

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2018 30 stp

Fakultet for landskap og samfunn
Marius Grønning

Byens mellomrom - fra en helhetlig til en fragmentert tilnærming av fellesskapets arealer?

Åse Grøttå & Julian Skytterholm

By- og regionplanlegging
Fakultet for landskap og samfunn

FORORD

Denne masteroppgaven markerer slutten på et femårig studieløp i By-og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). Oppgaven er et resultat av et semester med arbeid og har et omfang på 30 studiepoeng.

Oppgaven er skrevet i samarbeid med Kulturetaten, og knyttes opp mot deres arbeid med Oslo pilot som omhandler kunst i offentlig rom. Mellomrommet som fenomen er svært abstrakt, noe vi prøver å belyse gjennom denne oppgaven. Dette gjør at vi har gjort enkelte strategiske valg for å rette oppgaven innenfor et planfaglig og urbanistisk perspektiv slik at flere fagfelt kan benytte seg av forståelsesgrunnlaget.

De siste årene har nye sikkerhetstiltak blitt oppført i byrom. Vi har begge en interesse knyttet til det offentlige rommet. Offentlig rom som tema ble derfor valgt etter samtaler med vår veileder Marius Grønning, som også hadde en tematikk rettet mot offentlig rom og dens utvikling. Vi vil derfor først og fremst takke vår veileder ved NMBU for god veiledning og hyggelige samtaler underveis.

Jeg, Åse, vil rette en stor takk til Julian som har holdt ut med mas og frustrasjon fra min side, og samtidig arbeidet målbevisst gjennom hele semesteret. Denne oppgaven hadde ikke vært mulig uten dit humør, arbeidsvilje og innsats. Videre vil jeg takke Peter, mamma og pappa for hjelp med korrektur, støttende ord og forståelse gjennom hele denne perioden. En ekstra takk rettes til Julian sine foreldre og Rhia for hjelp med korrektur av oppgaven. Til slutt vil jeg takke for alle bekjensker jeg fått gjennom studietiden. Dere har gjort disse fem årene helt fantastiske.

Jeg, Julian, retter først og fremst en stor takk til min masterpartner som virkelig har stått på underveis i skriveprosessen. Hun har gitt meg god støtte, gode diskusjoner, vært svært arbeidsvillig og ikke minst kreativ. Jeg vil takke min familie som har gitt meg god støtte gjennom de fem årene på Ås. Dere har vært til stor hjelp med korrektur av oppgaven. Videre vil jeg også rette en stor takk til Elin, moren til Åse, og Rhia for korrektur. Takk til mine klassekamerater og medstudenter. Dere har gjort studietiden til en av de beste periodene i mitt liv.

Åse Grøttå og Julian Skytterholm

Ås, mai 2018

SAMMENDRAG

Denne oppgaven tar for seg mellomrommet i Oslo som fenomen og dens utvikling gjennom tiden. Hensikten med oppgaven er å svare på hvorvidt dagens byrom kan ses som en mangfoldig helhetstanke, eller om det i større grad fremgår som ulike fragmenter av byrom som tilsammen utgjør fellesskapets arealer i byen. Slik forskningsspørsmålet er formulert vil det ikke være mulig å konkludere med et entydig svar. Forskningsspørsmålet skal derfor bringe frem en diskusjon rundt bevisstheten knyttet til forvaltningen av fellesskapets arealer.

Mellomrommet, bestående av åpne rom og ferdsel, er en grunnleggende struktur i byen sammen med bebyggelse og sentralitet. Strukturen har blitt definert, forvaltet og utviklet ulikt gjennom tiden. Oppgaven undersøker organiseringen av mellomrommet gjennom historien for å tydeliggjøre et endringsmønster av strukturen. Dokumentanalysen av styringsverktøy har undersøkt hvordan mellomrommet defineres til ulike tider. Ved bruk av en strukturanalyse av ulike typer byrom i Oslo og litteratur som omhandler lokal Oslohistorie, har oppgaven undersøkt hvordan ulike byrom endrer sin sosiokulturelle figur. Til slutt har oppgaven utforsket hvordan sikkerhet som en bestemt agenda påvirker fellesskapets arealer.

