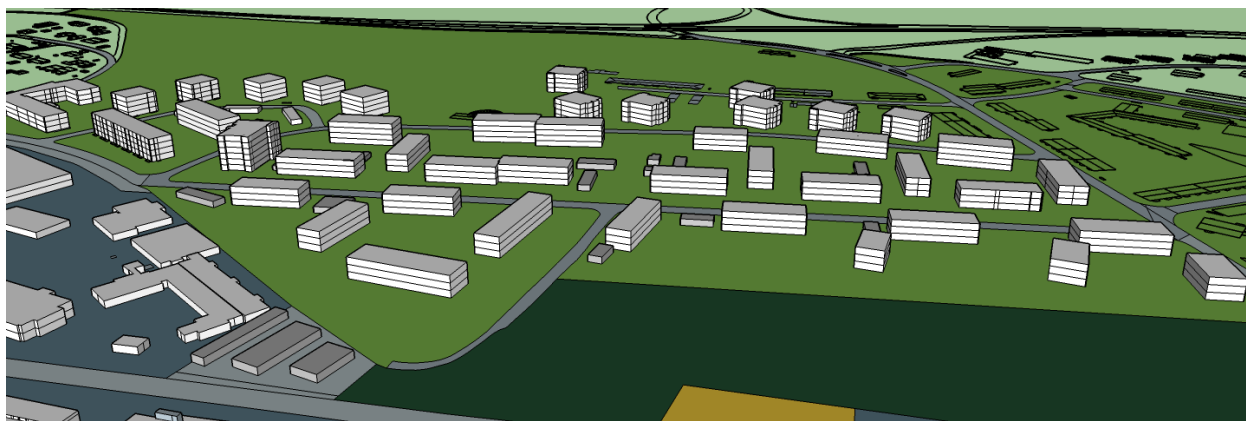
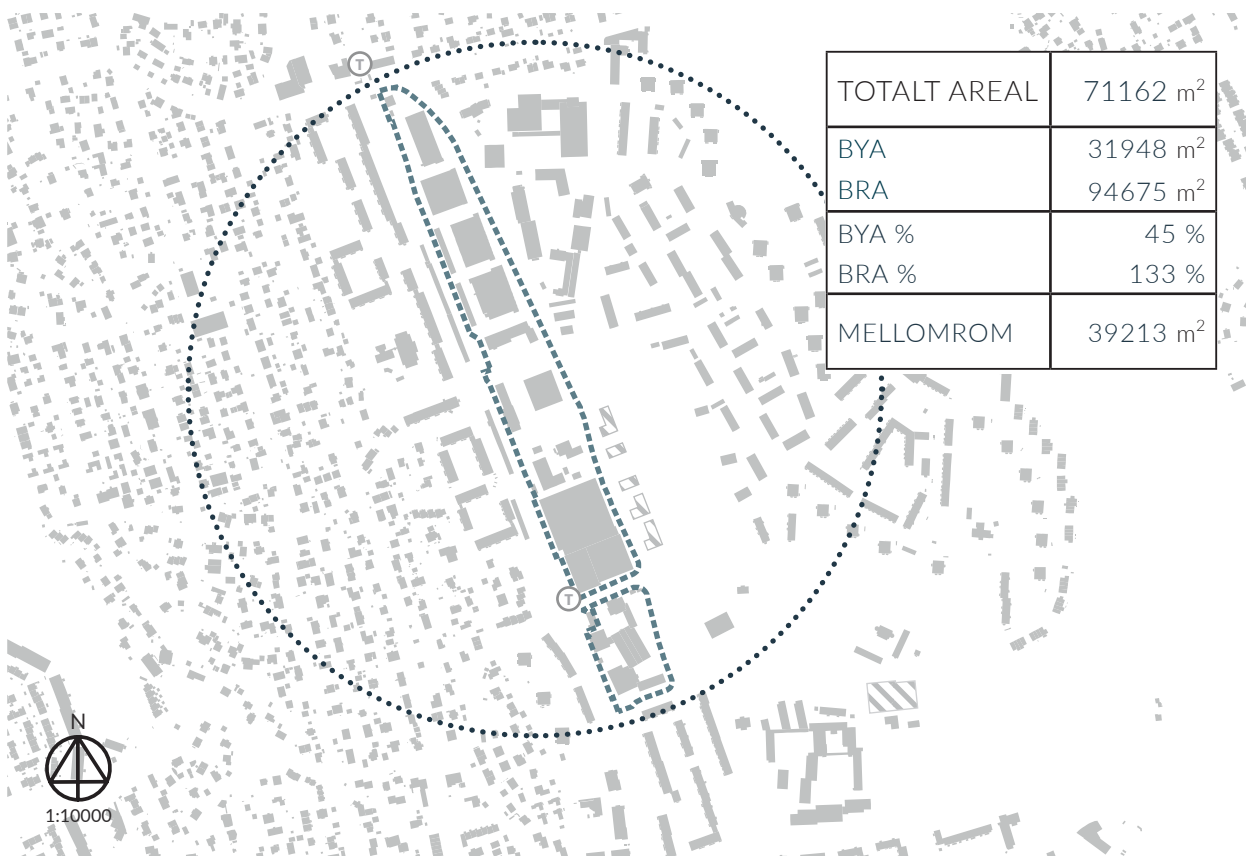
TETTHET I DRABANTBYSTRUKTUREN

I likhet med utregningene av tetthet i eneboligstrukturen, har vi tatt et utsnitt av et "kvartal" i drabantbybebyggelsen. Drabantbyen har en høyere utnyttelse i bruksareal, sammenlignet med eneboligene, men har faktisk en lavere utnyttelse på bebygd areal. Parkeringsplasser på bakkeplan er ikke inkludert i beregningene, men utgjør ca 3300 m². Dette ville ha økt bebygd areal med opp mot 27 % hvis det var inkludert. Drabantbyen har en lav bruksarealprosent sammenlignet med tettere struktur nærmere indre by av Oslo. Det er mye arealer for fortetting i drabantbebyggelsen, men det kan som nevnt være utfordrende å gjennomføre.



TETTHET I NÆRINGSSTRUKTUREN

Næringsbeltet har det største fotavtrykket av de tre feltene vi har regnet tetthet på. Det totale bebygde arealet på feltet viser en tettere struktur som kan sees i sammenheng med utnyttelse mer lik områder direkte tilknyttet indre by i Oslo. Mangelen på struktur mellom tomtene innad på feltet fører til at det ikke oppleves som en bymessig tetthet. Bruksarealprosenten er lav, selv om det nye kjøpesenteret og høyhuset på det gamle senteret trekker prosenten opp noe.

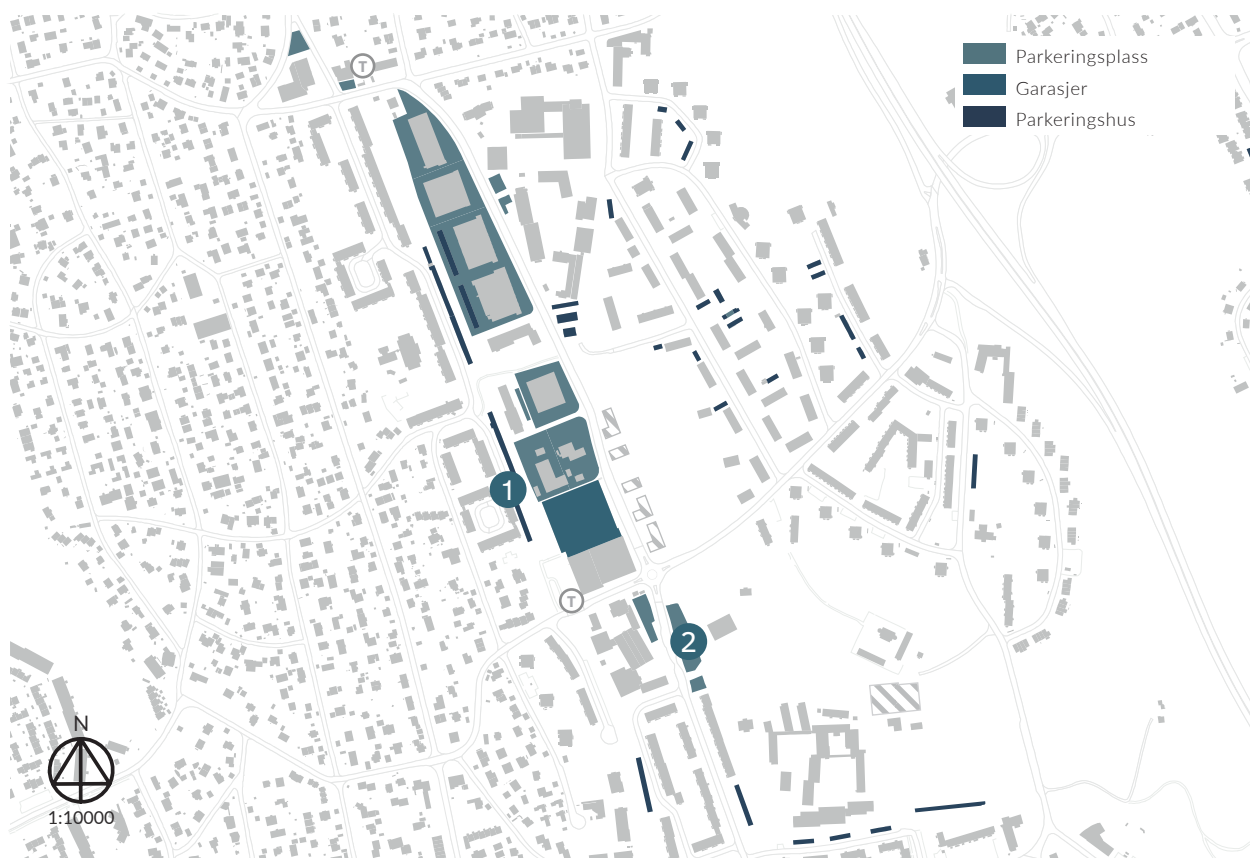


PARKERING

Kartet illustrerer bilens arealkrevende posisjon på Lambertseter, spesielt på arealene for næring. Det er mye arealer avsatt til parkering på gateplan, som fører til at bilen er tydelig i bybildet. Befaring og observasjon ga tydelige signaler om at gateparkering er mye brukt i boligområdene, spesielt gater tilhørende drabantbebyggelsen. Det er et politisk mål om å fjerne/reducere bruken av bil i indre by. Hvis indre by er idealet for bymessighet, kan det også forventes at en bymessig utvikling på Lambertseter bør tilrettelegge for en reduksjon av bilbruk. Et godt parkeringstilbud vil



1



2

ikke bidra positivt i så måte. Parkeringsplasser er i seg selv lite arealeffektivt, og burde plasseres og endres strategisk hvis bymessighet er målet. Sambruk av parkeringsplasser for ulike aktører og for bruk på ulike tider av døgnet kan redusere det totale parkeringsarealet. Endringspotensialet er stort for parkeringsplasser, og arealene kan sees som viktige biter i en fortetningsstrategi. Bilgarasjene i tilknytning til drabantbyen er arealkrevende og rommer få biler. Bilens synlige tilstedeværelse kan degradere gater som potensielt kunne vært hyggelige bolig-gater.

MOBILITET



1

Kartet viser en oversikt over bevegelsesmuligheter på Lambertseter. Veistrukturen er grovmasket, og i stor grad tilrettelagt for bilens fremkommelighet. Det finnes gangforbindelser som vist i kartet som er uavhengige av bilveier. Befaring avdekket at disse i liten grad er opparbeidet, og at de mangler en helhetlig struktur. På næringsbeltet er det flere steder det er mulig å gå, men det er ingen opparbeidede forbindelser.

Kartet viser også den viktigste kollektive tilknytningen Lambertseter har til Oslo; t-banen som går langs med næringsbeltet i vest. T-banen representerer også en stor barriere



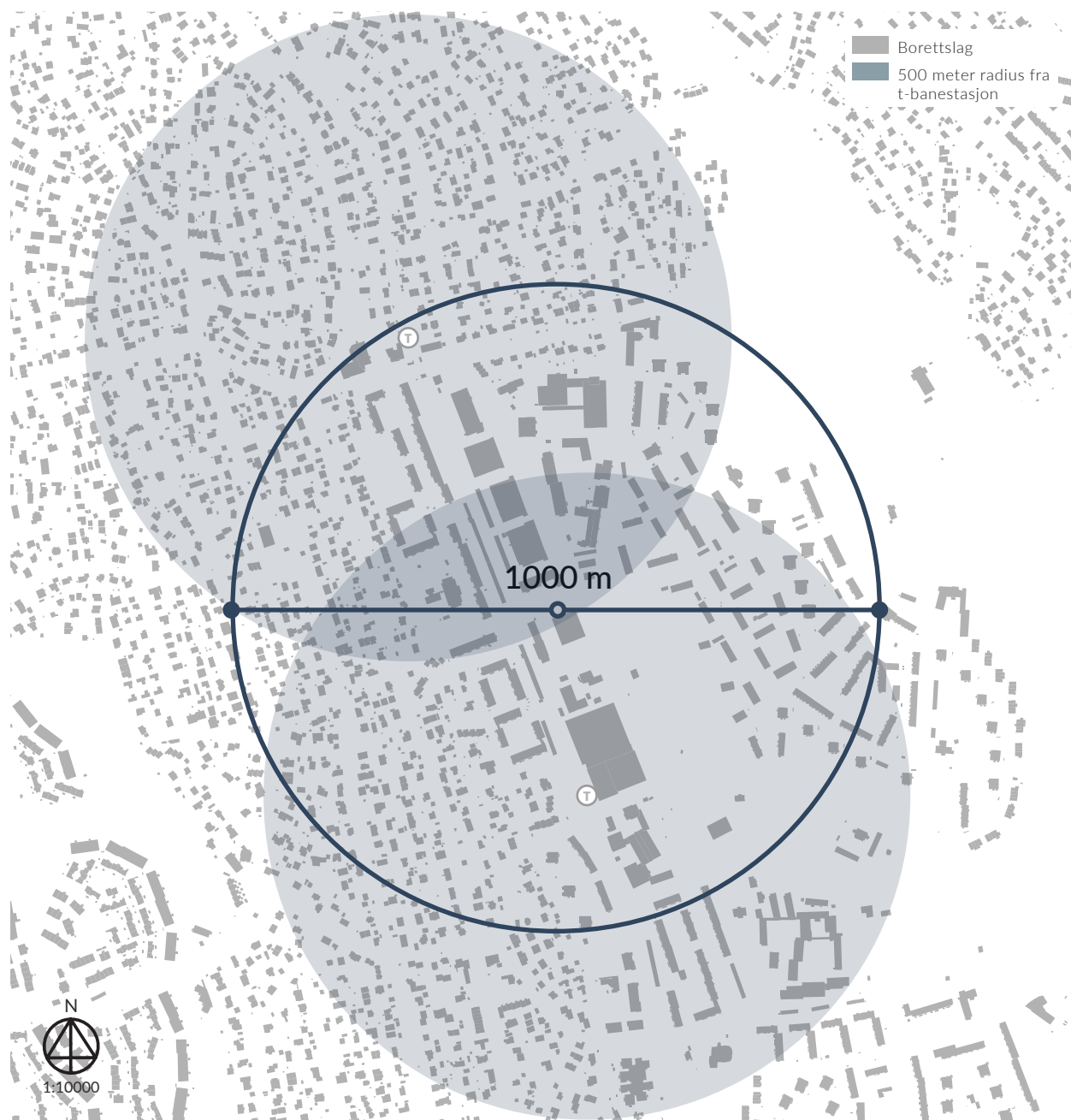
for den lokale trafikken og deler Lambertseter i øst og vest. Cecilie Thoresens vei er en viktig forbindelse for både fotgjengere, syklister og bilister. Veien er tilknyttet både Lambertseter og Karlsrud skole, og brukes i stor grad av barn og unge i skolealder. Veiene er orientert mot boligfunksjonen og næringsbeltet som er tilknyttet Cecilie Thoresens vei. For en økt grad av bymessighet er det viktig at det tilrettelegges for varierte forbindelser og de til sammen fungerer som en helhet.



2

AVSTANDER

Kartet viser hvor stort areal en radius på 500 meter dekker rundt hver av T-banestoppene. Arealene overlapper sentralt på næringsbeltet og vi ser området som et strategisk element i videre arbeid med forbindelser. Kartet viser at næringsbeltet ligger i kort avstand til T-banestasjoner, og dette legger et grunnlag for at hele næringsbeltet kan oppnå høyere utnyttelse.



TRAFIKK

E6 er tilknyttet Lambertseter i øst, og generer mye biltrafikk inn på området. Lambertseterveien mellom E6 og sentrene har en årsdøgntrafikk på 11500 biler, som sperrer seg videre i vest, og i retning sør i Cecilie Thoresens vei.

Området er sterkt trafikkert, noe som ikke er forenlig med et mål om økt bymessighet som skal tilrettelegge for flere fotgjengere i gatene. For å redusere biltrafikken må man generelt få flere folk til å bruke beina, sykkel eller kollektiv trafikk. Økt kvalitet av gangforbindelser er da helt sentralt.



1



2

Helt konkrete virkemidler for å redusere biltrafikken kan eksempelvis være å stenge av veier for biltrafikk, eller å gjøre om gater til gatetun med bilrestriksjoner. Dette vil ikke i første omgang redusere den totale bilbruken – men vil skape økt trafikk på veier i omgivelsene rundt. Høy grad av biltrafikk vil også gjøre området mindre trygt. Derfor er det viktig å gjøre det mer attraktivt å ta i bruk mer miljøvennlige transportmidler.

KOLLEKTIVDEKNING

T-BANEN

T-baneforbindelsen er den raskeste kollektivforbindelsen inn til Oslo sentrum. Det går T-bane ca hvert 7. minutt fra morgen- til kveldsrushet. T-banen bruker henholdsvis 18 og 16 minutter fra Lambertseter og Karlsrud til Jernbanetorget.



1



BUSS



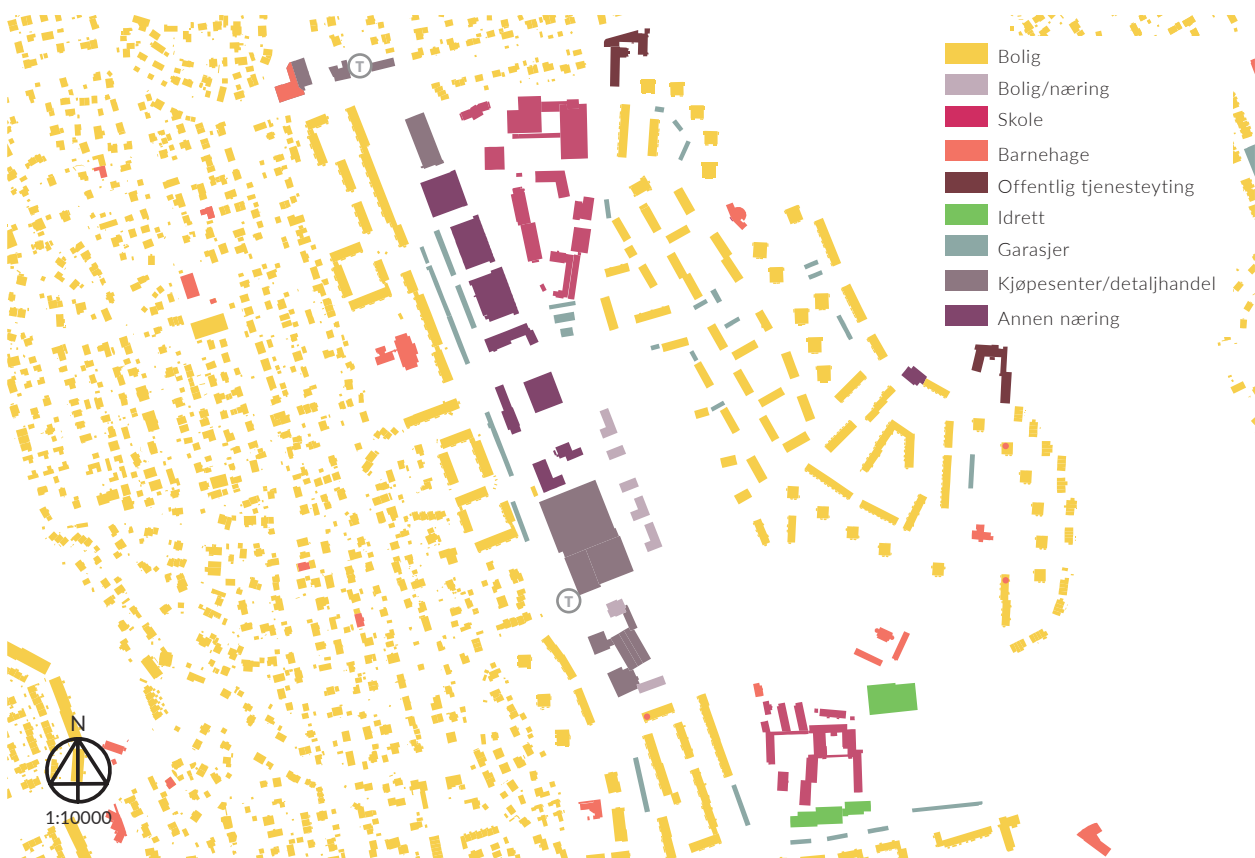
2

Interne bussrutene 75B Lambertseter ring og 75A Nordseter – Sæter – Lambertseter går hver halvtime. Lambertseter ring går mellom alle de originale nabolagene i Rinnanplanen for Lambertseter. Buss 74 går fra Mortensrud T til Vika og har avgang hvert kvarter. Denne bussen bruker ca. 26 minutter fra Lambertseter til Vika. Det går også morgenbuss 104 fra Bergkrystallen (kl 04:08, 04:34 og 05:08) og nattbussrute N4 i helgene.