I byen utgjør mellomrommet en negativ struktur. Bakgrunnen for dette kommer av at den oppstår som en rest etter utbyggingsprosjekter, der den defineres og forvaltes som offentlige rom, parker, torg, gater osv. Strukturen er forbeholdt allmennheten, men gjennom dagens lokale og differensierte planlegging blir mellomrommet i større grad utsatt for skjulte krefter. Analysen viser hvordan lokal planlegging og forvaltning medfører stedsspesifikke identiteter og agendaer i mellomrommet. Dette bidrar til at måten man håndterer fellesskapet på blir fragmentert. Lokal variasjon er viktig for å tilpasse planleggingen og skape identitet, men på den andre siden kan den differensierte planleggingen, med lokale agendaer, bidra til direkte eller indirekte ekskludering av enkelte samfunnsgrupper. Dagens styringsverktøy, sammen med politikken, kan tyde på at vi ikke har gode nok forutsetninger til å kontrollere denne utviklingen av mellomrommet.

Nøkkelord: Offentlig rom, mellomrom, byutvikling, Oslo, forvaltning

ABSTRACT

This thesis explores the urban space in Oslo as a phenomenon and how it has developed over time. The purpose of the thesis is to determine whether the city's urban spaces can be understood as a comprehensive concept of holistic thinking, or rather different fragments of communal areas that collectively constitute the community's areas in the city. As a result of the complexity of the research question, it was not possible to conclude with a clear answer. The research question therefore, raises an important discussion about the lack of awareness of the management of community areas.

The urban space consists of open space and movement network; these features in addition to settlement and centrality form the basic structure of a city. The structure has been defined, managed and evolving over time. Our research examines the urban space is organized during different periods in order to identify patterns within structural changes. In this study, we have investigated how the urban space is defined at different times by analysing management tools. Through the use of structural analysis of different urban spaces in Oslo combined with an extensive literature review of local Oslo history, this study examined how diverse urban spaces modify their socio-cultural character. Finally, there is an exploration by what means security agendas particularly affect community areas.

An urban space can be perceived as a negative structure in the city. The reason behind that is an urban space emerges as a remnant of development projects, where it is defined and managed as public spaces, parks, squares, streets, etc. The structure is reserved for the public however, through today's local and differentiated planning, the space is more likely to be exposed to hidden forces. The analysis for this research demonstrate the appearance of site-specific identities and agendas as a result of planning and management regulated further at a local level. Local variation is important to customize planning and create identity, but on the other hand, the differentiated planning with local agendas, can contribute to the direct or indirect exclusion of certain social groups. Today's management tools, along with the policy, may indicate that we do not have enough prerequisites to control this development of urban space.

Keywords: Public space, space, urban development, Oslo, management

Innholdsfortegnelse



Del I Oppgavens innledende del

Kapittel 1 Bakgrunn

1.1 Innledning	11
1.2 Problemstilling	14
1.3 Metode	16
1.4 Avgrensing	20
1.5 Oppgavens oppbygning	21

Kapittel 2 Byens mellomrom i et teoretisk perspektiv

2.1 Introduksjon	23
2.2 Hvordan har mellomrommet oppstått?	24
2.3 Ulike perspektiver på offentlig sfære	29
2.4 Oppsummering	36

Del II Mellomrommets utvikling i Oslo

Kapittel 3 Vekst og utvikling i ulike samfunnsepoker

3.1 Introduksjon	41
3.2 Historisk utvikling av hovedstaden Oslo	42
3.3 Byen gjennom ulike byvekstmodeller	44
3.4 Oppsummering	53