FUNKSJONER

Kartet viser en kategorisering av de overordnede funksjonene på området. (En nærmere undersøkelse av funksjoner gjennomføres i mulighetsstudien.) Kartet illustrerer at boligfunksjoner er separert fra nærings- og handelsfunksjoner. Det er kun to eldre boligbygg som innehar flerfunksjonalitet, med handelsfunksjoner i første etasje. Alle andre bygg er funksjonsdelt. Ny bebyggelse langs Cecilie Thoresens vei skal bygges med publikumsrettede funksjoner i første etasje. Området har innslag av sosial infrastruktur som skoler, eldreboliger og barnehager tilknyttet sentrum.

Området har to kjøpesentre med samme eier. Det gamle senteret er en del av drabantbyplanen fra 1950-tallet, og var utformet med en gågate i midten. Senteret ble bygget inn og gågaten forsvant. Det nye senteret ble bygget om i 2010.



Bymessig utvikling må sette fokus på mangelen av flerfunksjonaliteten på området. Det er viktig å blande boligfunksjoner med andre type funksjoner.

MØTEPLASSER

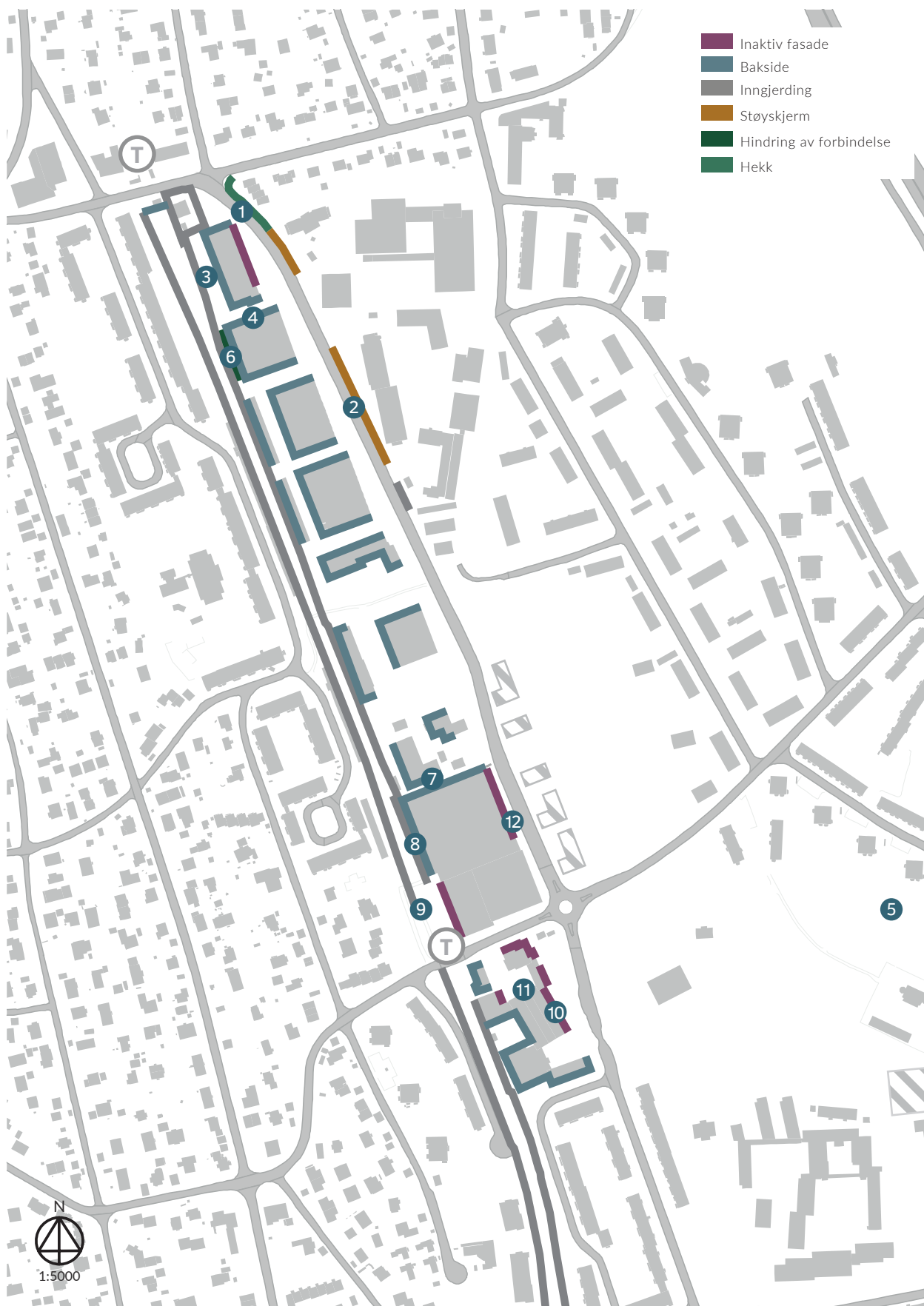
Kartet viser en oversikt over ulike typer møteplasser på området. Møteplassene er i varierende grad opparbeidet. Trening og idrett er en viktig faktor på Lambertseter, og det finnes arealer for dette både utendørs i idrettsparken, og inne på tre treningssentre. Idrettsplass og friarealer er viktige møteplasser for barn og unge, og andre tilknyttet fysisk aktivitet.

Området har to torg, som er allment tilgjengelig, hvor disse også er juridisk sikret gjennom KDP-17. De to torgene er ikke lenger inviterende byrom etter at det gamle senteret som knyttet dem sammen ble lukket igjen. Det nye kjøpesenteret har en av de viktigste møteplassene innendørs, men legger begrensninger på utfoldelse på møteplassen både ved at det er privat eid og drevet, samt regulert av åpningstider.



Det er få møteplasser på Lambertseter som inviterer til ulike aktiviteter, og de gjenspeiler heller ikke mangfoldet i beboersammensetningen på området. Flerfunksjonelle møteplasser kunne potensielt økt bymessigheten på Lambertseter.

SIGNALER FRA BYGDE OMGIVELSER





1



2



3



4



5



6



7



8



9



10



11



12

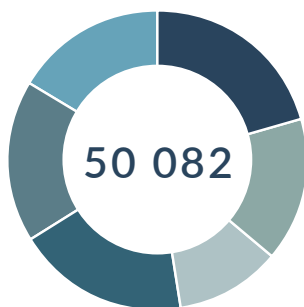
SOSIALE FORHOLD

I denne delen vil vi kikke nærmere på sosiale forhold. For å få en oversikt over hva disse består av på Lambertseter, har vi inkludert statistikk for bydelen som helhet (Nordstrand), og to delbydeler (Nordstrand og Lambertseter) som ligger begge ligger delvis innenfor oppgavens områdeavgrensning. Delbydel Lambertseter består hovedsakelig av en drabantstruktur med tilhørende næringsarealer, mens delbydel Nordstrand representerer eneboligområder. Vi vil kartlegge demografi, inntekt, andel innvandrere, boligsituasjon, flyttemønster og kulturtilbud. Vi vil også se nærmere på hvordan drabantbyen Lambertseter oppfattes, både av folk som bor der, og av folk utenfra.

Den sosiale kartleggingen kan gi oss en bredere forståelse av brukergrunnet på Lambertseter, altså hva består det sosiale livet av. Vi har derfor sett det som hensiktsmessig å inkludere bydel Grünerløkka som en referanse i kartleggingen. Vi anser dette som en bydel med høy grad av bymessighet, og ved å sammenligne Grünerløkka med Lambertseterområdet gir dette oss et grunnlag for å sammenligne de sosiale forholdene og hvordan dette tilrettelegger og begrenser for en bymessig utvikling. Den sosiale kartleggingen avsluttes av resultatene fra vår egenproduserte spørreundersøkelse, som fremstilles i to ordskyer.

BYDELSGRENSER OG BEFOLKNINGSTALL

Oversikten viser befolkningstall i delbydelene i bydel Nordstrand. Lambertseter er den delbydelen med høyest befolkning, med 10350 innbyggere. Totalt sett har bydel Nordstrand 50 082 mennesker, og sammenlignet med Grünerløkka som har 56 137, er det ingen vesentlig forskjell. Hvis vi derimot ser på innbyggertettheten, har Grünerløkka nærmere 4 ganger så høy tetthet av mennesker per m². Dette gir oss en bekreftelse på at tettheten må opp for å øke graden av bymessighet på Lambertseter.



TOTALT AREAL 16,9 km²
336,5 m²/innbygger

Bydel Nordstrand

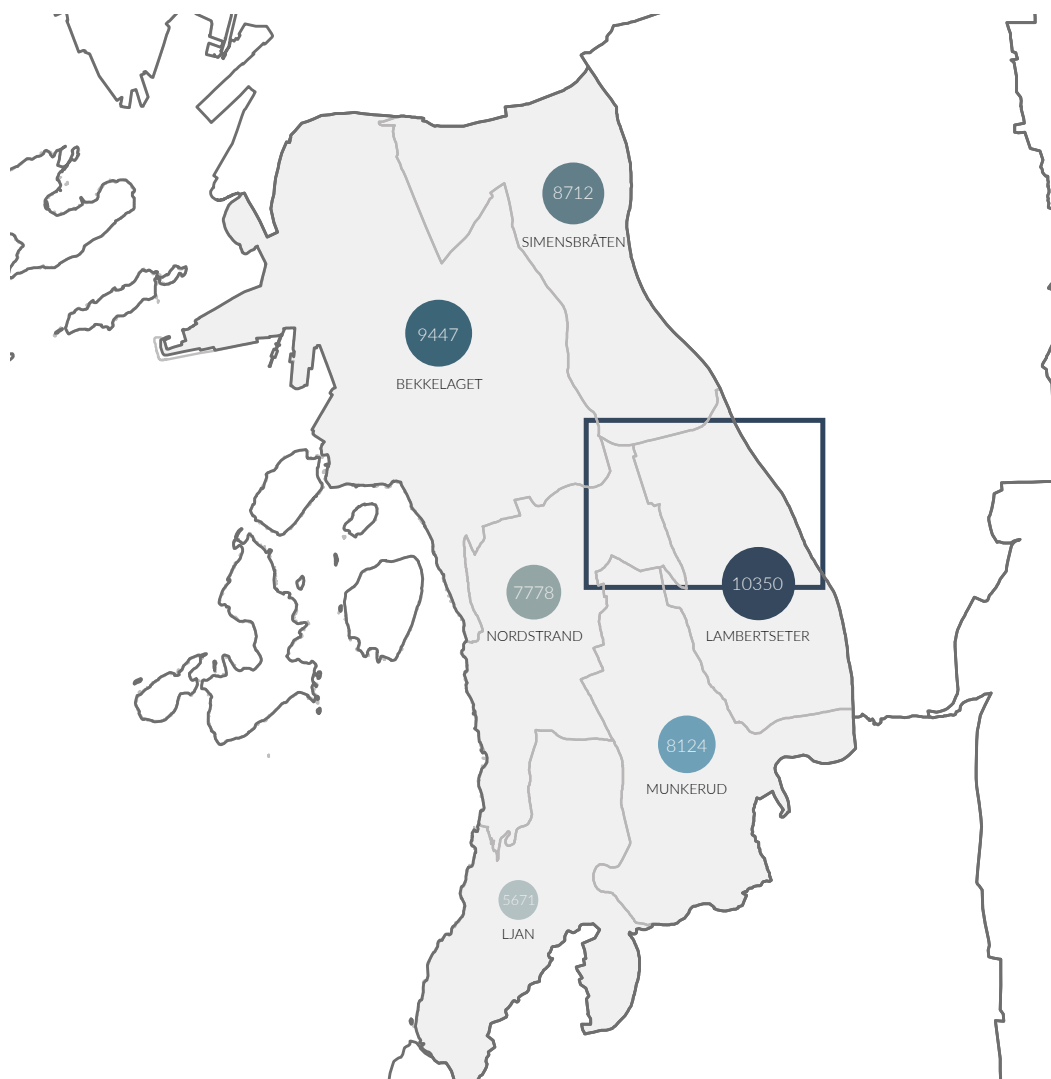
Befolkningstall for bydelen (Oslo kommune, 2016)
Diagrammet viser fordelingen av befolkningen i delbydelene.



TOTALT AREAL 4,75 km²
84,6 m²/innbygger

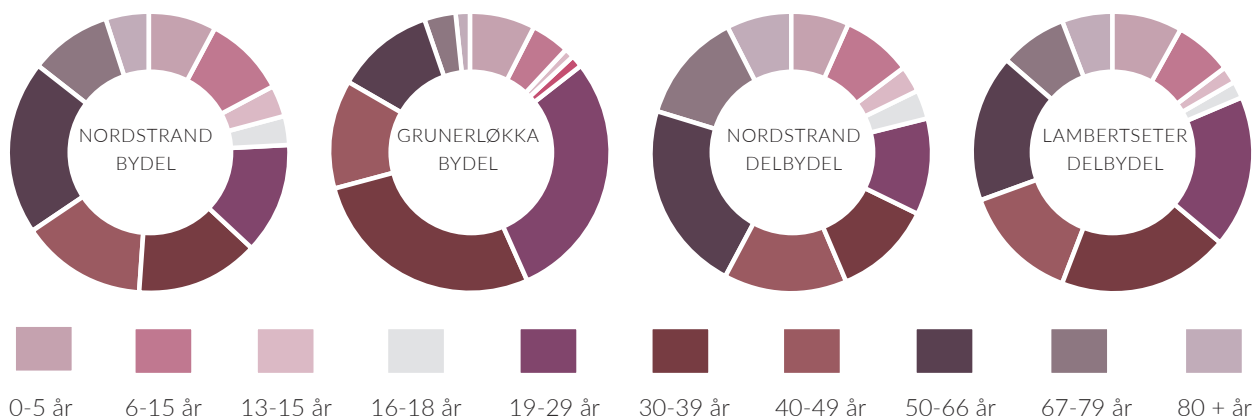
Bydel Grünerløkka

Befolkningstall (Oslo kommune, 2016)

**Delbydelene**

Kartet viser arealene og befolkningstall for delbydelene i Nordstrand Bydel. Rektanget viser det geografiske utsnittet vi har anvendt i denne oppgaven.

ALDERSSAMMENSETNING



Diagrammene viser alderssammensetning på de utvalgte områdene (Oslo statistikkbank 2016). Grünerløkka har en lavere andel av barn og unge under 19 år, og en betydelig høyere andel av mennesker mellom 19-49 år, sammenlignet med bydel Nordstrand. Delbydel Lambertseter har en høyere andel av mennesker mellom 19-49 år sammenlignet med bydelen totalt sett.

Den høye andelen av innbyggere mellom 19-49 år på Grünerløkka kan være en av grunnene til at vi oppfatter det som mer bymessig. Grünerløkka er kjent for et yrende folkeliv og et bredt utvalg av barer og restauranter. For å øke graden av bymessighet på Lambertseterområdet er det viktig at en bred variasjon av attraksjoner og tilbud sikres og tilpasses områdets alderssammensetning.

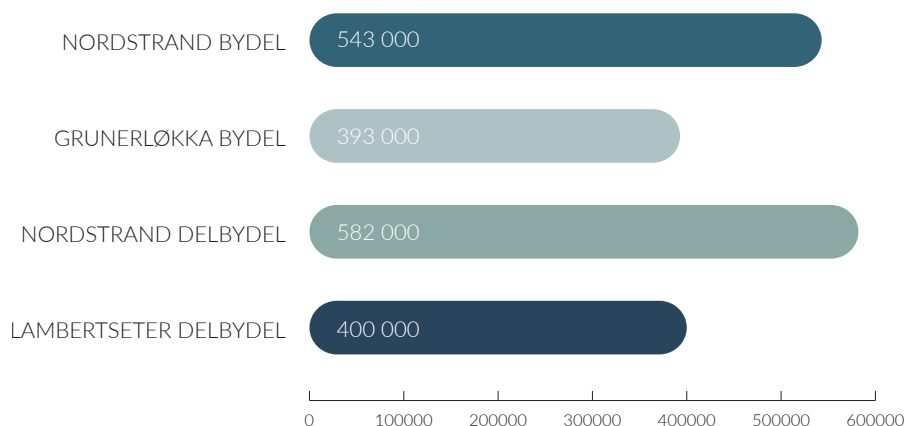
BARN OG UNGE

Bydel Nordstrand har en høyere andel barn og unge under 20 år (25,1%), sammenlignet med Grünerløkka (15,4 %) (Oslo statistikkbank 2016). Lambertseter har noe lavere andel barn og unge enn Nordstrand som helhet (19,3 %). Andelen ungdomsskoleelever i bydel Nordstrand som oppgir at de er litt eller svært fornøyd med lokalmiljøet, er høyere enn landsnivået (Folkehelseprofilen Nordstrand 2016). Tallene er kun tilgjengelige på bydelsnivå, og kan derfor variere mellom delbydeler.

Barn og unge trenger steder å være, møtes og utføre aktiviteter. Barnefamilier er ofte flinke til å ta i bruk et område, både gjennom organiserte aktiviteter som finner sted, men også uorganiserte aktiviteter som friarealer kan tilrettelegge for. Det er også viktig å ta ungdoms behov på alvor i bylivet, og det er viktig å etablere både organiserte og uorganiserte arenaer for ungdom. Det finnes et bredt utvalg av tilbud for unge på Lambertseter. Fritidsklubben er mye brukt, og det er tilrettelagt for flere typer organisert idrett som bryting, fotball og dans, samt kulturtilbud som bibliotek, kino og teater.

Lambertseter VGS kom på andreplass i antall søkere av alle videregående skoler i Oslo i 2016, og ansees derfor som en av de mest attraktive skolene i Oslo. Lambertseter VGS har 224 plasser på første trinn og hadde 352 søkere høsten 2016 (Knudsen 2016).

INNTTEKT OG ARBEIDSSTYRKE

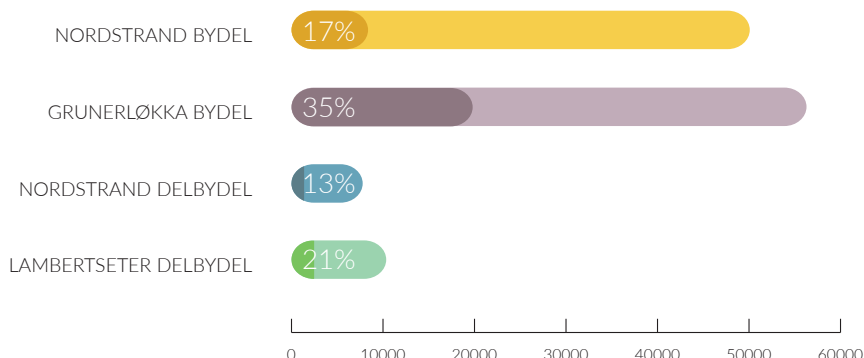


Basert på inntektstallene ser vi at Lambertseter delbydel har en betraktelig lavere gjennomsnittsinntekt sammenlignet med bydelen totalt sett og delbydelen Nordstrand (Oslo statistikkbank 2016).

Det er mange elementer som kan påvirke bruken av tilbud og møteplasser, men tilgjengelighet er et grunnleggende element. Hvis tilgjengeligheten begrenses gjennom økonomiske virkemidler, kan dette påvirke aktivitet og bruken av tilbudene.

Det er en høyere andelen av lavutdannede på Lambertseter (21 %) sammenlignet med bydelen (16%), men det er lavere enn Oslo sett samlet (24%) (Utvikling- og kompetanseetaten 2015). Grunerløkka ligger på snitt med tallene for Oslo som helhet. På Lambertseter har 18 % i aldersgruppen 16-66 nedsatt funksjonsevne, som er høyest i bydelen og høyere enn Oslo (14%). Grunerløkka har en lavere andel bosatte med nedsatt funksjonsevne sammenlignet med Oslo som helhet (Utvikling- og kompetanseetaten 2015).