Kapittel 4 Byens mellomrom i styringsverktøy

4.1 Introduksjon	55
4.2 Begreper i den kompakte byen	56
4.3 Begreper i storbysystemet	58
4.4 Begreper i den polysentriske nettverksregionen	62
4.5 Allianser og rivaliteter i planprosessen	67
4.6 Området ved Bjørvika	70
4.7 Hovinbyen	78
4.8 Oppsummering	84

Kapittel 5 Byrommenes utvikling i et historisk perspektiv

5.1 Ulike typer av byrom i Oslo	87
5.2 Akerselva	90
5.3 Christiania Torv	94
5.4 Karl Johans gate	98
5.5 Youngstorget	101
5.6 Torshovdalen	104
5.7 Aker Brygge	107
5.8 Oppsummering	111

Kapittel 6 Dagens sikkerhetsagenda i fellesskapets arealer

6.1 Introduksjon	113
6.2 Sikkerhet som ny agenda	114
6.3 Uønskede hendelser rettet mot folkemengder	115
6.4 Hendelser skaper nye tilnærminger	117
6.5 Regjeringskvartalet	119
6.6 Medias påvirkningskraft	120
6.7 Politikken innvirkning på byrom	121
6.8 Oppsummering	122

Del III Mellomrommets utvikling i et kritisk lys

Kapittel 7 Diskusjon

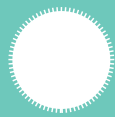
7.1 Forvaltningen av fellesskapets arealer	127
7.2 Utvikling av byrom og dens figurer	130
7.3 Mellomrommets begrepsutvikling	131
7.4 Utvikling av mellomrommets organisering	133

Kapittel 8 Konklusjon

Referanseliste	140
Figurliste	150
Vedlegg	154

DEL I

Oppgavens innledende del



1.1 INNLEDNING

Tema for oppgaven er byens mellomrom. Med mellomrom mener vi den delen av byen som er mellom de bygde objektene – alle ubebygde arealer i byen. Vi tar utgangspunkt i dette begrepet fordi det i prinsippet er nøytralt. Begrepet er samtidig komplekst, fordi fenomenet er gjenstand for oppfatninger, forståelse, meninger, intensjoner og planlegging. Utgangspunktet for vår måte å belyse dette fenomenet på er at mellomrommet fremstår som udefinert, i motsetning til mer etablerte begreper, som for eksempel offentlige rom, gater, plasser, torg og parker. Disse begrepene gir alle en forventning om hvordan rommene skal forvaltes og brukes.

Desto nærmere man kommer sentrum i en by, begrenses tilgangen på areal. Dette påvirker etterspørsel, pris og utnyttelse av arealene. I sentrum har de fleste restarealer en bestemt bruk og utforming, og fremgår tydelig som regulerte arealer i planer. En tydelig definisjon av bruk og form er å forhindre nedbygging av restarealene. Motivene for å holde av åpne rom i byen, knytter seg til byens grunnleggende struktur. Tettsteder og byer består av tre grunnleggende strukturer: sentralitet, bosetning med bebyggelse og åpne rom og ferdselsårer som sikrer forbindelsene. Kompakte byer, storbyer eller nettverksregioner er eksempler på ulike utviklingsstadier der byens grunnleggende strukturer planlegges ulikt. Byen kan gjennomgå ulike utviklingsstadier, noe man kan se i den prosessen Osloregionen går gjennom i dag. Oslo planlegges i dag gjennom regionale og kommunale planer som en flerkjernet nettverksregion, med de konsekvensene det har for byens grunnleggende strukturer.

Spørsmålet blir da hva slags agenda som settes for byens mellomrom: skal det bygges igjen, skal det holdes åpent, er det offentlig, og eventuelt hva

innebærer det? Dette innebærer at mellomrommet omtales med en annen grad av bevissthet enn det som er tilfellet for strukturene sentralitet og bebyggelse. Der mellomrommet er tilgjengelig, åpnes muligheten for kommunikasjon og mobilitet, som en del av byens funksjoner. Likevel kan byens mellomrom fremstå som en rest etter ulike utbyggingsprosjekter. Fordi det er en rest, som det ikke knytter seg sterke interesser til, blir det dermed gjenstand for ulik oppfatning eller bevissthet om hva denne strukturen representerer. Strukturene bebyggelse og sentralitet er sterke objekter som enklere kan forvaltes og styres. Mellomrommet kan være det motsatte. Bebyggelse betraktes som en positiv struktur, siden fokuset ligger i utbygging. Mellomrommet gjør den til en negativ struktur. I planer kan vi se at fokuset på utbygging gir en framstilling av rommet, med bebyggelsen som positiv og mellomrommet som negativ. Bygninger har helt spesifikke funksjoner knyttet til seg. Noen eier bygningene, og planer må kunne sikre verdier i den materielle produksjonen av dem. Sentralitet er også en struktur som forstås. Funksjonene som betjener et større område skal lokaliseres i et sentralt område, i sentrum. De betjener resten av byen og har høyest tetthet. Her er de viktigste møteplassene, og de største ferdselsårene leder hit. Byens mellomrom, som gjør ferdsel og kommunikasjon mulig, er en blanding av funksjoner. Det gir et stort spillerom for ulike agendaer og forståelse av hva som skal finne sted i disse konkrete fysiske rommene. I oppgaven ønsker vi å belyse hva slags mekanismer som ligger bak, for bedre å forstå hvordan det håndteres og kan håndteres i planer.

Dagens planlegging skjer på andre premisser enn tidligere. Måten man håndterer mellomrommet på er inne i en ny fase. Dette medfører at vi ikke implisitt kan planlegge mellomrommet etter fortidens

metoder. I dag skjer det en differensiert utvikling, samtidig som byen planlegges i større grad som et regionalt nettverk av sentraliteter og ulike bebyggelsesstrukturer. Utbyggingen planlegges i stor grad som kompakte fortettinger ved knutepunkter i transportforbindelsene. Fortettingen bidrar til å sette press på arealene i mellomrommet, både økonomisk, fysisk, og dermed også sosialt og kulturelt med tanke på bruk, oppfatning og normer. Dette står i kontrast til måten man har håndtert mellomrommet tidligere. På den ene siden har bysystemet i dag blitt så stort at lokal utvikling og regional organisering samordnes på nye vilkår. På den andre siden kan lokale agendaer føre til at forståelsen av mellomrommet, og opplevelsen av det, som et fellesgode for hele byen forringes. Dette til fordel for lokale agendaer som ikke tar hensyn til det urbane fellesskapet som en sosial helhet. I et historisk perspektiv er denne lokale differensieringen av byens mellomrom muligens et ganske nytt fenomen som er aktuelt for dagens planlegging. For å få mer innsikt i hva som driver denne tendensen, og drøfte hvilke implikasjoner den kan ha for byen som fysisk og sosialt system, tar vi i denne oppgaven for oss den pågående differensieringen av mellomrommet i Osloregionen, og forsøker å avdekke et endringsmønster. Oppgaven har som hensikt å belyse utviklingen av mellomrommet i Oslo, for å se om det planlegges på en ny, helhetlig måte, eller om det er gjenstand for en fragmentering. Det som blir avgjørende er dagens bevissthet rundt mellomrommet, som en grunnleggende struktur i fremtidens Oslo, og dermed påvirkningen av en manglende kollektiv forståelse av hvordan utviklingen styres.



Figur 1: Bildet illustrerer Akerselva som en del av strukturen åpne rom og ferdsel i Oslo.



Figur 2: Bildet illustrerer bebyggelse som en grunnleggende struktur i byen (Akerposten.no, 2016).