INNVANDRERE

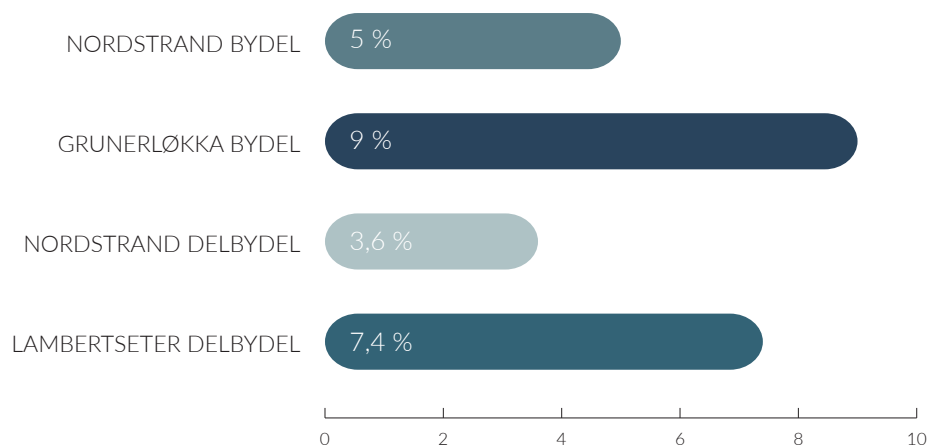


Bydel Nordstrand har 17 % innvandrere, og Lambertseter er det området med høyest andel innvandrere med 21 % (Oslo statistikkbank 2016). Lambertseter har en høyere andel barn med innvandrerbakgrunn (ca. 20 %) enn bydelen forøvrig, hvor nærmere 17 % er norskfødte med innvandrerforeldre. Delbydel Nordstrand har ca. 7 % barn med innvandrerbakgrunn, hvor cirka halvparten er norskfødte med innvandrerforeldre (Utvikling- og kompetanseetaten 2015). Innvandring kan være et positivt element for mangfoldet i et område, og det er viktig at det finnes arenaer for gode møter mellom ulike kulturer.

BOLIGSITUASJON

Bydel Nordstrand har en høy andel av innbyggere som eier egen bolig (gjennomsnittlig 81 %), som er høyere enn Oslo som helhet (Utvikling- og kompetanseetaten 2015). Bydel Grünerløkka har et gjennomsnitt på ca. 57 % som eier egen bolig, noe som er lavere enn Oslo som helhet (Utvikling- og kompetanseetaten 2015)

Andelen trangbodde er høyere på Lambertseter (ca 7 %) enn bydelen sett samlet (5%) (Utvikling- og kompetanseetaten 2015). Trangboddheten i Oslo som helhet er i overkant av 8 %, og i bydel Grünerløkka er gjennomsnittlig 9 %, noe som er høyere enn både bydel Nordstrand og byen som helhet (Utvikling- og kompetanseetaten 2015). Utviklings- og kompetanseetaten (2015) definerer trangboddhet som mindre enn 20 kvm per person i en boenhet.



KOMMUNALE BOLIGER

Det finnes 500 utleiekontrakter for kommunale boliger i bydel Nordstrand. I telefonkontakt med Nordstrand Boligkontor ønsker de ikke å oppgi hvilke delbydeler/grunnkretser andelen av de kommunale boligene er lokalisert. Nordstrand boligkontor opplyser om at kommunen også eier 54 boliger til omsorg +, som er boliger for eldre. Nordstrand boligkontor uttaler at det er vanskelig å si noe om antall mennesker som bor i kommunale boliger. Informasjon de oppgir er at det er mange enslige beboere, og at det er høy utskiftning i de kommunale boligene. Vi har ikke hatt tilgang til tall rundt kommunale boliger i bydel Grünerløkka.

FLYTTEMØNSTRE

Flyttemønstre i Oslo viser at det er en negativ netto-innflytting til Oslo fra andre steder i Norge. Det er innvandring som resulterer i en positiv netto-innflytting til Oslo i perioden 1990-2010 (SSB 2013:10-11). Det er en tendens at flere innvandrere flytter til øst og sørlige deler av Oslo. Personer uten innvandrerbakgrunn bidrar negativt til nettoinnflyttingen i øst og sørlige deler av byen, og dette skyldes i hovedsak flyttetap ut til Akershus (SSB 2013:16).

I Oslo kan man se tre hovedtendenser når det gjelder flyttemønstre. Det er stor pågang av unge voksne inn til indre by fra andre steder i Norge, voksne i etableringsfasen flytter ut i ytre bydeler, og videre flytter folk videre fra de ytre bydeler utover igjen hovedsakelig i retning Akershus (SSB 2013).

I bydel Nordstrand ser man en svak ten-

dens til utflytting i aldersgruppen 50 år og eldre. Innflyttere består i større grad av aldersgruppen 20-49 år (Utvikling- og kompetanseetaten 2015).

På Lambertseter er flyttehyppigheten høyere enn gjennomsnittet i bydelen, hvor 16 % er på flyttefot årlig (Utvikling- og kompetanseetaten 2015). En høy flyttehyppighet kan virke negativt på nabolagene, fordi sjansene for å bli kjent med naboene sine blir mindre jo oftere folk flytter. Samtidig er en høyere flyttefrekvens også et tegn på dynamikk og en bevegelse av mennesker. En økt fysisk tetthet på Lambertseter vil også mest sannsynlig øke flyttefrekvensen ytterligere. Det kan være mange grunner til at folk flytter, men det blir desto viktigere å etablere gode funksjoner og bredt tilbud for nyinnflyttede slik at området oppleves som et attraktivt sted å leve.



Flyttemønstre

Diagrammet illustrerer inn- og utflyttingstendensen

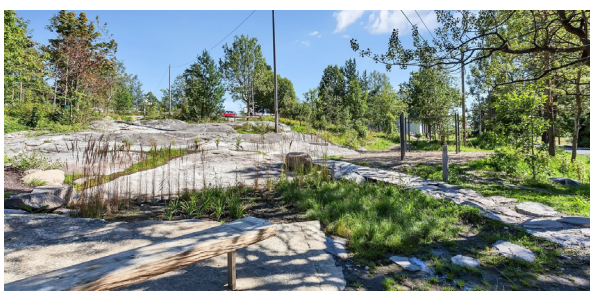
KULTURTILBUD

Et bredt og variert kulturtilbud er viktig for et bymessig område. Kultur kan skape viktige attraksjoner som tilrettelegger for byliv på flere tider på døgnet. Kulturtilbud er viktige arenaer for å skape møter mellom ulike aldre og kulturer.



IDRETTSPARKEN

Lambertseter idrettspark består av to fotballbaner, med både kunst- og naturgress, stadion for friidrett og en idrettslekeplass. I tillegg legges det skøyteis på deler av plassen i vinterhalvåret. Idrettsparken drives av Lambertseter idrettsforening, som tilbyr fotball, friidrett og alltrening (Oslo Kommune udatert, Lambertseter idrettsforening udatert).



TUFTEPARKEN

Tufteparken er et resultat av midler tildelt fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten (februar 2010) til etablering av torg og møteplasser som en del av KDP-17. Tufteparken er etablert i krysset mellom Lambertseterveien og Langbølgen, og skal tilrettelegge for aktiviteter og møter utendørs (Bydel Nordstrand 2012).



FLERBRUKSHALLEN

Utbyggingen av en flerbrukshall i tilknytning til idrettsparken er påbegynt høsten 2016. I følge planen kan det bygges en idrettshall hvor også bryterklubben (som i dag holder til i det vernede Radiohuset) kan få plass. Flerbrukshallen skal tilby en innendørs arena for idrett og aktivitet for barn og unge i området (PBE, 2012b)



SVØMMEHALL

Svømmehallen anvendes av svømmeklubben og skoler i ukedagene.

Lørdag og søndag er hallen åpen for publikumsbading, og bassenget deles inn i ulike soner slik at hallen er egnet for både barn og voksne (Lambertseter svømmeklubb udatert).



KINO

Symra Kino ble åpnet i 1965 og hadde opprinnelig en visningssal med plass til over 400 besøkende. Kinoen ble modernisert i sammenheng med ombyggingen av det nye senteret, og har fra 2010 to visningssaler, med plass til henholdsvis 207 og 93 besøkende. Kinoen brukes også til skoleforestillinger, og har åpent på dagtid fire dager i uken (NFKINO udatert).



PARSELLHAGER

Etableringen av parsellhager ble gjennomført i 2001 og var et resultat av lokalt engasjement og hjelp fra Frivillighetssentralen i bydelen. Parsellhagene ligger i den gamle skolehagen til Karlsrud skole, som lenge hadde ligget brakk. Målet med parsellhagene er ikke bare økologisk dyrking, men også at det skal fungere som et samlingssted for voksne, og spesielt for kvinner med ulik bakgrunn (Parsellhager udatert). Parsellhagene er et gratis tilbud for beboere på Lambertseter.



BIBLIOTEK

Lambertseter-biblioteket er lokalisert i det nye senteret som ble ombygd i 2010. Biblioteket har utvidet åpningstid, hvor registrerte brukere kan ta i bruk biblioteket (mellom kl. 07 og 23) utenom stengetid og alle dager i året (Deichman 2016). Biblioteket er mye brukt av barnehager og skolelever.



FRITIDSKLUBBEN

Fritidsklubben på Lambertseter er et rusfritt aktivitetstilbud for barn og ungdom fra 5. klasse og opp til 18 år. Klubben tilbyr aktiviteter og arrangementer som disco, konserter, danse- og treningsmuligheter, filmvisning, innendørs skating og matlagning. Kaféen er åpen tirsdag til fredag, dansegrupper finner sted onsdager, gitar- og bandundervisning, samt streetdance på tirsdager og torsdager, og breakdance på onsdager (Oslo Kommune, udatert b).

ATTRAKTIVITET

Ulike steder fremstilles og oppfattes på ulike måter. For å få et innblikk i hvordan Lambertseter oppfattes både av beboere, men også fra andre utenfra skal vi diskutere kort attraktivitet, omdømme og beboerperspektiv på Lambertseter. Dette gir oss en indikasjon på hvordan stedet er representert og forstått av beboere, brukere og andre.

Attraktivitet kan oppfattes som et områdes tiltrekningskraft på beboere og boligøkere (Hansen og Brattbakk 2005: 38). Som et uttrykk for et områdes attraktivitet kan man undersøke og sammenligne boligpriser på området. En markedsbasert omsetningspris er et enkelt og sterkt uttrykk for attraktivitet, men det er selvfølgelig andre ting som også påvirker prisene og preferansene for valg av bosted (Brattbakk og Hansen 2005:38). I dagens boligmarked i Oslo er boliggetterspørselen så høy at alle områder opplever en økning i boligprisen.

Boligprisene varierer innad i områdene vi har valgt å kikke nærmere på, og representerer ulike forhold og bygningstypologier. Vi ser bort fra prisøkningen de siste årene, basert på at dette gjenspeiler andre faktorer enn nødvendigvis en økning i attraktiviteten.

Boligmarkedet kan ikke sees isolert fra boligmarkedet i Oslo, hvor det også har vært en kraftig økning sett helhetlig siden 2004.

OSLO

52 907,-

BYDEL GRUNERLØKKA

57 042,-

BYDEL NORDSTRAND

47 066,-

HELLINGA (DELBYDEL NORDSTRAND)

47 200,-

NYLÆNDE (DELBYDEL LAMBERTSETER)

43 725,-

Boligpriser

Gjennomsnittlig kvadratmeterpris på alle solgte boliger de fem siste årene (Eiendomsverdi 2016).

OMDØMME

Omdømme er knyttet opp mot attraktiviteten på et område, men gjenspeiler i større grad områdets status for området, sett utenfra (Hansen og Brattbakk 2005:42). Som nevnt handler dette om stedets representasjon og symbolske verdi som finnes og oppstår i menneskers bevissthet.

Generelt er drabantbyene lavt ansett (Hansen og Brattbakk 2005:252). Dette varierer mellom drabantbyene, og Lambertseter har til dels et bedre omdømme enn andre drabantbyer. Det kan være flere grunner til dette. Lambertseter er en av de første drabantbyene som ble bygget på 50-tallet, og dette gir større mulighet for området til å "sette seg" (Hansen og Brattbakk 2005:50).

Da det ble reist spørsmål om attraktivitet i ulike drabantbyer i Oslo, viser undersøkelsen at Lambertseter kommer godt ut sammenlignet med andre drabantbyer. (Hansen og Brattbakk 2005:40).

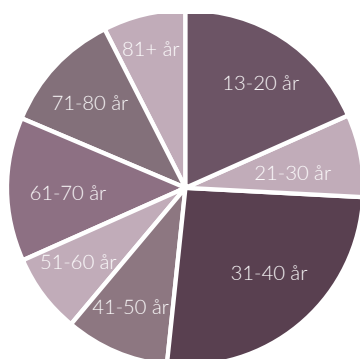
BEBOERPERSPEKTIV

Innbyggerne har ofte en annen oppfatning av drabantbyen enn folk utenfra. Det er for eksempel helt klart forskjell på hva beboere fra Oslo sentrum synes om Lambertseter, sammenlignet med områdets egne beboere.

På Lambertseter er det klare tall på at beboerne i mye større grad er fornøyde enn misfornøyde med ulike forhold ved eget boområde. Gjennomgående er folk fornøyde med bygningenes utforming, størrelse og kvalitet, uteområdene, kollektivtilbudet, naboene og tryggheten på området (Opinionsundersøkelse NBI/Analysehuset 2003 i Hansen og Brattbakk 2005: 263). Lambertseter scorer noe lavere på utvalget av butikker, kaféer og privat- og offentlig service, og hvor sentral beliggenheten er.

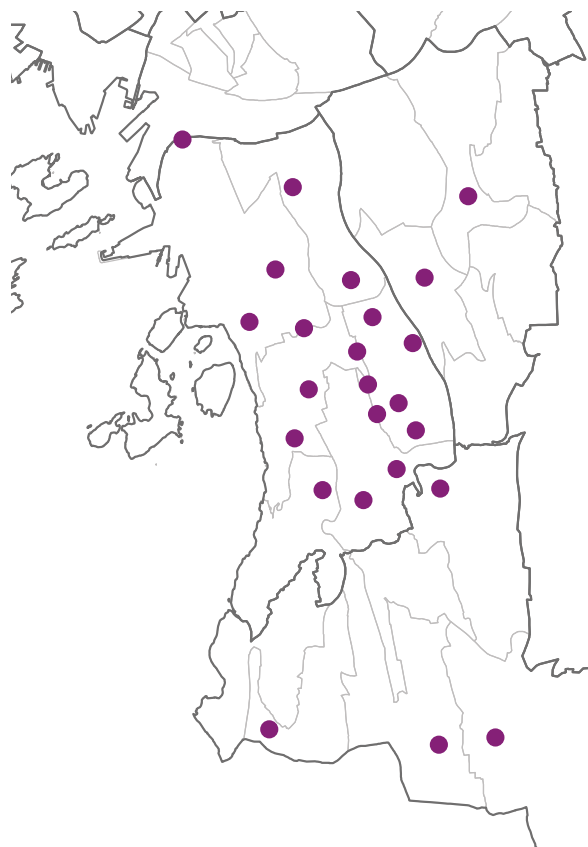
SPØRREUNDERSØKELSE

I oppgaven har vi så langt inkludert tidligere undersøkelser gjort rundt beboerperspektiv og oppfatninger av drabantbyen, både blant beboere og utenforstående. For at vi skulle få en bedre kjennskap til menneskene som tar i bruk omgivelsene på Lambertseter har vi gjennomført en kort spørreundersøkelse. Spørreundersøkelsen kan ikke forstås som representativ for oppfatninger blant brukere og beboere, men gir oss en innfallsvinkel til å diskutere lokale perspektiver på omgivelsene.

**Mari in action!****Alder**

24 KVINNER

30 MENN

Kjønn**En av gutta!****Respondentenes bosted**

Kartet viser bydeler og delbydeler sørøst i Oslo. Punktene viser at av de vi spurte kom flest fra bydelen Nordstrand og fra delbydelene Nordstrand, Lambertseter og Munkerud. Ved å spørre etter postnummer fikk vi en indikasjon på at folk kommer også fra andre steder enn Lambertseter.

KVALITETER



ØNSKER



Ønsker

En god nabolagsrestaurant var en av ønskene. Her fra Prune i New York.

Ordskyene viser en oppsummering av ulike kvaliteter og ønsker respondentene har for Lambertseter. Kjøpesenteret har tydeligvis en sentral funksjon på området, som også er godt tilknyttet offentlig transport. Kvalitetene på Lambertseter kan i større grad kategoriseres som mer overordnet tematikk, hvor begreper som «rolig», «nærhet» og «tilgjengelighet» ble nevnt flere ganger i ulike former.

Av ønskene som ble fremmet er det i stor grad mer konkrete forslag. Ungdommen var opptatt av å få etablert Burger King eller McDonalds, men også et bredere tilbud av aktiviteter. Dette var også folk med barn også opptatte av, tilgang til innendørs aktiviteter og flere helgeaktiviteter.

Slik vi leser svarene til ordskyene, ser vi at folk i stor grad setter høyt de typiske drabantbykvalitetene som grønne omgivelser, ro og utvalget til kjøpesenteret. Ved å oppsummere ønskene ser vi en tendens til etterspørsel av flere bymessige kvaliteter hvor det er ønskelig med mer gateliv, kvelds- og helgetilbud som restauranter, kaféer og barer, men også flere aktiviteter.

Arbeidet med spørreundersøkelsen og sva-



rene vi fikk, gir oss økt innsikt og et godt utgangspunkt for å drøfte hvordan drabantbykvalitetene kan sees i forhold til utvikling av en økt grad av bymessige kvaliteter på området. Vi håper at en fortetting av både mennesker, funksjoner og bygninger kan være forenelig med drabantbyens historie, hvis dette sikrer fysiske strukturer som er tilpasset beboernes behov. Det vil være helt sentral å legge noen fysiske rammer som har som hensikt å øke graden av menneskelig interaksjon og inviterende steder gjennom tilgjengelighet, nærhet og kvalitetsbevisst utforming. Vi mener også at et sentralt punkt for fremtidig planlegging på Lambertseter er å inkludere beboerperspektivet, og skape en reell medvirkning fra beboere, slik at justeringer i det bygde miljøet blir tilpasset de ønsker og behov menneskene her har.

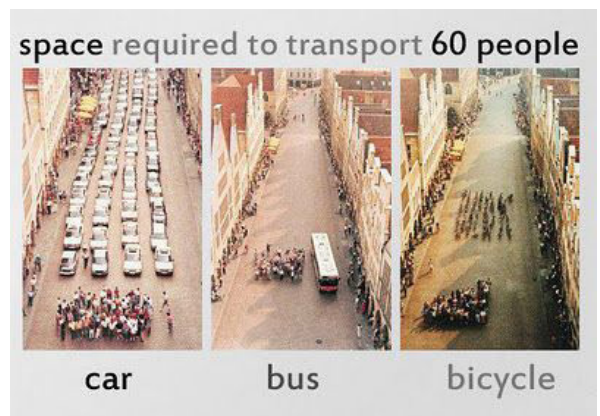
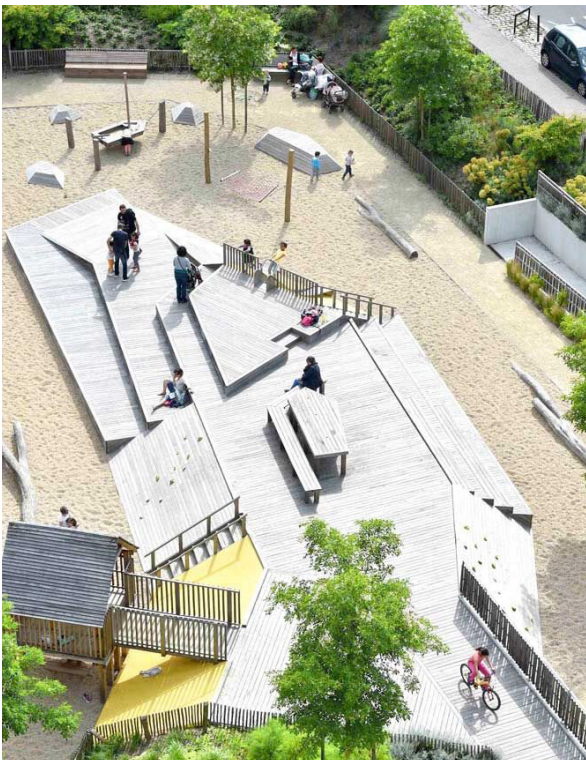
**Grønne kvaliteter**

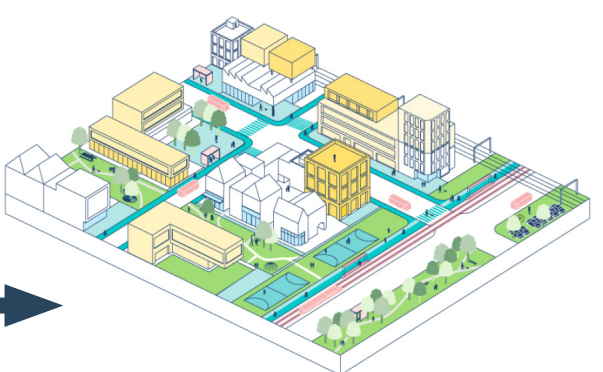
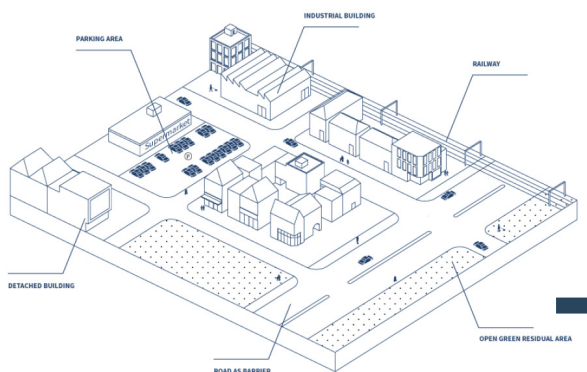
Et panorama tatt av idrettsparken med kjøpesenterene i bakgrunnen.

MULIGHETSSTUDIJE

Videre i oppgaven vil vi nå ta for oss hvilke fysiske strukturer og endringer av disse som kan øke graden av bymessighet på Lambertseter. Vi vil diskutere mulighetene som foreligger på Lambertseter i lys av faglitteraturen vi har diskutert og kartleggingen vi har gjennomført. Her vil vi undersøke hvordan variasjon og tetthet av funksjoner, bygninger, forbindelser og visuelle kvaliteter kan tilrettelegge for en økt grad av menneskelig interaksjon. Tilslutt samler vi elementene for å se hvilke konkrete fysiske løsninger som vil øke graden av bymessighet på Lambertseter.

IDEALER FOR BYMESSIGHET





FUNKSJONER

Funksjoner er en viktig del av bymessighet. Funksjoner omfatter alle delene av livet som foregår både fysisk og sosialt.

Med et grunnlag i faglitteraturen har vi gjennom kartlegging og befaring identifisert de ulike funksjonene Lambertseterområdet består av. Lambertseter er et funksjonsdelt område, som har få flerfunksjonelle områder. Dette er resultat av drabantbyens idealer om soneinndeling, og vil være et viktig fokusområde for å øke graden av bymessigheten på området.

Vi har utarbeidet en oversikt over funksjonene vi har observert på Lambertseter. Oversikten viser en skjønnsmessig kategorisering av funksjoner basert på innhold og struktur, hvor vi også har kategorisert dem etter lav og høy grad av bymessighet. Bymessig innhold definerer vi som at funksjonene har et innhold som generer menneskelig interaksjon og by- og gateliv. Bymessig struktur definerer vi som funksjoner som har en fysisk struktur som tilrettelegger for et bymessig innhold.

Noen av funksjonene har vi også definert som å ha viktig potensial for å skape høyere bymessighet, og det er hovedsakelig funksjoner som omhandler det sosiale aspektet.

En del funksjoner som friarealer og skog, oppleves nødvendigvis ikke som bymessige med hensyn til både innhold og struktur. Funksjonene kan fortsatt være viktige for å tiltrekke folk og generere menneskelig interaksjon. Disse funksjonene kan også bidra til å forbedre bevegelsen i området.

I skjemaet har vi kategorisert noen av funksjonene til å vise potensial for å øke graden av bymessighet. Dette er funksjoner som i dag har innhold eller struktur av bymessig karakter, men kan ved kvalitetsbevisst endring bidra til å øke bymessigheten vesent-

lig. Forbindelser for gående, skoleelever og syklister har et bymessig innhold, men mangler en bymessig struktur. På Lambertseter er det også store friarealer sør-øst i områdeavgrensningen og dette er elementer som ikke nødvendigvis trenger en bymessig struktur i seg selv, men må kobles til den bymessige strukturen, slik at merverdi kan skapes og at det blir et større potensial for menneskelige møter. En variasjon av funksjoner kan skape byrom som tilrettelegger for ulike typer aktiviteter og er inviterende for bruk.

SKJEMA

FUNKSJONER	HØY GRAD AV BYMESSIGHET		LAV GRAD AV BYMESSIGHET		POTENSIAL
	INNHOLD	STRUKTUR	INNHOLD	STRUKTUR	
Møteplasser	●			●	●
- torg		●	●		●
- serveringssteder	●	●			●
Kino	●	●			
Bibliotek	●	●			
Kjøpesenter	●	●		●	
- butikktvalg	●			●	
- møteplasser	●	●			
- fasader				●	
Forbindelser	●			●	
- sykkel			●	●	●
- gange			●	●	●
- skolevei			●	●	●
Bruk av bil			●	●	
Støyeskjerm			●	●	
Fartsgrenser			●	●	
Kollektiv trafikk	●	●			
Bussholdeplasser	●	●			
T-banestasjoner	●	●			
Offentlig tjenester:					
- skole	●			●	
- barnehage			●	●	
- eldrehjem			●	●	
Kulturminner:			●		
- Lambertseter Gård			●	●	●
- Radiohuset			●	●	●
Næring:					
- bilbasert			●	●	●
- bensinstasjon			●	●	
- fasader			●	●	
Boliger	●			●	●
Friarealer	●			●	●
Skogen	●			●	●
Idrettspark	●			●	●
Flerbrukshall				●	●
Fritidsklubb	●			●	●
Bekk	●			●	●

LOKALISERING AV FUNKSJONER

Ved å undersøke nærmere hva funksjonene består av, har vi identifisert at funksjonsdelingen også er gjeldende når vi ser nærmere på hva næring- og handelsfunksjonen består av. Handel er hovedsakelig orientert rundt kjøpesentrene, diverse næringsfunksjoner i næringsbeltet nord for sentrene og uteaktiviteter er orientert rundt friarealene ved idrettsparken.

Vi har identifisert en betraktelig andel av bilbasert næring på lokalisert mellom Karlsrud og Lambertseter t-banestasjoner. Dette er arealkrevende næring, lite publikumsrettet og funksjonene har ikke et bymessig innhold. Et spørsmål er om det er slik at de bilbaserte næringsfunksjonene har så liten verdi i en bymessig sammenheng at det eneste rette er å fjerne dem? Bilmerket Tesla går fram som et godt eksempel her.



Torg	3	Bibliotek	1
Bussholdeplass	10	Bowling	0
T-banestasjon	2	Bar / Pub	3
m / Eldresenter	2	Restaurant	2
ole / Utdanning	3	Kafe	4
Lekeplass	6	Take away	8
Butikker	ca.70	Treningssenter	3
Kiosk	5	Svømmehall	1
alleri / Museum	0	Idrettsbaner	9
Teater / Scene	0	Skøytebane	1
Kino	1		

De har flere steder etablert showrooms for bilsalg, og opptar mindre arealer enn tradisjonelle bilforhandlere. Økt bymessighet handler mye om å øke tettheten av mennesker, funksjoner og bygninger og store arealkrevende næringslokaler vil ikke gi et bymessig preg. Det er flere av de bilbaserte funksjonene som ikke vil kunne endres på denne Tesla-måten, for eksempel verksted og billakkering – og disse bør vurderes lagt ned for å øke bymessigheten.

Bensinstasjonen som ligger på nabotomta til det nye senteret, har som funksjon å tiltrekke seg flest mulig biler. Vi ser det som helt nødvendig at denne virksomheten legges ned, slik at arealene kan anvendes til andre funksjoner, som prioriterer menneskelig interaksjon. Denne tomten er en viktig brikke for å etablere funksjoner som knytter områdene sammen, også med hensyn til det nye senteret. Senteret har en klar introvert utforming og spesielt inngangspartiet i nord er svært avvisende. En løsning kan være å bygge på senteret slik at fasaden og inngangen i større grad signaliserer et inviterende rom og sees i sammenheng med omgivelsene rundt. Dette kan være like interessant for eier, som for ønske om å øke bymessigheten på stedet, fordi det vil potensielt generere mer byliv og folk på området. Det gamle senteret er i mye større grad, enn det nye, utformet slik at det henvender seg til omgivelsene. Kjøpesenteret er utformet slik at de fleste butikkfasader henvender seg ut mot gater og torg, og viser et helt annet ideal enn det nye senteret.

Parkering som funksjon er i stor grad tilstedeværende på Lambertseter. Det er tydelig i bybildet, og opptar mye arealer, som kunne ha blitt brukt til andre funksjoner (for eksempel bolig, møteplasser eller aktiviteter). I tillegg til en stor andel gateparke-

ring, parkeringsplasser og garasjehus, rommer parkeringshuset på kjøpesenteret 700 p-plasser. Parkering krever store arealer, men gir lite eller ingenting til omgivelsene som bidrar til en bymessig helhet. Parkering på bakkeplan kan lede til at et område oppleves som utrygt og lite inviterende. Tanken om sambruk og flerbruk av parkeringsplasser kan være et viktig element for å redusere antall parkeringsplasser. Dette vil kunne innebære at kjøpesenterets parkeringshus tilbyr parkeringsplasser til besøkende i åpningstid, men kunne åpnet opp for parkering for beboere og besøkende resten av døgnet timer. En sambruk av funksjoner vil kunne føre til en mer arealeffektiv bruk. Parkeringsplasser burde også sees i en større sammenheng på området slik at det ikke etableres uforholdsmessig mange plasser.

Boligfunksjonen har som nevnt monofunksjonell rolle på Lambertseter. I et bymessig landskap er det sentralt å etablere bolig sammen med andre funksjoner. Drabantbybebyggelsen signaliserer tradisjonelle boligformer og det er interessant å undersøke om utformingen av nye boliger kan tilpasses mer bymessig struktur som i karrébebyggelse. Overgangene mellom om bolig til gaten skaper i dag få klare skiller mellom offentlig og privat, og ny bebyggelse bør møte gaten på en mer bymessig måte.

SPØRREUNDERSØKELSEN

I spørreundersøkelsen vi gjennomførte så vi tendenser til at folk etterspør flere bymessige kvaliteter som restaurant, gateliv og aktiviteter. Etter observasjon mener vi at dagens tilbud av slik aktiviteter på Lambertseter ikke kan sammenlignes med tilbudet som finnes på for eksempel Grünerløkka.

DELOPPSUMMERING

Variasjon og tetthet av funksjoner er et sentralt premiss for å øke graden av bymessighet, og det er derfor sentralt å jobbe med dette på Lambertseter. Lambertseter har mange ulike funksjoner, men de er i stor grad delt. Slik vi ser det er det to tilnærminger til å øke flerfunksjonalitet på Lambertseter, transformasjon og justering. Transformasjon vil endre på både funksjonenes struktur og innhold, men justering kan legge til rette for funksjonsendring av innholdet. Næringsbeltet har stort potensial for transformasjon og etableringer av ny bymessig struktur av funksjoner er sentralt i for ny bygningsmasse. Det er viktig at bolig blandes med næring, handel og utearealer. Områdene rundt sentrene har mange funksjoner, men lav andel av boliger. Det er nyttig å ta i bruk eksisterende kvaliteter, og bygge videre med nye funksjoner for å skape flerfunksjonalitet. Et fokus på utvikling av næringsbeltet vil legge et grunnlag for flerfunksjonalitet utvikles i takt med utbygging.

En annen tilnærming for å øke graden av flerfunksjonalitet er å justere dagens situasjon mot mer bymessige funksjoner, ved funksjonsendringer i den eksisterende bygningsmassen. For å øke flerfunksjonaliteten gjennom justering er det også et viktig poeng å knytte funksjonene bedre sammen rent fysisk. Dette tilrettelegger at funksjonene er spredt, men skaper flerfunksjonalitet gjennom gode forbindelser og naturlige koblinger. Overgangen mellom funksjoner kan forbedres og øke potensialet for menneskelig interaksjon. En bedre kobling mellom ulike funksjoner kan også gi merverdi av en funksjon til en annen. I begge tilnærminger for å skape flerfunksjonalitet er det sentralt at iboende viktige funksjoner som grønne kvaliteter og møteplasser ivaretas og sees i sammenheng med endringer. For

å øke bymessighetsgraden på Lambertseter er det viktig å finne en riktig balanse mellom konsentrert og spredte funksjoner.

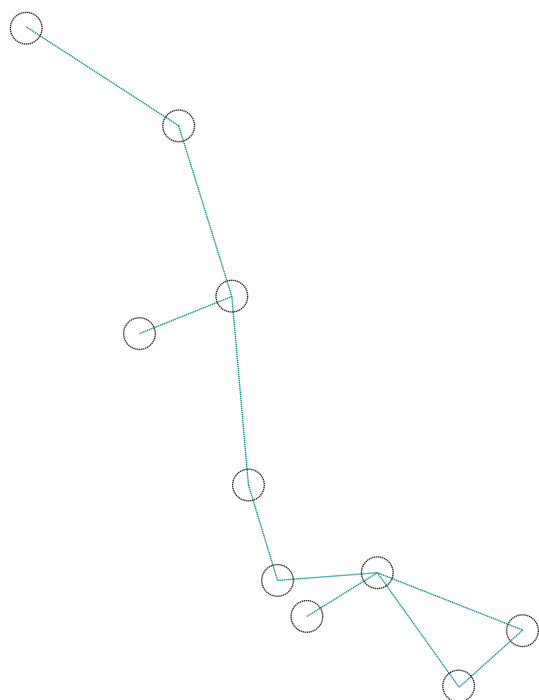
FORBINDELSER

Forbindelsene på Lambertseter er preget av barrierer nord-sør hvor både t-banen og bilveier deler området opp. Forbindelsene er viktige, men forhindrer god interaksjon mellom områdene øst-vest.

Derfor vil vi videre undersøke hvilke justeringer som kan gjøres i de fysiske strukturene for å bymessigheten ved å øke andelen gående, kvaliteten på forbindelsene og hvordan bilveier kan endres slik at trafikken håndteres. Vi vil også fokusere på forbindelser mellom viktige funksjoner og se hvordan området kan knyttes bedre sammen.

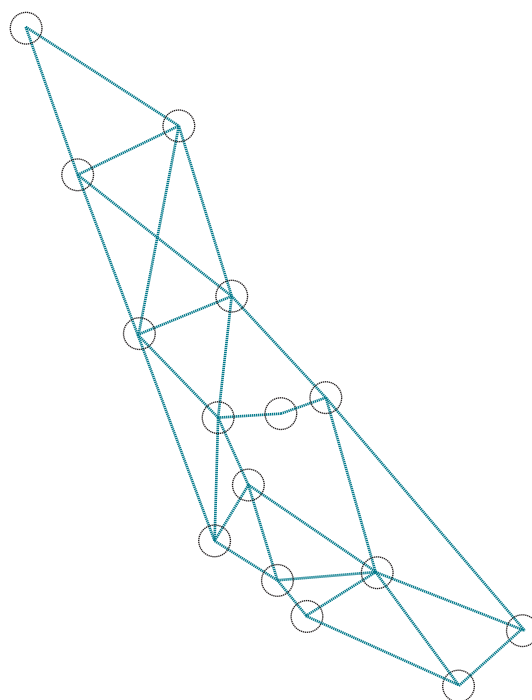
DAGENS SITUASJON

Diagrammet viser en skjematisk fremstilling av viktige målpunkt og forbindelser mellom disse i dagens situasjon. Strukturen er grovmasket og flere forbindelser oppleves som barrierer og er i mindre grad prioritert for gange- og sykkel.



IDEALER FOR BYMESSIGE FORBINDELSER

Diagrammet viser hvordan Lambertseter kan knyttes sammen gjennom et mer finmasket forbindelsesnettverk. Tilgjengeligheten vil øke og med en oppgradering av kvaliteten på forbindelsene kan biltrafikken oppleves mindre utrygg.

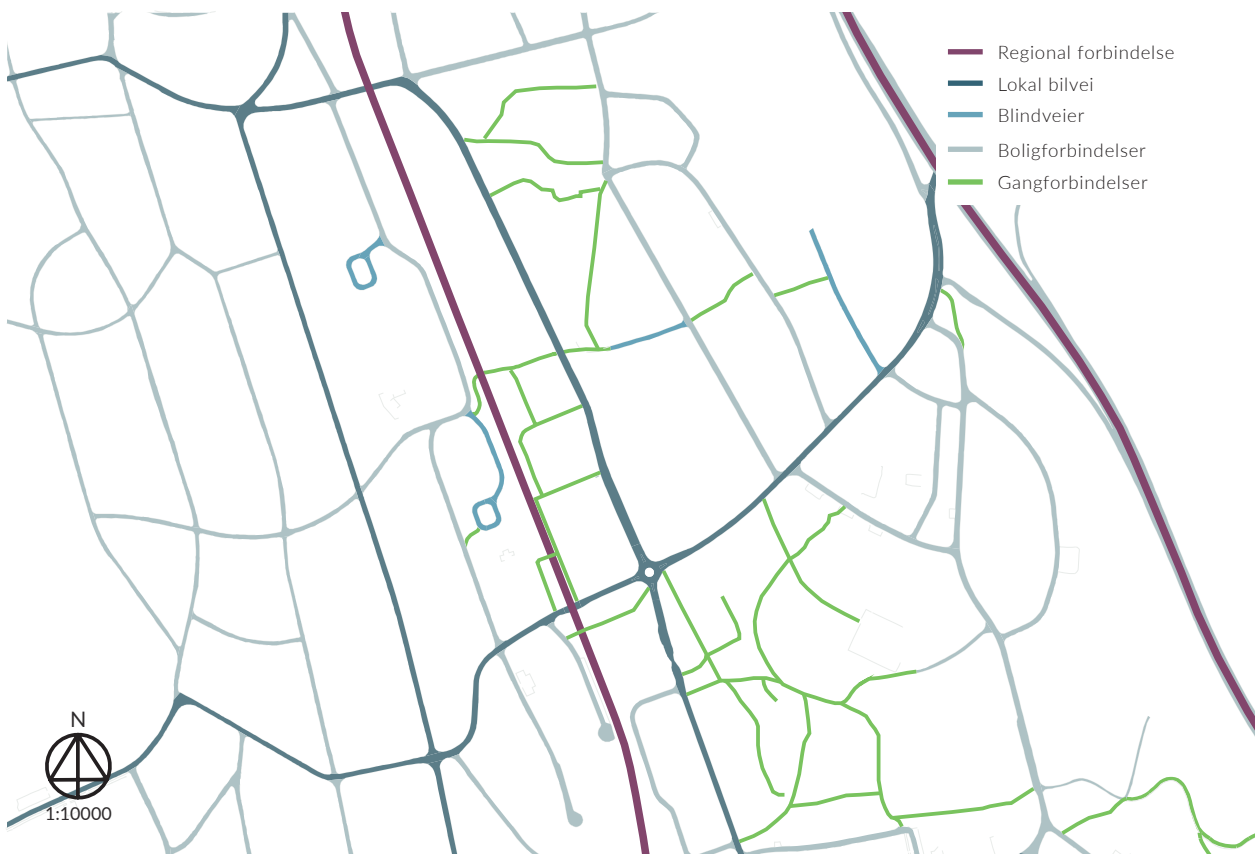


GATEHIERIARKI

Kartet viser en oversikt over de ulike forbindelsene som er på området. Det er varierte forbindelser, men det er tydelig at bilveier har en høy prioritering. Det er mange forbindelser nord-sør, og som vist tidligere er disse veiene svært trafikkerte. For å oppnå en høyere integrasjon mellom områdene er det viktig å forsøke å endre veisystemet slik at trafikken reduseres, spesielt på utvalgte strekker. Et bedre integrert området kan øke kvaliteten til byrommet slik Røtnes et al (2016) har pekt på. Dette kan skape mer attraktivitet rundt viktige funksjoner på området og skape mer verdi mellom funksjonene, gjennom forbindelsene. Fysisk justering av veiene, som å smalne inn kjørefeltet eller etablere shared space kan være elementer som reduserer trafikken. Dette kan samtidig føre til at et sted får mindre biltrafikk, mens den vil øke på andre strekninger.