Figur 3: Bildet illustrerer sentralitet som en grunnleggende struktur i byen (Torggata blad, u.å.).

1.2 PROBLEMSTILLING

Opgaven skal se nærmere på dagens differensierte utvikling av byens mellomrom, ved å forsøke å svare på følgende forskningsspørsmål:

Er dagens byrom en ny og mangfoldig helhetstanke, eller en fragmentering av det urbane fellesskapet?

Vi må først finne bevis på at de åpne rommenes rolle i byen og byutviklingen faktisk har endret seg. Byens utviklingsmønstre har forandret seg over tid. Dette belyses ved å se på hvilke vekstmodeller som har preget utviklingen, og hva som kjennetegner overgangen fra tidligere historiske modeller, og dagens utvikling. Vi vil se spesielt på hvordan åpne rom og ferdsel bidrar til å strukturere hver modell. Å beskrive dette er en av oppgavens viktigste underproblemstillinger:

Underproblemstilling 1

- Hvordan har mellomrommet vært organisert til ulike tider?

Spørsmålet her er hvilken rolle mellomrommet spiller for byens organisering, og hvordan dette fremstilles i ulike vekstmodeller for byens utvikling over tid. Kapittel 3 legger grunnlaget for denne observasjonen. En annen viktig underproblemstilling er da hvordan styringsverktøy og prosjekter gjenspeiler forståelsen av, bevisstheten og tilnærmingen til mellomrommet innenfor de ulike vekstmodellene. Ved å svare på dette vil vi kunne belyse enkelte aspekter ved forskningsspørsmålet, spesielt det som omhandler forholdet mellom lokale utviklingsprosesser og helhetsforståelse:

Underproblemstilling 2

- Hvordan defineres mellomrommet i de ulike vekstmodellene?

Et viktig spørsmål er hvordan planer setter krav til den fysiske utformingen av byrom, og hvordan den fysiske formen er definert. Aktører som deltar i planprosesser har en påvirkningskraft til å definere byrom. Andre holdes utenfor. I overgangen mellom vekstmodeller, i omstillingen fra et bysystem til et annet, vil gamle byrom bli gjenstand for nye agendaer. F.eks. kan vi se at Akerselva forbindes med ulike ting innenfor den industrielle storbyen sammenliknet med den bærekraftige nettverksregionen. Litt forenklet er elva i det ene tilfellet en energikilde, i det andre et rekreasjonsområde. Vi kan se tilsvarende trekk ved tradisjonelle torg og plassrom i byen, og andre strukturer i mellomrommet. Dette utgjør en annen underproblemstilling som vi vil belyse ved å se på kjente byromstyper, som torg, parker, gater osv., og undersøke hvordan deres rolle som rom har endret seg gjennom ulike fysiske, økonomiske og sosiokulturelle prosesser over tid:

Underproblemstilling 3

- Hvordan fungerer byens mellomrom som kulturelle figurer i byens ulike utviklingsstadier?

Problemstillingen knytter seg i hovedsak til byrommenes kulturelle dimensjon; at de som fysisk rom kan få en helt ny betydning over tid. De kan også få en ny bruk og nye forventninger til hvordan de skal forvaltes, uten nødvendigvis å gå gjennom store fysiske endringer. Spørsmålet er hvordan rommene fremstår i den kollektive bevisstheten. Vi