Gangforbindelsene er nært tilknyttet boligfunksjonen og for en økt grad av bymessighet vil det være sentralt å skape flere forbindelser mellom flere funksjoner. På befaring så vi også at flere av gangforbindelser må både opparbeides og oppgraderes. Det er også et større eksisterende turveinett som vil gi positive ringvirkninger hvis det tilknyttes med logiske ruter. Lambertseter har ingen gater som er prioritert for gange som en gågate eller et gatetun, og flere typer av forbindelser vil være positivt for området's variasjon og karakter.

Dette er bymessige elementer som potensielt kan skape økt grad av bymessighet på Lambertseter hvis det plasseres på rett sted.



CECILIE THORESSENS VEI

Cecilie Thoresens vei er som vist i kartleggingen en viktig ferdselsåre på området, for bilister, syklister og gående. Cecilie Thoresens vei knytter Lambertseter VGS, Karlsrud barne- og ungdomsskole og Lambertseter barneskole sammen, og ligger i tilknytning til begge sentrene og hele næringsbeltet. Det er 50 km/t-sone langs hele veien, og det er en høy årsdøgntrafikk (6500 langs næringsbeltet og 4400 langs det gamle senteret og Lambertseter barne- og ungdomsskole). Det er tilrettelagt med fortau langs veien, men det lav opparbeidelse for gange i tverrkoblingene vest-øst.

Cecilie Thoresens vei er lang og måler nærmere 900 meter fra Lambertseter skole til Karlsrud t-bane. Det er lite aktiviteter langs veien, og oppleves som kjedelig å gå. Både bebyggelsen på næringsbeltet og Karlsrud barne- og ungdomsskole og Lambertseter VGS har en introvert utforming og er ikke orientert mot veien. Det er støyskjermer langs nordøst siden mot skolene og gir derfor ingen inn- eller utsyn. Cecilie Thoresens vei er det strukturerende elementet i nord-sør retningen for bevegelse og omgis av ustruktureerte områder på begge sider.

Vi vil derfor se på to ulike muligheter for å gjøre Cecilie Thoresens vei mer bymessig. En mulighet er forsøke å forsterke veien som bymessig forbindelse på området, mens en annen mulighet er å omdirigere veien inn på næringsbeltet og samtidig omgjøre den til en forbindelse prioritert for fotgjengere og syklister. Vi undersøker sådan om det er det bygde miljø som skal endre seg etter veistrukturen, eller om det er veisystemet som skal endre seg etter det bygde miljø for å skape bymessighet.

T-BANEN

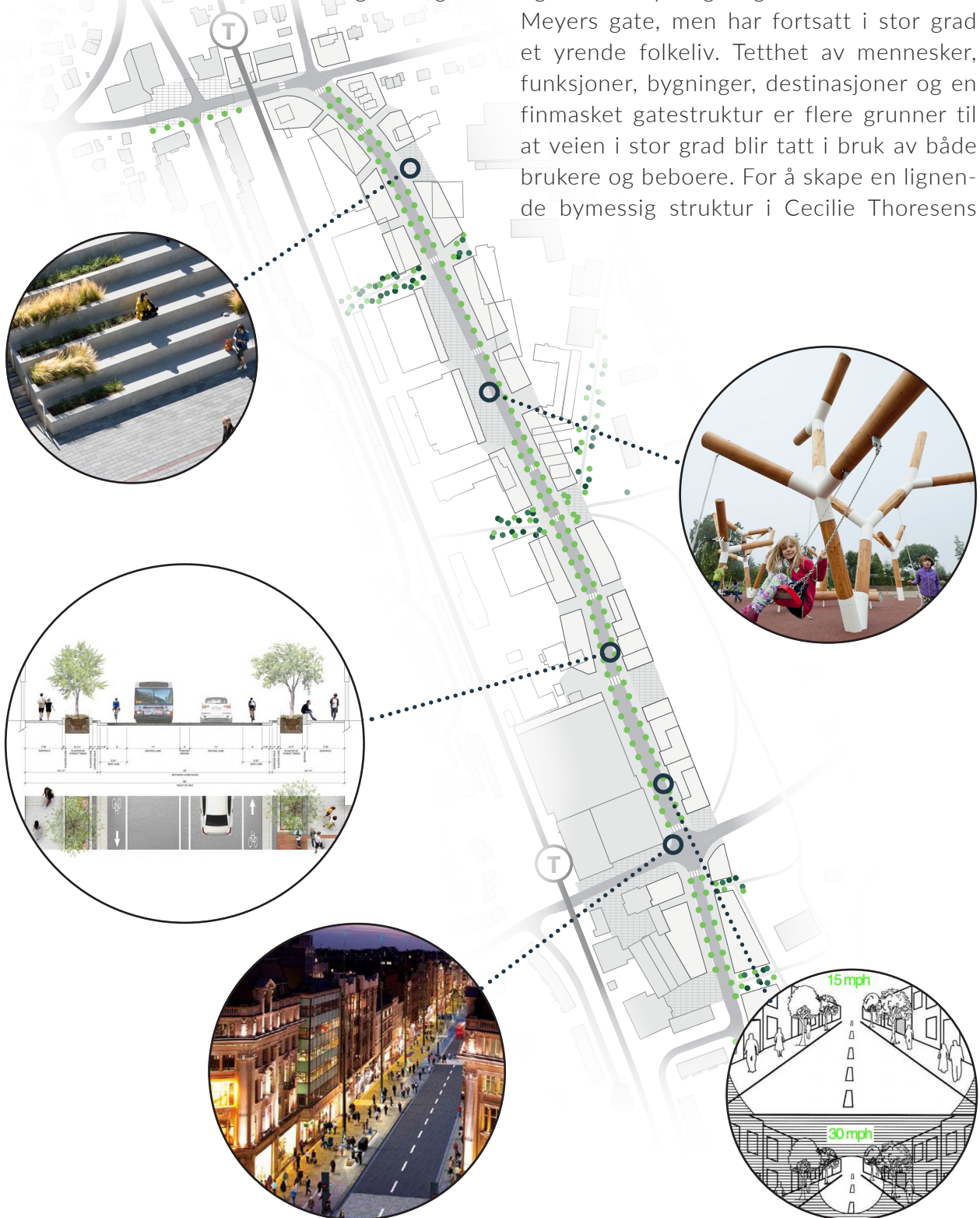
Vi har kartlagt at t-banen er den mest sentrale kollektiv forbindelsen som knytter Lambertseter til Oslo. T-banen er en viktig bymessig funksjon som skaper tilgjengelighet, men fungerer også som en sterk fysisk barriere som deler Lambertseter i øst og vest. T-banen bryter terrenget og er dårlig sydd sammen med omgivelsene, hvor den skaper en bakside langs næringsbeltet. Dette forsterkes gjennom den manglende strukturen på arealene i næringsbeltet. Det er utfordrende å skape gode forbindelser på tvers av t-banelinjen, fordi en høydeforskjell mellom t-banen og bakken må til – enten som undergang eller overgang. T-banen varierer også med høyden i terrenget. Den ligger lavt og under bakkenivå ved sentrene, men stiger og er over godt over bakkeplan mot og på Karlsrud. T-banens arealer er ca. 15589 m² og strekker seg ca. 930 meter fra Karlsrud til Lambertseter t-banestasjon. T-banen generer støy, og det kan gi utfordringer å skape gode oppholds- og bomiljøer.

Langs t-banelinjen ligger det i dag en bekk i rør. Bekken gir et stort potensiale for å bringe det blå element på Lambertseter som kan bidra positivt for opphold- og bomiljøer.

CECILIE THORESENS VEI - PRINSIPPSKISSE

For å gjøre Cecilie Thoresens vei til en bymessig gate er det helt sentralt å strukturere områdene rundt veien. Tilliggende områder må henvende seg til veien, på samme måte som veien bør henvende seg til omgi-

velsene. Bymessige gater som for eksempel Thorvald Meyers gate i Oslo har tett bebyggelse på begge sider av veien, og publikumsrettede funksjoner i første etasjer. Bil og trikk er tydelige i gatebildet i Thorvald Meyers gate, men har fortsatt i stor grad et yrende folkeliv. Tetthet av mennesker, funksjoner, bygninger, destinasjoner og en finmasket gatestruktur er flere grunner til at veien i stor grad blir tatt i bruk av både brukere og beboere. For å skape en lignende bymessig struktur i Cecilie Thoresens



vei blir det derfor sentralt å orientere bebyggelsen mot veien, slik som det er vist på prinsippskissen. Ny bebyggelse langs veien bør inneholde publikumsrettede funksjoner i førsteetasjer. Da vil gaten i større grad skape en opplevelse av en byggate gjennom aktive fasader, flerfunksjonalitet og kan i større grad skape liv på flere tider av døgnet.

Samtidig kan flere funksjoner øke biltrafikken, og det må tas klare grep for å unngå dette. Det må først og fremst være mest attraktivt å gå. I tillegg kan biltrafikk begrenses gjennom restriksjoner som bruk av shared space på utpekte områder eller ved å stenge for bilbruk i rushen slik det er gjort i Dronning Eufemias gate i Oslo.

Ideallet vil være å etablere aktive førsteetasjer langs hele Cecilie Thoresens vei, men om det blir utfordrende er det helt sentralt at aktive førsteetasjer er konsentrert i strategiske områder – som er knyttet til viktige forbindelser.

Ved å øke bymessigeten gjennom om å justere Cecilie Thoresens med ny bebyggelse, flerfunksjonalitet og økt kvalitet for gange- og sykkel kan dette skape et mer helhetlig inntrykk av veien som helhet. I kartleggingen påpekte vi at to av næringsbyggene har en spesiell utforming som kan være bevaringsverdig. Ved å beholde noe av den eldre bebyggelsen, kan det spille positivt inn på områdets karakter.

Tverrgående forbindelser blir sentrale for å knytte området sammen på tvers. Prinsippskissen viser bebyggelse langs Cecilie Thoresens vei, men det vil også være viktig å øke arealutnyttelsen på resten av næringsbeltet, hvor næringsbeltets form kan tilrettelegge for en kvartalsstruktur. Dette vil skape en mer finmasket forbindelses-

struktur på tvers av Cecilie Thoresens vei. Området bør utbygges basert på et ideal om flerfunksjonalitet i de enkelte bygg, så vel som i området som helhet. Med bakgrunn i den kommunale etterspørselen etter boligbygging vil området kunne tåle en høy andel av boliger, så lenge det tilpasses flerfunksjonalitet.

Med et fokus på å gjøre Cecilie Thoresens vei bymessig vil en naturlig start og målpunkt for sentrumsbebyggelse være mellom Karlsrud t-banestasjon og helt ned til det gamle senteret. Den bymessige gaten vil da henvende seg til det gamle senteret, og på den måten ta i bruk eksisterende funksjoner som vil forsterke bymessigheten. Utbyggingen av Cecilie Thoresens vei 12 er i gang og forventes å stå ferdig høsten 2018. Ny bebyggelse består i stor grad av boliger, men er planlagt med publikumsrettede førsteetasjer. Dette vil bidra til å øke tetthet av mennesker, bygninger og funksjoner og skape et mer bymessig uttrykk i Cecilie Thoresens vei mellom det nye senteret og den nye bebyggelsen. Ved å forsterke Cecilie Thoresens vei som en bymessig akse vil dette legge til rette for en god sykkeltrasé og en bedre skolevei.

Å endre hele Cecilie Thoresens vei til en bymessig gate vil kreve en enorm utbygging og endring av arealene både på næringsbeltet og områdene øst for veien (inkludert skoleanlegget). Det vil også være et viktig spørsmål om det er etterspørsel etter så høy utnyttelse på Lambertseter slik at det vil være mulig å faktisk fylle bygningstettheten langs veien med mennesker og bymessige funksjoner.

Fokuset på en bymessig Cecilie Thoresens vei vil også stille større krav til utforming av nye bygg for å håndtere "baksiden" langs arealene til t-banen.

GÅGATE - PRINSIPPSKISSE



DELOPPSUMMERING

Ved å etablere en ny rute for Cecilie Thoresens vei kan man skape en helt ny struktur på området, som er tilrettelagt på fotgjengeres premisser fremfor bilen. Det er stort transformasjonspotensial på næringsbeltet som tilsier at en omstrukturering av området kan finne sted. Her vil utforming av nye bygg kunne forme en ny forbindelse. Ny struktur på næringsbeltet vil frigjøre arealer og legge et potensial for å sy området bedre sammen.

I en slik utvikling vil det naturlige start og målpunkt bli mellom Karlsrud t-banestasjon og det nye senteret. Det er nødvendig at senteret nordlige inngang justeres slik at inngangen blir mer inviterende og åpnet opp, slik at det henvender seg bedre til omgivelsene.

Baksiden langs t-banen vil i større grad reduseres ved å omstrukturere området mot en sentral forbindelse i midten av området. T-banen vil fortsatt være en avgrensning langs området, men i mindre grad en bakside hvis området får en sterkere struktur. Bebyggelse i kvartalsform er like aktuelt her som ved en forsterking av Cecilie Thoresens vei som den er i dag.

Ved å flytte Cecilie Thoresens vei vil det være lettere å strukturere området som henvender seg mot skolen. Dette frigir arealer for en påbygging av skoleanlegget, siden det er naturlig å forvente at etterspørselen av skoleplasser vil øke i takt med boligutbyggingen. I tillegg kan dette skape muligheter for å inkludere skolefunksjonen i den nye bymessige bebyggelsen, hvor spesielt videregående elever kan tilby mye i en bymessig sammenheng.

Ved å legge om strukturen til Cecilie Thoresens vei vil skape en ny type forbindelser mellom Lambertseter og Karlsrud som er utformet på fotgjengeres premisser. Forbindelsen vil være sterkest mellom det nye senteret og Karlsrud, og vil derfor strukturelt sett ikke ta i bruk de bymessige kvalitetene vi har identifisert rundt det gamle senteret og Lambertseter t-banestasjon. Dette vil føre til at det som vil bli det naturlige Lambertseter sentrum flyttes lenger nord enn dagens situasjon.

Mulighetene ved å forsterke Cecilie Thoresens vei som en bymessig forbindelse vil i større grad forsterke Lambertseter originale sentrum. Forbindelsen kan sees i sammenheng med, og bygge videre på den sterke og sammenhengende forbindelsen Cecilie Thoresens vei er. Ved å utvikle Lambertseter sentrum i tilknytning til sentrene og t-banen kan man forsterke en bymessig utvikling i en konsentrisk retning.

T-BANEN - FORBEDRING AV DAGENS SITUASJON

Ved at t-banen forblir som den er i dag må det forsøkes å forbedre forbindelsene på tvers av den. Spesielt hvis næringsbeltet får en høyere utnyttelse vil det være helt sentralt å etablere en tverrgående forbindelse mellom dagens undergang og Karlsrud t-banestasjon som vist i prinsippskissen. En oppgradering av dagens tverrforbindelser er også sentralt, slik at utformingen vil sende mer inviterende og trygge signaler. Undergangen bør knyttes bedre til Cecilie Thoresens vei.



Utformingen av næringsbeltet i dag har en klar bakside og former en avgrensning til området. Det er minimalt med kontakt mellom omgivelsene på tvers av t-banen, med unntak av t-banestasjonene (Lambertseter og Karlsrud) og den ene undergangen som ligger i tilknytning til gangforbindelsen mellom t-banestasjonene. Prinsippskissen viser en anbefaling om å inkludere en tverrforbindelse til under eller over banen mellom dagens forbindelse og Karlsrud t-banestasjon.



T-BANEN - T-BANENS AREALER FRIGJØRES

det som helhet. Dette vil frigjøre store arealer som kan være viktige for å tilpasse kjøpesenterets store struktur bedre med omgivelsene. Arealene kan skape et nytt bygulv, som kan skape bedre forbindelser inn på næringsbelte fra Lambertseterveien.

Slik vi ser det, er det større utfordringer ved å bygge banen ned der hvor den i dag går over bakkeplan mot Karlsrud. Dette vil kreve mer økonomisk vilje og tid, og kan derfor være vanskeligere å gjennomføre. Det vil derimot gi store gevinster hvis t-banen faktisk fungerte som tunnelbane slik at det ikke lenger vil være en fysisk barriere som skiller vest og øst fra hverandre.



En mulighet for å redusere t-banen som barriere og gi nye muligheter for økt forbindelse mellom øst og vest på området er å utforme et nytt bygulv over t-banen. Dette er mest aktuelt der banen allerede ligger under gateplan ved sentrene, hvor mulighetene for å legge lokk over banen er til stede. For å sikre forbindelser til og fra det nye senteret på tvers av t-banen er det arealkrevende gangveier, og arealene brukt til dette kan i stor grad effektiviseres ved å legge et nytt grunnlag. Dette vil være positivt for bylivet og skape økt kvalitet på forbindelsene til senteret, men også på områ-

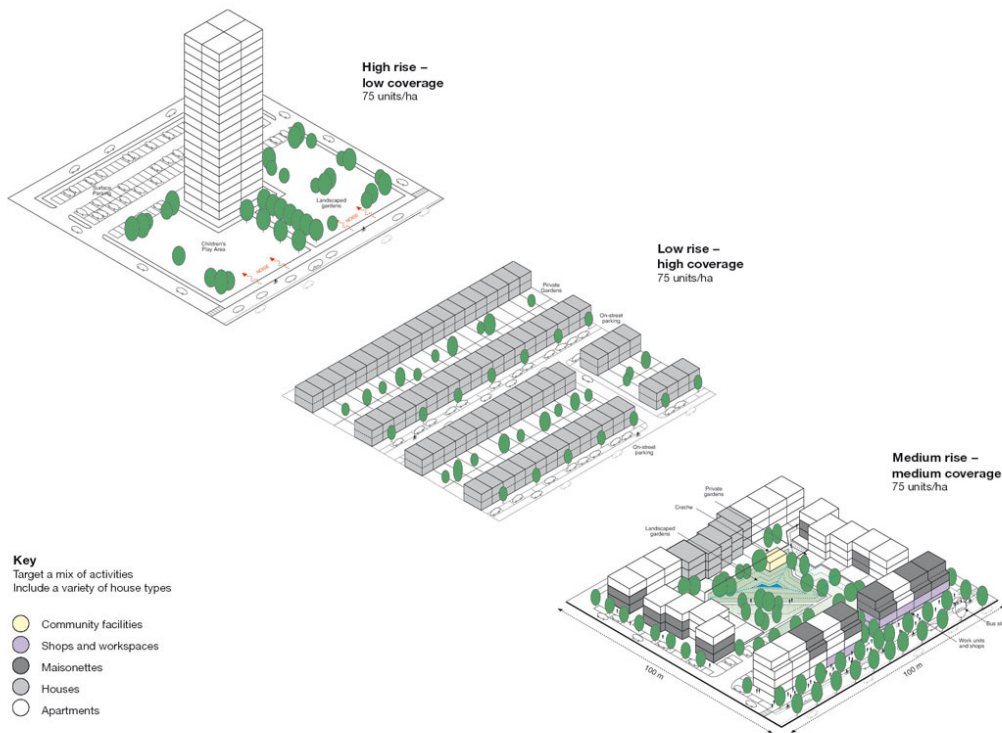
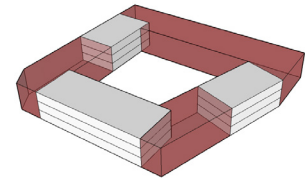


TETTHET

En økt tetthet i bygningsmassen generer flere mennesker, funksjoner og bygninger. De ulike områdene på Lambertseter har i dag, som vist i kartleggingen, lav tetthet. Bymessighet krever en økt tetthet av bygninger for å romme nye funksjoner og mennesker, og i denne delen vil vi vise hvilke muligheter en økt tetthet i bygningsmassen kan skape.

Fortetting

De hvite formene viser eksisterende bygningsmasse. De rød illustrer hvordan en eventuell fortetting kan utformes.

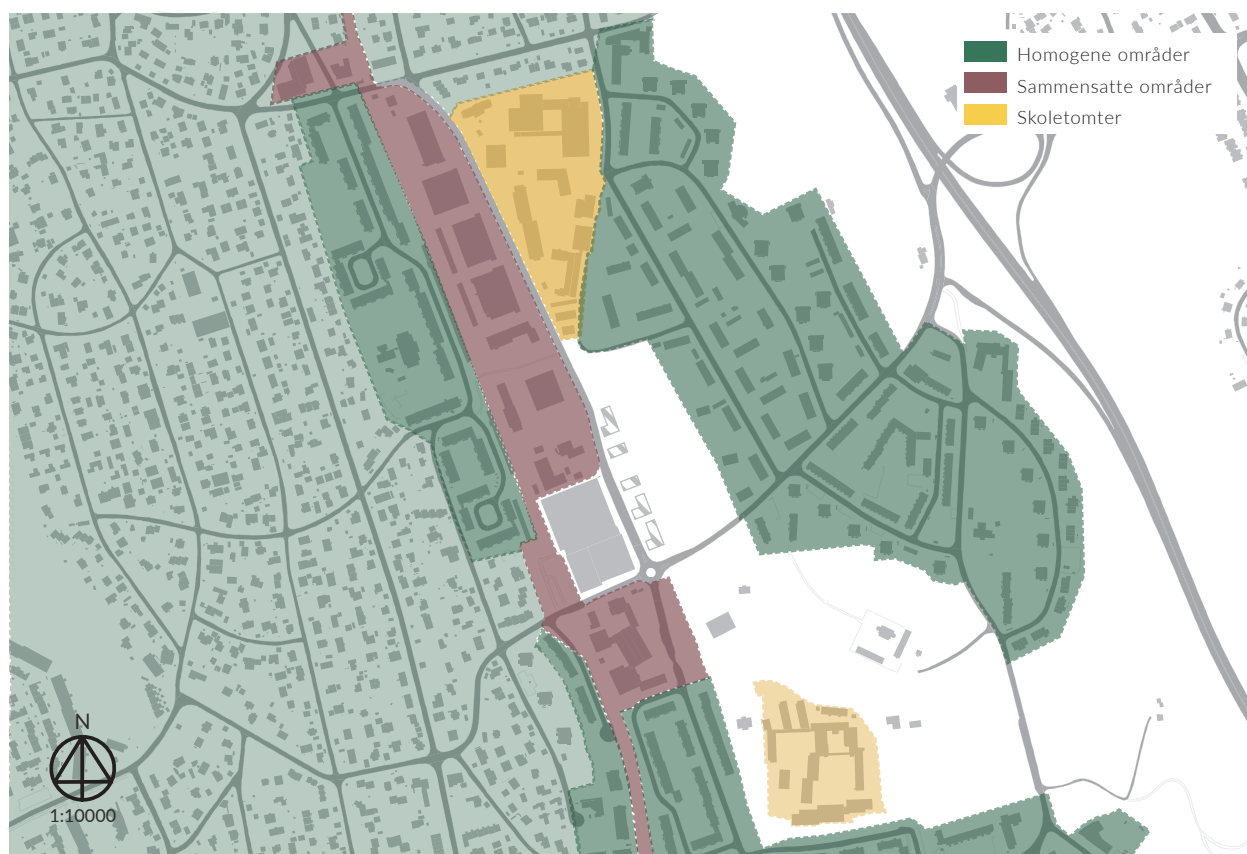


Tetthet

Samme BRA, men forskjellig BYA. Alternativet til høyre viser en tydelig variasjon i bebyggelsen.

TRANSFORMASJON OG FORTETTING

Det er flere områder på Lambertseter som har transformasjonspotensial. Basert på faglitteraturen vi har diskutert om transformasjon og endring, er det næringsbeltet, spesielt nord for det nye senteret, som har høyest transformasjonspotensial sett helhetlig. Området er et sammensatt område, med en manglende struktur innad på feltet og i tilknytning til områder rundt. Tomten hvor Lambertseter VGS og Karlsrud barne- og ungdomsskole er lokalisert er et stort areal, og ved strukturelle endringer kan skolen bli en del av en bymessig struktur. Eneboligfeltet og drabantbyen representerer homogene områder, og har lavere transformasjonspotensiale. Dette betyr ikke nødvendigvis at det ikke finnes endringspotensial, noe vi vil vise på de neste sidene.



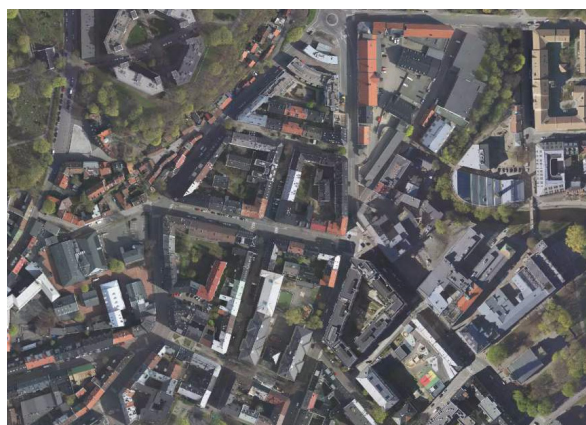
Videre i mulighetsstudie skal vi vise utregninger for fortettpotensial på utvalgte områder. I beregningene har vi tatt utgangspunkt i tomtens totalareal. Vi har beregnet 2,5 mennesker per boenhet, hvor hver enhet er gjennomsnittlig 80 m². For å regne på antall sysselsatte har vi tatt et utgangspunkt i at i en tett struktur vil det kunne romme 10 sysselsatte per 100m². Områdene vi har gjort utregninger for er valgt ut basert på kartlegging, og av en interesse for å se hva de enkelte områdene isolert sett kan tåle av økt arealutnyttelse. Det er avsatt tilstrekkelige utearealer basert på Veileder for utearealnormer (2012) utarbeidet av Plan- og bygningsetaten. Det må understrekes at dette er beregninger gjort for å illustrere en tålegrense, og det er ikke tatt i betraktning hvordan dette vil endre seg ved å se på høyere utnyttelse på tomten som helhet.

OMRÅDETYPEN

For å kunne vise til et anslag av boenheter, nye beboere og sysselsatte har vi tatt hentet inspirasjon fra veileder til utearealnorm av Plan- og bygningsetaten (2012). Veilederen kategoriserer ulike tetthet ut ifra område det er plassert i, og beskriver hvor store utearealer som en minstekravet for ulike tetthetsstørrelser. Utearealnomen legger retningslinjer for minstekrav for uteareal for ny bebyggelse. Vi mener derfor vi kan bruke tallene for bygningstettheten og at dette vi gjenspeile en bygningsmasse som samtidig tilrettelegger for tilstrekkelig uteoppholdsareal. Veilederen tar utgangspunkt i fire områdetyper fra tette til mer åpne byområder. Vi har valgt å ikke inkludere den tetteste områdetypen, som har en tetthet sammenlignet med Kvadraturen i Oslo, fordi vi anser dette som mindre aktuelt for Lambertseter.

OMRÅDETYPEN 2

Områdetype 2 henviser til områder i sentrumsranden og knutepunkter i Oslo som inneholder større utbyggingspotensial i kombinasjon med eksisterende bygninger og gatestruktur og med en % BRA opptil 450 %. Referanseområde er Hammersborg i Oslo.



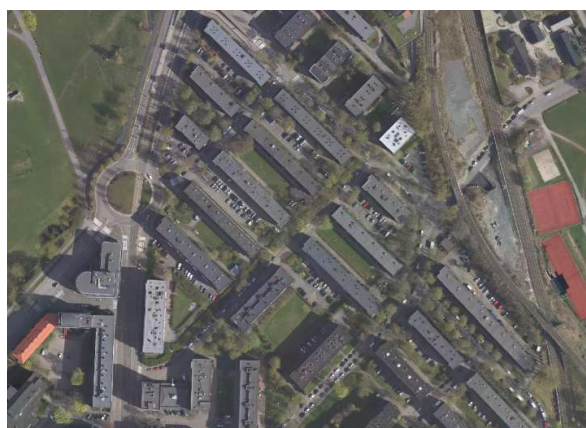
OMRÅDETYPEN 3

Områdetype 3 viser til områder kommunen definerer som mindre tett, som innebærer med en tett kvartalsbebyggelse og sammensatte områder. Områdetype har eksisterende eller foreslått arealutnyttelse på 350-400% BRA. Referanseområde er Grünerløkka i Oslo.



OMRÅDETYPEN 4

Områdetype 4 viser til det kommunen definerer som åpnere byområder. Referanseområdet er Sinsenbyen som består av lameller og frittliggende bebyggelse og er tilknyttet ytre by i Oslo. Områdetype 4 har eksisterende eller foreslått utnyttelse på 250 % BRA.



SAMMENLIGNING

BYA %

OMRÅDETYPE 2 60 %

OMRÅDETYPE 3 40 %

OMRÅDETYPE 4 35 %

BRA %

OMRÅDETYPE 2 450 %

OMRÅDETYPE 3 350 %

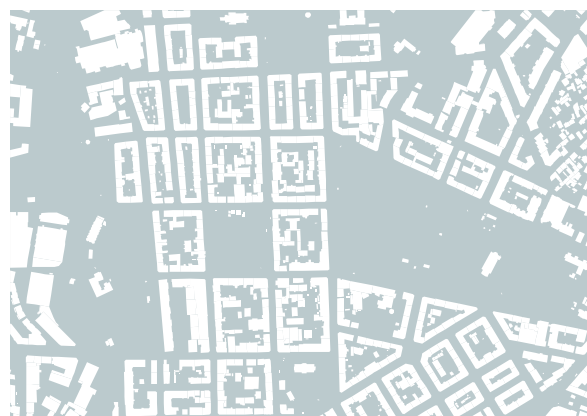
OMRÅDETYPE 4 250 %

Kartene viser mellomrommene for områdetype 2, 3 og 4 som er definert i Veileder for utearealnormer (2012) og områdeavgrensningen vi undersøker på Lambertseter. Kartene illustrerer områdenes mellomrom, og det er tydelig fortettingspotensial på Lambertseter sammenlignet med de andre områdene.

OMRÅDETYPE 2 HAMMERSBORG



OMRÅDETYPE 3 GRUNERLØKKA



OMRÅDETYPE 4 SINSEN

LAMBERTSETER

FORTETTING KONSENTRERT RUNDT LAMBERTSETER SENTRUM

Utrekningene baserer seg her på de arealene som vil frigjøres hvis t-banelinjen legges under et lokk. Arealet inkluderer det gamle senteret, og ny detaljplan vedtatt 16.11.2016. Arealet skal fortettes og det tillates høyder på opptil 8 etasjer. Ved å legge et lokk over t-banen ser vi mulighetene for å skape en tett struktur rundt senteret som vil skape en større helhet til området. I tillegg er det helt sentralt for ny bebyggelse på østsiden av Cecilie Thoresens vei. Ny bebyggelse kan gi området en mer helhetlig struktur. Området har en høyere bebyggelse sammenlignet med resten av Lambertseter og vi mener at en høy BRA % kan tilpasses dagens struktur.



TOTALT AREAL 26080m²

OMRÅDETYPE 2 (60% BOLIG)

15700m²
BYA 60%

70650m²
60% BRA BOLIG

117750m²
BRA 450%

47100m²
40% BRA NÆRING



883
BOENHETER



2208
MENNESKER



4710
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 2 (80% BOLIG)

15700m²
BYA 60%

94200m²
80% BRA BOLIG

117750m²
BRA 450%

23550m²
20% BRA NÆRING



1178
BOENHETER



2944
MENNESKER



2355
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 3 (60% BOLIG)

13000m²
BYA 50%

54600m²
60% BRA BOLIG

91000m²
BRA 350%

36400m²
40% BRA NÆRING



683
BOENHETER



1706
MENNESKER



3640
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 3 (80% BOLIG)

13000m²
BYA 50%

72800m²
80% BRA BOLIG

91000m²
BRA 350%

18200m²
20% BRA NÆRING



910
BOENHETER



2275
MENNESKER



1820
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 4 (80% BOLIG)

9000m²
BYA 35%

50400m²
80% BRA BOLIG

63000m²
BRA 250%

12600m²
20% BRA NÆRING



630
BOENHETER



1575
MENNESKER



1260
SYSSELSATTE

TRANSFORMASJON AV NÆRINGSBELTET

Næringsbeltet nord for det nye senteret er som nevnt det området vi mener har høyest transformasjonspotensial. Arealet er på nærmere 46 000 m² og kan utbygging basert på områdetype 2 kan romme over 5000 mennesker og 2025 nye boenheter. Næringsbeltet er i varierende grad tilknyttet friarealer og det kan derfor være viktigere å sette av tilstrekkelig arealer til dette ved utbygging. Næringsbeltet har også en av de viktigste forbindelsene som knytter øst med vest og dette arealet er helt sentralt å sikre.

TOTALT AREAL 45900m²

OMRÅDETYPE 2 (60% BOLIG)

27000m²
BYA 60%121500m²
60% BRA BOLIG202500m²
BRA 450%81000m²
40% BRA NÆRING1519
BOENHETER3797
MENNESKER8100
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 2 (80% BOLIG)

27000m²
BYA 60%162000m²
80% BRA BOLIG202500m²
BRA 450%40500m²
20% BRA NÆRING2025
BOENHETER5063
MENNESKER4050
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 3 (60% BOLIG)

23000m²
BYA 50%82800m²
60% BRA BOLIG138000m²
BRA 350%55200m²
40% BRA NÆRING1035
BOENHETER2588
MENNESKER5520
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 3 (80% BOLIG)

23000m²
BYA 50%110400m²
80% BRA BOLIG138000m²
BRA 350%27600m²
20% BRA NÆRING1380
BOENHETER3450
MENNESKER2760
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 4 (80% BOLIG)

16000m²
BYA 35%89600m²
80% BRA BOLIG112000m²
BRA 250%22400m²
20% BRA NÆRING1120
BOENHETER2800
MENNESKER2240
SYSSELSATTE

TRANSFORMASJON AV SKOLETOMTA

Vi har gjennomført beregninger på skoletomta øst for Cecilie Thoresens vei for å illustrere hvor stort fortettpotensial tomten har. Skolefunksjonen er arealkrevende og arealutnyttelsen på tomten er lav. Skolefunksjonen er meget viktig, men kan ved transformasjon struktureres bedre og få en høyere utnyttelse. Skolene kan være et levende element i en bymessig struktur, og området kan ha stor innvirkning på hvordan Cecilie Thoresens vei oppfattes og utformes. Ved fortette tomten til en BYA på 40 % og en BRA på 350 % kan dette legge et grunnlag for 945 nye boliger, og 2363 mennesker.



TOTALT AREAL 35900m²

OMRÅDETYPE 2 (60% BOLIG)

21500m²
BYA 60%

96750m²
60% BRA BOLIG

161250m²
BRA 450%

64500m²
40% BRA NÆRING



1209
BOENHETER



3023
MENNESKER



6450
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 2 (80% BOLIG)

21500m²
BYA 60%

129000m²
80% BRA BOLIG

161250m²
BRA 450%

32250m²
20% BRA NÆRING



1613
BOENHETER



4031
MENNESKER



3225
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 3 (60% BOLIG)

18000m²
BYA 50%

75600m²
60% BRA BOLIG

126000m²
BRA 350%

50400m²
40% BRA NÆRING



945
BOENHETER



2363
MENNESKER



5040
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 3 (80% BOLIG)

18000m²
BYA 50%

100800m²
80% BRA BOLIG

126000m²
BRA 350%

25200m²
20% BRA NÆRING



1260
BOENHETER



3150
MENNESKER



2520
SYSSELSATTE

OMRÅDETYPE 4 (80% BOLIG)

13000m²
BYA 35%

72800m²
80% BRA BOLIG

91000m²
BRA 250%

18200m²
20% BRA NÆRING



910
BOENHETER



2275
MENNESKER



1820
SYSSELSATTE

FORTETTING AV DRABANTBYEN

I utregningen av drabantbyen har vi inkludert den eksisterende strukturen i beregningene.

Potensialet henviser her til en justering og fortetting av drabantbebyggelsen til en kvartalsstruktur. Beregningene er anslag og utforming er eksemplifisert nedenfor.

Fortetting med 80 % bolig viser til arealene som i dag er brukt til garasjer og opparbeidede parkeringsplasser på området. Parkeringsarealer kan være lettere å fortette fordi dette kan gi en økonomisk gevinst for borettslagene, uten å degradere grønne kvaliteter og uteoppholdsarealer som eksisterer i dagens situasjon.



TOTALT AREAL 42820m²

DAGENS SITUASJON

7844m²
BYA 18%

24341m²
100% BRA BOLIG

24341m²
BRA 57%

0m²
0% BRA NÆRING



400
BOENHETER



1000
MENNESKER



0
SYSSELSATTE

FORTETTING (80% BOLIG)

3970m²
BYA 9%

15880m²
80% BRA BOLIG

19850m²
BRA 46%

3970m²
20% BRA NÆRING



199
BOENHETER



496
MENNESKER



397
SYSSELSATTE

POTENSIAL

11814m²
BYA X%

40221m²
X% BRA BOLIG

44191m²
BRA X%

3970m²
X% BRA NÆRING



599
BOENHETER



1496
MENNESKER



397
SYSSELSATTE

SKETCHUP

DAGENS SITUASJON



FREMTIDIG SCENARIO



DELOPPSUMMERING

I denne delen av mulighetsstudie har vi vist hvor stort fortetningspotensialet det er på Lambertseter. Utregningene vi har gjort har ikke tatt høyde for at man må se området helhetlig hvis man skal sikre en økning av en overordnet bymessighet. Tetthet av mennesker er viktig for å skape flere potensielle møter og menneskelig interaksjon.

En økt arealutnyttelse og tetthet på Lambertseter bør fokusere på utforming og hvordan de nye byggene henvender seg til omgivelsene. Kantene mellom boligbygg i en tett struktur bør sees på som forbindelser og potensielle byrom i kontrast til tomtens avgrensning.

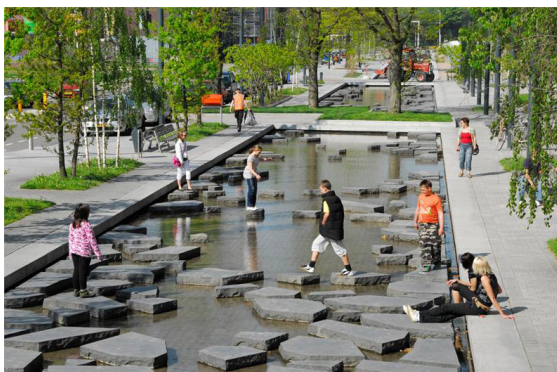
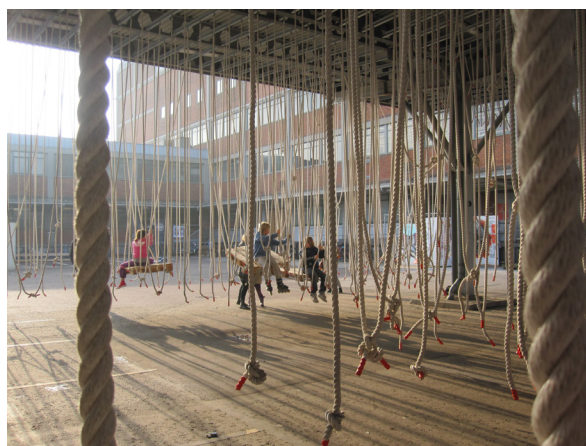
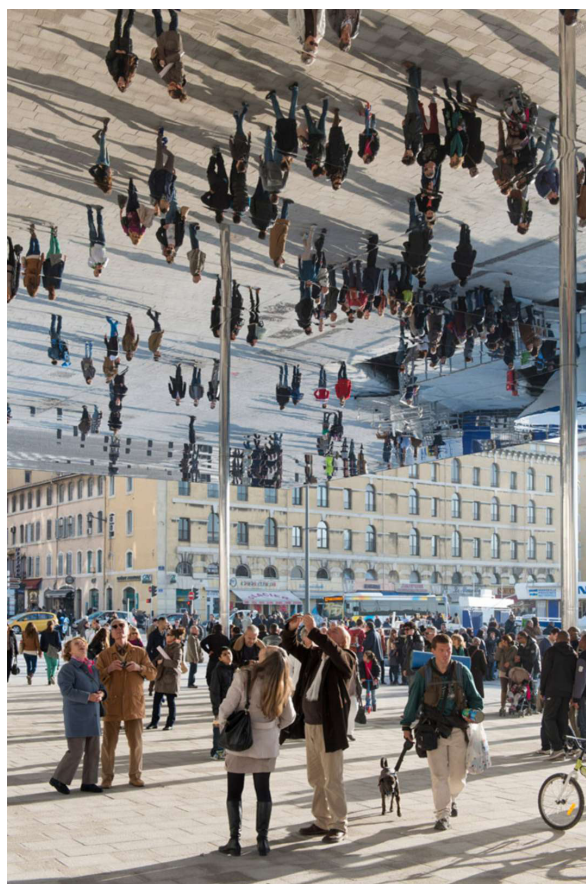
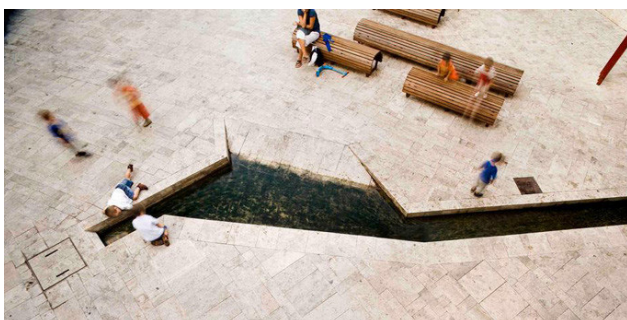
Ny bebyggelse, spesielt på næringsbeltet og skoletomten, har muligheter for å skape en kvartalsstruktur som kan balansere utnyttelsen av fotavtrykk og høydemeter. En kvartalsstruktur kan tilrettelegge for et klart skille mellom offentlige og private rom, som vil bidra til økt bokvalitet i en tettere struktur.