forstår dette som byromsfigurer. Forholdet mellom den kollektive forestillingen og mellomrommet tar oss tilbake til oppgavens hovedtematikk: hvordan styres, planlegges og formes byens mellomrom. I motsetning til bygninger og sentraliteter er byens mellomrom kun en sammenheng av ubebygde arealer med mer eller mindre definerte funksjoner. Enkelte ganger er dette rommet planlagt som en spesifikk forbindelse eller en møteplass. Andre ganger er det en rest, et mellomrom som gjenstår etter at eiendommer er utviklet, arealer utnyttet, og ulike bebygde strukturer utformet. For å kunne forme og styre utviklingen av et mellomrom må det først defineres som et objekt. Overordnede planer definerer dette gjennom nødvendige funksjonelle systemer som veier og grønnstruktur. På lokalt nivå gjøres dette annerledes. En konkret del av mellomrommet må avgrenses, isoleres fra den helhetlige sammenhengen den er del av, og defineres som et spesifikt byrom. Kontinuiteten av mellomrom blir da tydelige lokale objekter, som kan formes og planlegges. Dette er et grunnleggende vilkår for å styre en helhetlig utvikling av byens mellomrom. Om disse prosessene inngår i en helhetlig forståelse og styringsstrategi er som sagt oppgavens hovedspørsmål, og analysen av denne sosiokulturelle dynamikken bidrar til å kaste lys over den siste avgjørende underproblemstillingen for oppgaven:

Underproblemstilling 4

- På hvilken måte fremgår det en bevissthet om hvordan fellesskapets arealer forvaltes?

Utfordringen her er hvordan et rom med lokal betydning og agenda forholder seg til byens helhet. I dag er dette aktuelt fordi vi ser en rekke store endringer i tilnærmingen til byrommene. Et eksempel

på dette er at vi i Oslo ser at byens sentrum skal bli bilfritt. Samtidig kan uønskede enkelthendelser sette befolkning og myndigheter i bevegelse og føre til raske og midlertidige tiltak. Dette ser vi eksempelvis med sikkerhetstiltakene rundt statsinstitusjoner i byen og steder hvor større folkeansamlinger oppholder seg. Hva differensieringen av byrom innebærer, om det er uttrykk for en sosial og romlig fragmentering, eller for et nytt, mangfoldig helhetlig system, er et stort spørsmål.

Vi vil derfor ikke kunne gi et uttømmende svar. Ved å belyse hvordan Oslos byutvikling har endret seg over tid, hvordan åpne rom og ferdsel er satt sammen i bysystemet, og hvordan man i planer har håndtert mellomrommet lokalt og som helhetlig system, kan vi bringe frem elementer som kan drøftes. Dette kan også bidra til å belyse hva slags endring som foregår og hva som står på spill. Dette blir en del av en diskusjon om de komplekse forholdene mellom den lokale og regionale utviklingen. Videre kan man reflektere over forholdet mellom samfunn og rom, og over hvordan vi håndterer dette i dagens byplanlegging, gjennom ulik tilnærming og bevissthet om utviklingen. Det som står på spill er om dagens planlegging håndterer mellomrommet på en måte vi kan stå inne for, eller om planleggingen produserer resultater som vedtatt politikk eller byplanlegging som fag erklært skal motvirke.

1.3 METODE

I denne delen forklarer vi valg av metode og bruken av informanter. Vi begrunner også valg av fremgangsmåte og design for vår masteroppgave. Før igangsettelse av oppgaven var det nødvendig å foreta en avveining av hvilke metoder som egnet seg best for å skaffe data til prosjektet og for å kunne svare på problemstillingen. Det er derfor nødvendig å utdype hvorfor vi har valgt de ulike metodene.

1.3.1 DESIGN

Det er vanlig at forskningsdesign inndeles enten i kvalitativ forskning eller kvantitativ forskning. Disse metodene skiller seg fra hverandre ved forberedelser, utfylling og innsamling av data (Johannessen et al., 2011). Kvalitativ metode bruker ulike metoder for innhenting av informasjon. Vanlige metoder er intervju av informanter, eller at man observerer respondenter i en situasjon (Silverman, 2011). Med utgangspunkt i problemstillingen for oppgaven anser vi de beste metodene for vår oppgave som kvalitativ forskning i form av dokumentanalyse, byromsanalyse og intervju. Intervjuet er foretatt i forbindelse med tematikken i kapittel 6, og er gjennomført ved bruk av et semistrukturert intervju. Denne typen intervju har en intervjuguide som er overordnet. Tema, spørsmål og rekkefølge kan variere, for å gjøre intervjuet mer fleksibelt gjennom samtaler (Johannessen et al., 2011). Guiden ble brukt som en rød tråd for de ulike temaene under intervjuet. Ved gjennomføring benyttet vi båndopptaker. Dette gjorde at vi ikke var nødt til å skrive notater, og vi kunne vise større oppmerksomhet til informanten.

1.3.2 INTERVJU

Ved å benytte intervju kunne vi i større grad gå i dybden på temaer ved bruk av spørsmål. Gjennom å se og

snakke med intervjuobjektet, ble det mulig å oppfatte holdninger og kroppsspråk. Dette gjorde det igjen mulig å avgjøre om informantenes meninger stemte med kroppsspråket og ansiktsuttrykk. Ved valg av intervjuobjekt var det viktig å velge en nøkkelperson med mye kunnskap om temaet, og gjerne en ekspert innenfor fagfeltet. Med utgangspunkt i Oslo som kommune og hovedstad, ble det for vår del viktig å intervju en nøkkelperson som hadde mye kunnskap om sikkerhetsplanlegging i hovedstaden. Dette ble et viktig bidrag til kapittel 6, som tar utgangspunkt i bevisstheten om hvordan fellesskapets arealer forvaltes, og hva slags agenda sikkerhet setter i mellomrommet.

1.3.3 DOKUMENTANALYSE

En dokumentanalyse handler om å analysere et innhold kvalitativt, der dataanalysen som oftest er data i form av tekst. Forskeren ønsker gjennom dokumentanalysen å belyse tekstens innhold. En avgrensning og klassifisering av nødvendig data før informasjonen analyseres er viktig for å oppnå et godt og forståelig resultat. Måter dette kan gjøres på er ved et utvalg av spesifikke tema og mønstre i datamaterialet som kartlegges (Johannessen et al., 2011).

Vi har tatt utgangspunkt i lovverk og juridisk bindende planer på kommunalt- og regionalt nivå. Det har videre vært nyttig å undersøke planer og dokumenter for Oslo som ikke er fastsatt av plan- og bygningsloven av 2008, men som skal veilede og fungere som verktøy i planlegging. Analysen har som hensikt å påvise et endringsmønster i begrepsbruken som kommer frem gjennom planer, lovverk og ulike styringsverktøy gjennom de ulike byvekstmodellene for Oslo.

1.3.4 ANALYSE AV BYROMSTYPER

Ved en analyse av byromstyper ønsker vi å påvise en endring av byrommenes form, funksjon og strukturelle forbindelser. Analysen ser på forholdet mellom forestillingen om byrommet og fysiske byromstyper. Derfor utforsker analysen den sosiokulturelle forståelsen av byromstyper, som er tilpasset behovet i oppgaven. Byrommene som er valgt for oppgaven kan i utgangspunktet se svært like ut, men de skiller seg fra hverandre gjennom de ulike nevnte kriteriene. De valgte byrommene fremstår som viktige i ulike sammenhenger som eksempelvis et handelsmessig sentrum eller politisk møtested. Videre er hvert caseområde historisk fremstilt gjennom ulike byvekstmodeller.

Fainstein og DeFilipps (2016) sier følgende:

We not only know that we have been here before, but we also remind ourselves that in many ways urban life has improved, and planners can take some credit for this (Fainstein & DeFilipps, 2016:14).

Dette tilsier at man gjennom planleggingshistorie kan påvise endring og bakgrunn for denne endringen. Videre påpeker artikkelen *Historical analysis as a planning tool* følgende: *"History becomes a valuable analytical approach for urban planners only to the extent that it is applied consciously and consistently"* (Abbott & Adler, 1989:468). Dette tilsier at man må være bevisst og konsekvent på det man trekker inn i den historiske analysen. Videre må man kunne sammenligne historien med nåtiden og fremtiden for å kunne få utbytte av analysen. Gjennom analysene undersøker vi utviklingen av begreper i planlegging og utviklingen av byrom

over tid. Ved å påvise en endring kan man anslå om byrommene i større grad enn tidligere fremstår som fragmenter, eller om det like fullt fremstår som en del av en mangfoldig helhetstanke.

1.3.5 RELIABILITET

Reliabilitet er en definisjon for hvor pålitelig dataene fremstår. Dette knytter seg til hvor nøyaktig dataene er, hvordan man har samlet dataene, hvordan man har behandlet dem og tilslutt hvilke deler av dataene som kan brukes (Johannessen et al., 2011). Det finnes også ulike måter å teste påliteligheten til dataene på. Dette kan gjøres ved at man gjennomfører den samme undersøkelsen på samme gruppe etter en bestemt tidsperiode. Om resultatet viser seg å bli det samme, vil dataene som er innhentet gjennom denne undersøkelsen ha en høy reliabilitet (Johannessen et al., 2011). Oppgaven har undersøkt ulike kilder, analysert planmateriale, dokumenter og analyser for byrom, for å avdekke et mønster. Dette vil likevel ikke gi et endelig svar. Vi har kun gjennomføre intervjuet en gang da vi anså informanten som en svært troverdig kilde.

1.3.6 VALIDITET

Validitet handler om dataenes relevans (Johannessen et al., 2011). Det er viktig i forhold til gyldigheten av oppgaven, at dataene samsvarer i stor grad med hva vi ønsker å finne ut gjennom analysene og intervjuet. Gjennom å foreta flere analyser, er det mulig å se om dataene samsvarer i stor eller liten grad med hverandre. Oppgaven har ikke en bred empiri, men den kan se trekk om bevisstheten og forvaltningen av mellomrommet.

1.3.7 EKSTERN VALIDITET

I hvilken grad studiet vårt kan generaliseres og overføres til liknende områder, beskrives gjennom den eksterne validiteten. Overførbarheten går ut på i hvilken grad det er mulig å redegjøre for begreper, forklaringer, beskrivelser og tolkninger som er av interesse og nyttig for andre områder (Johannessen et al., 2011) i planleggingen. Oppgaven er av relevans fordi den gir en indikasjon om hvilken bevissthet vi har til forvaltningen av mellomrommet, åpne rom og ferdsel, i dagens planlegging. Den gir også en indikasjon i hvilken grad mellomrommet i Oslo fremstår som fragmenter eller en sammenhengende struktur. Tilnærmingen vår er additiv, noe som tilsier at det stilles ulike spørsmål rundt fenomenet (Johannessen et al., 2011), for vi innhenter ulike teoretiske perspektiver. Det betyr at reliabilitet og validitet er komplekst. Om dette er tilfellet blir spørsmålet om man kan og bør videreutvikle planleggingsverktøyene, for å tilrettelegge for et bredere mangfold og fellesskap. Steder er forskjellige fra hverandre gjennom eksempelvis lokalisering av ulike funksjoner, utforming og kultur forståelse. I tillegg er også områder stadig i forandring, og byutviklingen er under en kontinuerlig utvikling

1.3.8 ETISKE AVVEININGER

Gjennom datainnsamlingen har det vært nødvendig å forholde seg til etiske avveininger, og i den sammenheng har NMBU sine retningslinjer (Universitetsstyre, 2015), vært gjeldende for våre undersøkelser og oppgave. Vi har foretatt et intervju, dermed har det vært viktig å ha en åpen dialog mellom oss som skribenter og informanten. Før intervjuet ble gjennomført, var vi tydelige overfor vedkommende hva vi ønsker å kartlegge gjennom

oppgaven. Enkelte intervjuobjekter kan ønske at identiteten deres blir holdt