En økt tetthet av bygninger på Lambertseter vil skape et grunnlag for økt grad av funksjoner og mennesker og dermed være et viktig virkemiddel for å øke graden av bymessighet på Lambertseter. Som vi har nevnt tidligere mener vi det er helt sentralt at ny bebyggelse er tilrettelagt først og fremst etter beboere og brukeres behov.

VISUELLE KVALITETER

Ved en økt tetthet er det viktig at beboere ser dette som et gode. Utforming av ny bebyggelse bør skape interessante mellomrom og lett leselige forbindelser. Bygninger og forbindelser bør ha en gjenkjennbar karakteristikk som er tilpasset de lokale omgivelsene slik at dette kan skape en økt identitet for både eksisterende og nye beboere.

Bekken er som nevnt et ubrukt potensial på Lambertseter, og en åpning av denne området som er attraktive for opphold og aktiviteter. Oslo kommune legger vekt på at det er mangel på urbane, flerfunksjonelle og uforpliktende arenaer og møteplasser i ytre by (PBE 2009:38). Nye møteplasser bør tilrettelegges for at en variasjon av aktiviteter og møter kan finne sted og dette bør lokaliseres i tilknytning til gode forbindelser. Forholdet mellom form og funksjon må være et viktig grunnlag i økt tetthet på Lambertseter slik at en økt grad av bymessighet gjenspeiler kvalitet. En variasjon i utforming av bygninger, forbindelser og byrom er viktig for de oppfatningene opplevelsene vi får fra miljøet vi lever i.





SYNTESE

Her har vi forsøkt å samle de ulike mulighetene vi har arbeidet med så langt i oppgaven. I syntesen vil vi vise to prinsippkisser; hvorav én overordnet og én detaljert av sentrumsområdet. Sentrumsområdet er det arealet vi mener har størst potensial for å skape høy grad av bymessighet.

Fremstillingen viser en oversikt over de fysiske grepene vi mener vil skape en økt grad av bymessighet på Lambertseter. Syntesen baserer seg på mulighetene vi har testet ovenfor. Basert på mulighetsstudien ser vi at det først og fremst er områdene rundt kjøpesentrene på Lambertseter som har størst potensial for å oppnå en høyere grad av funksjonell, demografisk og fysisk tetthet. Næringsbeltet nord for senteret er en viktig brikke i fortetting og boligutbygging, men det er noen grunnleggende elementer som må inkluderes for at områ-



det også skal oppnå høyere grad av bymessighet.

Det er store arealer for ny bebyggelse i avgrensningen, hvor det er viktig å etablere flerfunksjonalitet. Fordi det forventes at mye ny bebyggelse skal ha boligfunksjon, er det viktig at det etableres en variasjon av funksjoner i nærhet til viktige forbindelser.

En variasjon av forbindelser er viktig for å øke bymessigheten på Lambertseter. Cecilie Thoresens vei er den viktigste lokale forbindelsen, og T-banen er den viktigste forbindelsen inn til byen. Begge forbindelsene er lokalisert nord-sør. Begge forbindelsene beholdes i syntesen, og det vil skje størst endringer i områdene rundt kjøpesentrene. Cecilie Thoresens vei har i dag en høyere grad av bymessighet i nærheten av det nye kjøpesenteret, og stort potensial både med hensyn til arealer som kan endres rundt, i tillegg til funksjoner tilknyttet området. Ved ny utforming kan Cecilie Thoresens vei bli Lambertseters nye bygate. T-banen oppleves som en barriere på området, og det er sentralt at tverrforbindelsene forbedres og etableres. Tverrgående forbindelser på området er viktige for å etablere økt grad av koblinger mellom de ulike områdene.

Ved å sammenligne de to mulighetene ved å forsterke og endre Cecilie Thoresens vei, ser vi at dersom man beholder Cecilie Thoresens vei, vil det gamle senteret i større grad bli inkludert og forsterket som sentrum. Syntesen illustrerer hvordan ny bebyggelse former seg i større grad etter veien, men vi vil i tillegg anbefale at det opprettes en sammenhengende forbindelse internt på næringsbeltet fra Karlsrud stasjon, som kan koble seg på det nye bygulvet vest for senteret. I disse forbindelsene er det helt sentralt at det tilrettelegges for flerfunksjonalitet. Vi mener at plassering av

viktige funksjoner bør tilpasses og konsentreres rundt forbindelsesstrukturen. I syntesen ligger de viktigste forbindelsene for gange langs kjøpesenteret i vest, ny bypark på tvers, og forbindelsen vest for skolen inn på næringsbeltet. Disse strekningene bør ha en høyere grad av flerfunksjonalitet enn andre lokale forbindelser. Ved å tilrettelegge for flere og bedre forbindelser mellom viktige funksjoner på området, kan man skape en økning i bruken. En etablering av flere møteplasser som er allment tilgjengelig vil tilrettelegge for flere møter og sosiale aktiviteter. I syntesen vil byparken, forbindelsen vest for Lambertseter VGS, samt det nye bygulvet vest for kjøpesenteret, være viktige møteplasser som må tilrettelegge for ulike aktiviteter.

For en økt grad av bymessighet er det viktig at området fortettes. Med hensyn til den kraftige etterspørselen etter boligbygging, ser vi delen nord for den nye parken som gode arealer for en boligfortetting. Det er i tillegg helt sentralt at det etableres interne forbindelser mellom boligene, og at det tilrettelegges for publikumsrettede førsteetasjer som er orientert mot de mest sentrale forbindelsene, det vil si mot Cecilie Thoresens vei og interne forbindelser innad på tomtene. Ny bebyggelse bør varieres i utforming, for å skape interessante fasader og et levende uttrykk. På næringsbeltet nord for senteret mener vi en tetthet på mellom områdetype 2 og 3 er å anbefale, med 80 % bolig. Her er det vesentlig at tilstrekkelige arealer for uteoppholdsarealer sikres for beboere, men også for besøkende. En tetthet mellom 350 og 450 % BRA vil kunne forsyne området med mellom 1380 og 2025 nye boenheter, og opp mot 5000 nye innbyggere. En slik økning i boligtettheten vil øke den demografiske tettheten på området og tilrettelegge for et økt byliv.

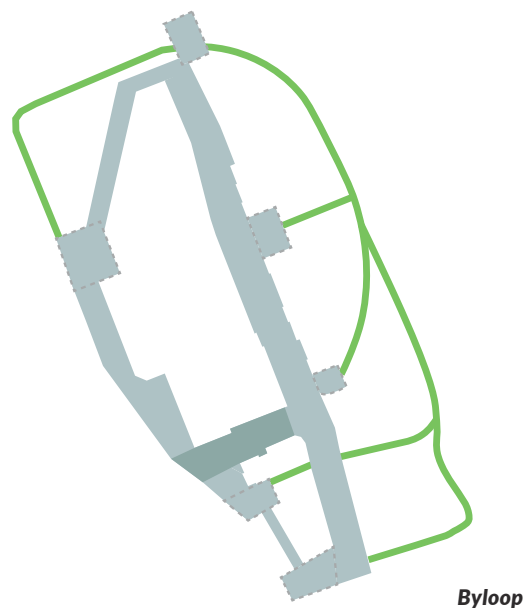
Fremtidig bebyggelse av området kan bestå av ulike bygningstypologier, men bør orienteres i en kvartalsstruktur. Dette vil skape bedre forbindelser som er lettteste og oversiktlige.

Tomten som Lambertseter VGS og Karlsrud barne- og ungdomsskole ligger på, er en stor tomt, med lav utnyttelse. Bebyggelsen er introvert på tomta og kommuniserer dårlig med omgivelsene. Skolen som en introvert konstruksjon er ikke nødvendigvis dårlig for funksjonene i seg selv, hvor det kan være bra med en avskjerming fra omgivelsene. Skolen kan potensielt være med på å skape en økt grad av bymessighet på området, men dagens fysiske struktur på tomten begrenser dette. Ved å endre strukturen og bebyggelsesformen av skolen, er det mulig å kombinere et introvert behov med en ny struktur som henviser seg mot Cecilie Thoresens vei. Skoleområdet langs Cecilie Thoresens vei bør håndteres i fremtidig utvikling, og vi anbefaler en høyere utnyttelse opp mot områdetype 3 (350% BRA). Dette kan skape mer arealer til skolefunksjon, som det vil bli behov for med boligbygging, men også arealer for andre funksjoner. Skoletomten kan også tilrettelegge for en tilknytning til skogen, og kan sikre utearealer. Dette vil være arealer ny bebyggelse nord på næringsbeltet også kan nyte godt av. Ved å se arealene til skolen i sammenheng med næringsbeltet kan det også skapes en bedre sammenhengende struktur.

Syntesen viser også en foreslått plassering av en ny park. Lokaliseringen er et viktig knutepunkt av lokale gangforbindelser med viktige funksjoner. Her møtes forbindelser fra vest, med forbindelser fra skolen, Cecilie Thoresens vei, skogen og sentrene. I den østlige enden av parken, ligger det i dag en uregulert tomt med lav arealutnyttelse.

Denne tomten mener vi er helt sentral for å skape attraksjonspunkt som knytter de østlige områdene bedre sammen, samtidig som det er godt forbundet med områdene vest for banen gjennom parken. Tomten er som vist i avstandskartet også innenfor 500 meter fra begge T-banestopp og store deler av områdeavgrænsningen vi har tatt utgangspunkt i. Utviklingen på denne tomten kunne bidratt til å skape flere attraksjoner for barn og unge på Lambertseter, siden den er naturlig tilkoblet viktige institusjoner (skolene, friarealer, skogen, idrettspark, kjøpesenteret) for aldersgruppen.

Bekken er som nevnt en viktig visuell kvalitet som kan skape merverdi for de fysiske strukturene. Hvis bekken åpnes opp kan den være en del av et utformende element og tilrettelegge for tilknyttede aktiviteter. Det er viktig at en åpning av bekken ikke representerer en ny form for barriere.



Byloop



Utsnittet viser sentrumsområdet fra den overordnede syntesen. Vi anser dette området for å ha størst potensial for en høy grad av bymessighet. Området er i dag allerede i stor grad bebyggt, men har flere arealer med fortettingspotensial. I dag er det få boliger i sentrumsområdet. For å oppnå en variasjon av funksjoner i bebyggelsen er det vesentlig å etablere flere boliger her. Ny boligbebyggelse på det gamle senteret er planlagt i detaljregulering, vedtatt 16.11.2016.

Å fjerne banen fra overflaten langs det nye kjøpesenteret, vil frigjøre viktige arealer. Siden det nye senteret er en struktur som er vanskelig å endre, kan arealene rundt i større grad tilpasses til senteret, slik at omgivelsene rundt håndterer det introverte bebyggelsen. Arealene som skapes ved et nytt bygulv over T-banen, blir viktige i sammenheng med å skape gode forbindelser og oppholdsarealer som er tilpasset fotgjengere. Arealene er prioritert for fotgjengere, og en ny møteplass blir tilrettelagt i det vestlige hjørnet av det nye senteret. Denne møteplassen må koble seg på den nye parken. Arealene kan skape et økt byliv og attraktivitet rundt mange viktige eksisterende funksjoner.

Ved å legge T-banen i bakken, stilles det større krav til utformingen av selve T-banestasjonen, hvor vi anser at tilgjengelighet og klare visuelle signaler er helt sentralt. Inngangen til stasjonen kan være et bærende element for utformingen av plassen ved Lambertseterveien. En oppgradering av T-banestasjonen kan være med å skape et attraktivt knutepunkt både for reisende og besøkende, og kan fungere som et landemerke som potensielt vil skape en sterkere karakteristikk på området.

Syntesen viser et utbyggingsfelt vest for senteret og det nye bygulvet. I dag ligger det seks eneboliger på dette området, samt et nytt bygg tilrettelagt for unge med funksjonshemninger. Vi anser at det vil ha stor bymessig verdi ved en fortetting av dette arealet, hovedsakelig fordi de har en svært sentral plassering. For at bygulvet skal fremstå som attraktivt, ser vi viktigheten av at det kommer bebyggelse som kan bidra til å ramme inn arealene, og skape gode opphold og bevegelsesmønster.

Lambertseterveien mellom det gamle og det nye senteret, preges i dag av biltrafikk, og vi mener det vil tilføre stor merverdi dersom biltrafikken reduseres. Ved å etablere en form for gatetun eller shared space, kan overgangen og forbindelser mellom sentrene bli tryggere og mer attraktive for fotgjengere og syklister. Det er viktig å påpeke at dette vil sannsynligvis medføre til økt bilkjøring i Cecilie Thoresens vei. Trafikksituasjonen må derfor planlegges nøye, slik at dette ikke skaper utfordringer for andre områder.

Arealene er i dag de med høyest flerfunksjonalitet på Lambertseter, og vi anser det som nyttig å bygge videre på dette i fremtidig utvikling. En tilpasning til en høyere andel bolig i ny bebyggelse, vil tilføre området en høyere grad av bymessighet. Dermed vil det bli atskillig flere mennesker i umiddelbar nærhet som kan benytte området. Det er viktig at ny bebyggelse utformes på en slik måte at skillet mellom det offentlig og private ivaretas og håndteres slik at det bygde miljø sender klare signaler til sine brukere og beboere. Det må avveies om hvorvidt utearealer skal plasseres på tak, med tanke på hvordan dette vil påvirke mengden mennesker som tar i bruk omgivelsene på gateplan. Fotavtrykket til ny bebyggelse bør i så fall reduseres til fordel for økt utnyttelse i høyden.

Som fremsillingen viser, er det ønskelig å fortsette utbyggingen av bygg i Cecilie Thoresens vei ved det gamle senteret. Arealene anvendes i dag til overflateparkering, og områdene kan utvikles på lik måte som Cecilie Thoresens vei 12 bygges ut i dag. Ny bebyggelse her kan skape en viktig forbindelse og inngangsport til fritidsklubben, friarealene og idrettsparken. Vi mener området tåler en tetthet nærmere områdetype 2 på dette området; altså en BRA på opp mot 450 %. Fotavtrykket må balanseres mot høydene, men vi anser det slik at området generelt tåler en høyere bebyggelse enn området nord for senteret.

Den nye detaljreguleringsplanen for det gamle senteret, med OBOS som forslagstillere, ble vedtatt 16.11.2016. Planen tilrettelegger for fortetting på tomten, og etablering av ny forbindelse vest for det gamle senteret. Vi anser denne reguleringen av området hovedsakelig som positiv siden det bidrar til økt tetthet og flerfunksjonalitet. Det er planlagt en ny forbindelse mellom de to eksisterende torgene som forhåpentligvis vil skape mer byliv der. Vi er derimot skeptiske til områdets avgrensning, som med sin utforming vil skape en forsterket bakside langs t-banen. En slik utbygging adresserer ikke problematikken på området, og i stedet for å løse utfordringene, planlegges det for en justering vi mener ikke vil bidra til en positiv sentrumsutvikling for Lambertseter.

Ved å koble Cecilie Thoresens vei sammen med den nye gågaten, samt forbindelsen gjennom det gamle senteret, danner plan-grepet en sirkulær strøksgate. Utformingen av gatene og rommene i denne "byloopen", fra gågate gjennom gatetun og torg, videre til bygate, gir besøkende en opplevelse av variasjon i bybildet. Denne kobles også sammen med de grønne forbindelsene, noe som knytter områdene tettere sammen.

Ved å forsterke Lambertseter sentrum som en bymessig struktur, er det viktig at de grønne kvalitetene på området blir en del av det bymessige innholdet, samtidig som de er strukturelt tilknyttet hverandre. Byloopen kan bli en forbindelse som knytter ulike funksjoner sammen, samtidig som den forbedrer interaksjonen og forsterker signaler om flerfunksjonalitet. En kvalitetsbevisst utforming av den sirkelformede forbindelsen kan tilrettelegge for en klar karakteristikk og gjenkjennelse, og på denne måten øke bruken.

OPPSUMMERING OG
DISKUSJON



BYMESSIG TURKART



I denne oppgaven har vi gjort rede for hvordan begrepet bymessighet forstås og brukes i faglitteratur og planer. Økt grad av bymessighet krever en økt grad av tetthet, variasjon og menneskelig interaksjon. I oppgaven har vi fokusert på utvalgte fysiske strukturer som kan endres for å øke graden av bymessighet. Vi har kartlagt de fysiske og sosiale forholdene er i dagens situasjon på Lambertseter, og anvendt funnene som grunnlag mulighetsstudien. Det er store fortetningsmuligheter på Lambertseter, og vi konkluderer med at det er sentrumsområdet som har størst potensial for en økt grad av bymessighet. Sentrumsområdet har i dag høyest grad av flerfunksjonalitet og har stort potensial for fysiske endringer som vil legge til rette for en økt grad av menneskelig interaksjon. I mulighetsstudien har vi sammenlignet Lambertseter med områder med høyere utnyttelse i Oslo. Dette har gitt oss mulighet til å diskutere hvilke muligheter som finnes for fortetting og transformasjon på Lambertseter. Vi har vist at det finnes betydelige arealer for en økt utnyttelse, og vi mener dette er forenelig med områdekarakteren på Lambertseter. En forutsetning er at utbyggingen tilrettelegger for bruk og opphold for beboere og besøkende.

Arbeidet med Lambertseter og endringer av fysiske strukturer for økt grad av menneskelig interaksjon har visse begrensinger. Ved å endre de fysiske strukturene skaper ikke dette nødvendigvis mer menneskelig interaksjon. Vi som planleggere kan ikke bestemme hvor, hva og hvordan mennesker skal ta i bruk de fysiske strukturene. Det er heller ingen garanti for at høy kvalitet på en møteplass vil skape flere møter og aktiviteter. Tilgjengelig og trygge gangforbindelser vil ikke nødvendigvis få flere til å gå. En vesentlig høyere utnyttelse vil også

kunne skape misnøye og motstand blant innbyggerne.

Det er derfor viktig at økt tetthet og variasjon av bygninger, funksjoner og mennesker formidles på en inviterende måte, slik at det oppfattes av besøkende og beboere som positive endringer.

Spesielt med hensyn til store transformasjoner på et område, hvor store endringer kan skape ulike følelser hos forskjellige folk, er det viktig at kvalitetene som planlegges og etableres formidles til mottageren, og at de i større grad får innsikt i hvilke muligheter dette kan skape. Vi mener at planlegging i større grad kan ta ansvar for inkludere brukerne – også etter at planen og utbyggingen er gjennomført. Vi avslutter derfor oppgaven med et urbant turkart, som skal trekke frem Lambertseters kvaliteter og skape begeistring for området. Dette vil forhåpentligvis skape en økt grad av eierskap og stolthet for sine omgivelser.

REFERANSER
OG VEDLEGG

REFERANSELISTE

Bokmålsordboka 2016, –messig, tilgjengelig fra http://ordbok.uib.no/perl/ordbok.cgi?OPP=+-messig&ant_bokmaal=5&ant_nynorsk=5&begge=+&ordbok=begge, lest 15.09.2016

Børrud, E. 2012 Planlegging av en allerede bygget by i Utfordringer for norsk planlegging. Kunnskap. Bærekraft. Demokrati. 2012, Aarsæther, N. Falleth, E. Nyseth, T. og Kristiansen, R.(red.) Cappelen Damm, Høyskoleforlaget

Børrud, E. og Røsnes, A. E. 2016 Prosjektbasert byutvikling. Mot en kvalitativ, prosjektrettet byplanlegging. Fagbokforlaget

Bydel Nordstrand 2012, Bydelsadministrasjonen, Møteinnkalling 7/12 [http://www.pangstart.oslo.kommune.no/getfile.php/bydel%20nordstrand%20\(BNS\)/Internett%20\(BNS\)/Dokumenter/Politikk/UR/2012/2012_11_05/2012_11_05_sakskart.pdf](http://www.pangstart.oslo.kommune.no/getfile.php/bydel%20nordstrand%20(BNS)/Internett%20(BNS)/Dokumenter/Politikk/UR/2012/2012_11_05/2012_11_05_sakskart.pdf) lest 07.11.2016)

Cullen, G. 1971 The Concise Townscape, Butterworth-Heinemann Ltd, Oxford

Deichman 2016, Lambertseter, Deichmanske bibliotek, tilgjengelig fra: <https://www.deichman.no/lambertseter>, lest 15.10.2016

Eiendomsverdi 2016, Boligprisstatistikk, Eiendomsverdi, tilgjengelig fra: <https://eiendomsverdi.no/> lest 01.11.2016

Ellefsen K.O. 2003, Idealer i norsk bolig- og byplanlegging i de siste tiårene, PLAN 01/2003 (Volum 35), tilgjengelig fra: https://www.idunn.no/plan/2003/01/idealer_i_norsk_bolig_og_byplanlegging_i_de_siste_tiarene, lest 10.09.2016

Ellefsen K.O. 2005, Studier av byens fysiske transformasjon – Oslos arkitektur i endring i By og byliv i endring. Studier av byrom og handlingsrom i Oslo, Aspen, J. (red) 2005, Scandinavian Academic Press/Spartacus Forlag, Oslo

Hansen T. og Brattbakk I. 2005 Endringsprosesser i norske drabantbyer, Byggforsk skriftserie 6, Norges byggforskningsinstitutt

Helle K. Eliassen F.E. Myhre J.E. Stugu O.S. 2006 Norsk byhistorie. Urbanisering gjennom 1300 år, PAX Forlag, Oslo

Gehl, J. 2007 Livet mellom husene. Udeaktiviteter og udemiljøer, 6.utgave, Arkitektenes Forlag, København

Gehl, J. 2010 Byer for mennesker, Bogværket, København

Guttu, J. 2003 "Den gode bolig" Fagfolks oppfatning av boligkvalitet gjennom 50 år, Context Avhandling 11, Arkitektshøgskolen i Oslo

Jacobs, J. 1961 The Death and Life of Great American Cities, 50th Anniversary Edition, Vintage Books, New York

Johannessen, A. Christoffersen, L. Tufte, P. A. 2011 Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag, 3. Utgave, Abstrakt Forlag, Oslo

- Knox P. og Pinch S. 2010, Urban Social Geography: An introduction, 6th Edition, Pearson Education Limited, England
- Knox, P.L. og McCarthy, L. 2011 Urbanization an Introduction to Urban Geography, 3rd Edition, Pearson Education Inc, England
- Knudsen, O. 2016 Dette er Oslos mest populære videregående skoler, Aftenposten 2016, tilgjengelig fra: <http://www.aftenposten.no/osloby/Dette-er-Oslos-mest-populare-videregaaende-skoler-56991b.html>, lest 15.11.2016
- Lambertseter Idrettsforening udatert, tilgjengelig fra: <http://lambertseterif.no/p/11922/hjem> lest 01.11.2016
- Lambertseter svømmeklubb, udatert, tilgjengelig fra: <http://www.lsvk.no/publikum/> lest 01.11.2016
- Lundberg K.G. og Danielsen H. 2010 Nærmiljø og plassmyter: Sentrum og drabantby mellom mangfold og trygghet Sosiologisk tidsskrift 02/2010 (Volum 18), tilgjengelig fra: <https://www.idunn.no/st/2010/02/art03>
- Lynch, K. 1960 The Image of the City, The MIT Press, Massachusetts, USA
- Miljøverndepartementet 1993, Stedsanalyse – innhold og gjennomføring, Veileder, T-986
- NFKINO udatert, Symra Kino, Nordisk film kino, tilgjengelig fra: <http://www.nfkino.no/oslo/kundeservice/article1186061.ece>, lest 07.11.2016)
- Oslo kommune, udatert, Lambertseter idrettspark, <https://www.oslo.kommune.no/naturkultur-og-fritid/idrettsanlegg/lambertseter-idrettspark/> lest 01.11.2016
- Oslo kommune udatert b, Lambertseter fritidsklubb, <https://www.oslo.kommune.no/naturkultur-og-fritid/fritidsklubber/lambertseter-fritidsklubb/>, lest 07.11.2016)
- Parselhager udatert, <http://www.parselhager.no/index.php/lambertseter-parselhage>, lest 10.11.2016
- PBE, Plan og bygningsetaten 2007, "Fremtid med fortid" Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre Oslo 2005 – 2020. Hovedrapport, Avdeling for Byutvikling, Oslo kommune
- PBE, Plan og bygningsetaten 2009, Kommunedelplan for torg og møteplasser (KDP-17), Avdeling for byutvikling, Oslo kommune
- PBE, Plan og bygningsetaten 2010 Grøntplan for Oslo, Kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone, Avdeling for byutvikling, Oslo kommune
- PBE, Plan- og bygningsetaten 2012 Utearealnormer Normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre Oslo, Avdeling for områdeutvikling, Oslo kommune
- PBE, Plan- og bygningsetaten 2012b, Lambertseterveien 43 <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=200904592&rplan=1>, lest 20.10.2016

PBE, Plan- og bygningsetaten 2015 Kommuneplan 2015 -Oslo mot 2030, Smart, grønn, trygg, Juridisk arealdel, Del 2, Oslo Kommune

PBE, Plan og bygningsetaten 2016 Strategisk plan for Hovinbyen, Forslag til politisk behandling 30.06.2016, Oslo kommune

Pløger J. 1997 Byliv og modernitet, Norsk institutt for by- og regionsforskning, Oslo

Røtnes R.A, Jordell H., Kvil S., Cappelen Bjørn E. og Skogstad Aamo A. 2016 Boligprosjekters betydning for byliv, Samfunnsøkonomisk analyse Rapport nr. 27-2016

Spacescape 2014 Veileder for grønn mobilitet i byområder, FutureBuilt / Framtidens Bygg

SSB 2013 Flytting til og fra Oslos bydeler, Rapport 11/2013, Statistisk sentralbyrå, Kongsvinger

Sæter O. og Ulfstad L.M. 1998 Stedsutvikling, kunst og kultur i en drabantby. En studie av kultursatsing i Furuset bydel i Oslo, 235 Prosjektrapport 1998, Byggforsk, Norges byggforskningsinstitutt

Taylor N. 1998 Urban Planning Theory since 1945, SAGE Publication, England

TØI, Transportøkonomisk institutt, 2012, Arealplanlegging og reisevaner, tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/getfile.php/mmarkiv/Forside%202012/2012.05.24%20RVU-seminar%20T%C3%83%CB%9CI%20-%20%C3%83%CB%9Cystein%20Engebretsen%20-%20Arealplanlegging%20og%20reisevaner.pdf>, lest 15.09.2016

Utvikling- og kompetanseetaten 2015 Faktaark om befolkning, levekår og boforhold, Oslo kommune, tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/statistikk/statistiske-publikasjoner/faktaark-om-befolkning-levekar-og-boforhold/>, lest 01.10.2016

Østerberg, D. 1998 Arkitektur og sosiologi i Oslo – en sosio-materiell fortolkning, PAX Forlag, Oslo

FIGURLISTE

s. 1

Lambertseter bibliotek, tilgjengelig fra: https://www.deichman.no/sites/default/files/main_image/library/lambertseter-int.jpg

Kartlegging og analyse, fotograf: Leodileo, tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/leodileo/page1>

Restaurant, Studio Arkitekter, Daniel Domolky, - <http://www.archdaily.com/782997/maze-ltov-81font-studio-arkitekter>

ASPECT Studio, Vanke Xijiu Plaza, tilgjengelig fra: <http://worldlandscapearchitect.com/vanke-chongqing-xijiu-plaza-chongqing-china-aspect-studios/#.WE2WpKLhCfX>

s. 7

Antenneveien på Lambertseter, 1958, fotograf: Leif Ørnelund, tilgjengelig fra: http://oslo-bilder.no/OMU/OB.%C3%9858/2071b?fuzzy=1&query=%22Lambertseter%22&witho ut_pictures=1&rows=96&sort_by=date&page=2&count=420&search_context=1&pos=185

s. 18

The Image of the City, Kevin Lynch, tilgjengelig fra: <http://www.slideshare.net/rajapukai/image-of-the-city-kevin-lynch-case-study>

s. 25

Jan Gehl, liv, rom og bygg, tilgjengelig fra: <http://fabriciomora.tumblr.com/post/102310197908/gehl-methodology>

s. 31

Flerfunksjonalitet, Strategisk plan for Hovinbyen, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune (2016)

s. 32

Bevegelseshierarki, Stratgisk plan for Hovinbyen, Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune (2016)

s. 33

Skisse, Gordon Cullen, tilgjengelig fra: <https://intersticiourbano.files.wordpress.com/2008/12/file0004.jpg>

s. 36

Serial Vision, Gordon Cullen, tilgjengelig fra: <http://www.grenoble.archi.fr/arkitekt/co/gc-Cullen.html>

s. 45

Lambertseter bibliotek, tilgjengelig fra: https://www.deichman.no/sites/default/files/main_image/library/lambertseter-int.jpg

s. 46

Forslag til soneplan, 1950, Frode Rinnan, Lambertseter – en forstad for 10 000 innbyggere

s. 47

Bydelskart Lambertseter 1958, Frode Rinnan, Lambertseter – en forstad for 10 000 innbyggere

s. 49

Kartlegging og analyse, fotograf: Leodileo, tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/leodileo/page1>

s. 50

Utsnitt fra kommuneplan 2015, Oslo mot 2030

Utsnitt fra Planprogram Lambertseter

s. 52

Cecilie Thoresens vei, Dyrvik Arkitekter, tilgjengelig fra: <http://www.dyrvik.no/work/project/260/>

Flerbrukshallen, Sletvold arkitekter, tilgjengelig fra: <http://www.sletvoldark.no/lambertseter/>

s. 53

Langbølgen 1-15, Hille Melbye Arkitekter AS, tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/casedet.asp?caseno=201304704&rplan=1>

s. 54

Lambertseter Gård, 1910, fotograf: ukjent, tilgjengelig fra: <http://www.oslobilder.no/BAR/A-10002/Ua/0010/022>

Lambertseter Kringkaster, 1930, fotograf: Anders Beer Wilse, tilgjengelig fra: http://www.oslobilder.no/OMU/OB.Y6562?query=lambertseter+1930&count=2&search_context=1&pos=0

Ebenezer Howard, The Garden City 1898, tilgjengelig fra: <http://www.city-analysis.net/2011/03/30/the-urban-fix-creating-truly-sustainable-cities/>

Lambertseterplanen, 1950, Frode Rinnan, tilgjengelig fra: http://www.oslobilder.no/BAR/A-10002/Ua/0032/310?query=rinnan&count=31&search_context=1&pos=23

Brakker etter krigen, 1953, tilgjengelig fra: <http://www.oslobilder.no/BAR/A-40209/Uba/0001/036>

s. 55

Maleri av Lambertseter, kunster: Arne Stenseng, tilgjengelig fra: http://www.oslobilder.no/OMU/OB.07357?query=bergkrystallen+2&count=219&search_context=1&pos=0

Åpning av Lambertseterbanen, 1966, fotograf P.A.Røstad-Foto, tilgjengelig fra: http://www.oslobilder.no/BAR/A-40209/Uba/0008/054?query=%C3%A5pning+av+lambertseterbanen&count=14&search_context=1&pos=1

Symra Kino, 1979, fotograf: Atelier Rude, tilgjengelig fra: <http://oslobilder.no/OMU/OB>

.R15279f?fuzzy=1&query=%22Lambertseter%22&without_pictures=1&rows=96&sort_by=date&page=5&count=420&search_context=1&pos=400

s. 56

Nordstrand samvirkelag, 1938, fotograf: ukjent, tilgjengelig fra: http://www.oslobilder.no/BAR/A-10001/Ua/0011/177?query=nordstrand+samvirkelag&count=4&search_context=1&pos=0

Radiomastene på Lambertseter, 1932, fotograf: ukjent, tilgjengelig fra: http://www.oslobilder.no/BAR/A-10002/Ua/0010/024?query=1932+radio&count=5&search_context=1&pos=3

Lambertseter 1958, fotograf: Fjellanger-Widerøe, tilgjengelig fra: http://oslobilder.no/OMU/OB.F19562a?fuzzy=1&query=%22Lambertseter%22&without_pictures=1&rows=96&sort_by=date&page=2&count=420&search_context=1&pos=181

Antenneveien på Lambertseter, 1958, fotograf: Leif Ørnelund, tilgjengelig fra: http://oslobilder.no/OMU/OB.%C3%9858/2071b?fuzzy=1&query=%22Lambertseter%22&without_pictures=1&rows=96&sort_by=date&page=2&count=420&search_context=1&pos=185

s. 57

Lambertseter 1967, fotograf: ukjent, tilgjengelig fra: http://oslobilder.no/BAR/A-20027/Uc/0001/1636?fuzzy=1&query=%22Lambertseter%22&without_pictures=1&rows=96&sort_by=date&page=4&count=420&search_context=1&pos=367

Lambertseter senter, 1979, fotograf: Atelier Rude, tilgjengelig fra: http://oslobilder.no/OMU/OB.R15279g?fuzzy=1&query=%22Lambertseter%22&without_pictures=1&rows=96&sort_by=date&page=5&count=420&search_context=1&pos=398

s. 71

Buss 74, Nordstrand blad, tilgjengelig fra: <http://www.nobl.no/nyhet/bydel-nordstrand/ekebergbanen/her-blir-det-buss-for-trikk/s/5-56-38549>

s. 82

Flerbrukshallen, Sletvold arkitekter, tilgjengelig fra: <http://www.sletvoldark.no/lambertseter/>

Tufteparken, Krogsvæen, <http://krogsvæen.no/Selge-bolig/Solgte-boliger/Bolig/Leilighet/Nylaende-9-1142948212>

Lambertseter svømmeklubb, tilgjengelig fra: http://www.imgrum.net/media/1383264242027165536_1571092858

s. 83

Parselhager på Lambertseter, tilgjengelig fra: <http://www.parselhager.no/index.php/lambertseter-parselhage>

Barn besøker biblioteket på Lambertseter, Kaja Stabursvik, tilgjengelig fra: <http://www.nobl.no/lambertseter/kultur/kultur/byens-aller-fineste-bibliotek/s/2-2.09-1.5713029>

s. 87

Nabolagsrestaurant - Prune, tilgjengelig fra: <http://prunerestaurant.com>

s. 89

Restaurant, Studio Arkitekter, Daniel Domolky, - <http://www.archdaily.com/782997/maze-ltov-81font-studio-arkitekter>

s. 90-91

Skate på torg i København, tilgjengelig fra multimedia.pol.dk

Bil vs sykkel, tilgjengelig fra: <http://downtownontherange.blogspot.no/2012/01/ever-better-than-muenster-cheese.html>

Urban lekeplass, tilgjengelig fra: <http://landskapsarkitekt.tumblr.com/post/148700829648>

Pitt Street Mall, Brett Boardman, tilgjengelig fra: http://www.landezine.com/index.php/2013/10/pitt-street-mall-by-tony-caro-architecture/pitt_street_mall-by-tony_caro_architecture-06/

Sub>urban, Urbact, tilgjengelig fra: <http://urbact.eu/suburban-16-clicks>

Pocket Park, San diego, Rad Lab, tilgjengelig fra: <http://www.radlab.com/work-avenue/#/cities/>

Urban lek, Lateral Office og CS Design, tilgjengelig fra: <https://www.dezeen.com/2015/12/17/impulse-lateral-office-cs-design-installation-montreal-glowing-seesaws/>

Oxford street, tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/28525412@N08/2709354063>

Shared space, tilgjengelig fra: <http://www.theplanner.co.uk/advice/cycling-infrastructure-resources-for-planners>

s. 100

Bymessig trapp, tilgjengelig fra: <http://www.mslandarchitects.com/alta-laguna-2/>

Green Street Design, tilgjengelig fra: <http://www.news-gazette.com/image/2015-01-22/green-street-design-01222015.html>

Oxford street, tilgjengelig fra: <https://www.flickr.com/photos/28525412@N08/2709354063>

Urbant lekestativ, Puls Park, Cebra - <http://www.curbed.com/2016/5/13/11672596/play-ground-design-play-kids-landscape-architecture>

s. 102

Multifunctional building in Rzeszov, tilgjengelig fra: <http://bakpakarchitects.com/en/portfolio/edificio-multifuncional-3/>

Sosial arena, EL:CH Landschaftsarchitekten, Munchen, Germany, tilgjengelig fra: <https://divisare.com/projects/198351-el-ch-landschaftsarchitekten-urbanstrasse-11>

Aktive fasader, bokhandel, Mendes Da Rocha, Sao Paulo, tilgjengelig fra: <http://www.arch-daily.com/31172/livraria-da-vila-isay-weinfeld/>

Konkurransforslag, Papirøen, MVRDV, tilgjengelig fra: <https://www.mvrdv.nl/news/paper-island-competition>

s. 104

Legoinspirert bro, Design Milk, tilgjengelig fra: <http://design-milk.com/bridge-transformed-into-giant-lego-bricks-by-german-street-artist-megx/lego-bridge-street-art-megx-3/>

Kengo Kuma, Togstasjon, Saint-Denis Paris, tilgjengelig fra: <http://kkaa.co.jp/works/architecture/saint-denis-pleyel-emblematic-train-station/>

Urban Farmer i Moskva, tilgjengelig fra: <http://nefa-architects.com/prtf/>

s. 105

Gullhaug torg, Snøhetta, tilgjengelig fra: <http://snohetta.com/projects/269-gullhaug-torg>

Urbant bygulv, Meyer + Silberg, tilgjengelig fra: <http://www.mslandarchitects.com/alta-laguna-2/>

Flerfunksjonelt bygg, Phrame, tilgjengelig fra: <http://phrame.eu/>

s. 106

Density, The Urban Task Force, tilgjengelig fra: <http://ygkhumanscale.weebly.com/why.html>

s. 108

Skjermdump fra googlemaps.com

s. 116-117

Norman Foster, kunstinstallasjon i Marseille, tilgjengelig fra: <http://architizer.com/blog/norman-fosters-coolest-project-in-years/>

Outdoor cinema, tilgjengelig fra: www.trendhunter.com

ASPECT Studio, Vanke Xijiu Plaza, tilgjengelig fra: <http://worldlandscapearchitect.com/vanke-chongqing-xijiu-plaza-chongqing-china-aspect-studios/#.WE2WpKLhCfX>

Grønn oase, Ken Smith, tilgjengelig fra: <http://houblon.tumblr.com/post/146096382433/park-designed-by-ken-smith>

Visuelle kvaliteter rundt bebyggelse, tilgjengelig fra: <https://no.pinterest.com/pin/352406739566267025/>

Vann i by, MIAS Architects i Banyoles i Spania - <http://www.miasarquitectes.com/projects/>

Urban lekeplass, tilgjengelig fra: <http://landskapsarkitekt.tumblr.com/post/148700829648>

Vannspeil, tilgjengelig fra: <https://laud8.files.wordpress.com/2011/03/img4.jpg>

Tauinstallasjon, Carlsberg brygger, København, tilgjengelig fra: <https://overgadenovenvandet.wordpress.com/2011/11/10/meet-you-at-the-ropes/>

Luxemburg, Metaform Architects, Steve Troes Fotodesign, tilgjengelig fra: <http://www.designboom.com/architecture/metaform-architects-boos-beach-club-restaurant-luxembourg-12-02-2016/>

s. 125

ASPECT Studio, Vanke Xijiu Plaza, tilgjengelig fra: <http://worldlandscapearchitect.com/vanke-chongqing-xijiu-plaza-chongqing-china-aspect-studios/#.WE2WpKLhCfX>

s. 126

Unge møtes i byen, tilgjengelig fra: <https://no.pinterest.com/pin/77616793555156179/>

Helsingborg stasjon, fotograf: Fellic Gerlach, tilgjengelig fra: <http://www.contemporist.com/this-helsingborg-train-station-has-a-dramatic-new-entrance/>

Aktivitetshus, Føyka, DARK arkitekter, tilgjengelig fra: <https://www.asker.kommune.no/samfunnsutvikling/stedsutvikling/foyka-elvely/helhetsplan/>

Konkurransforslag, Papirøen, MVRDV, tilgjengelig fra: <https://www.mvrdv.nl/news/paper-island-competition>

ASPECT Studio, Vanke Xijiu Plaza, tilgjengelig fra: <http://worldlandscapearchitect.com/vanke-chongqing-xijiu-plaza-chongqing-china-aspect-studios/#.WE2WpKLhCfX>

Café i Hong Kong, tilgjengelig fra: <http://www.contemporist.com/this-new-coffee-shop-in-hong-kong-is-designed-to-interact-with-the-street/>

Outdoor cinema, tilgjengelig fra: www.trendhunter.com

VEDLEGG

VEDLEGG 1

Hva synes du om Lambertseter? (Svarene behandles helt anonymt)

Kryss av for din alder:

0–12 13–20 21–30 31–40 41–50 51–60 61–70 71–80 80+

Kryss av for ditt kjønn:

Kvinne Mann

Postnummer:

Beskriv med tre ord hvilke kvaliteter liker du best ved Lambertseter

1. _____
2. _____
3. _____

Beskriv med tre ord hva du synes Lambertseter mangler

1. _____
2. _____
3. _____





Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway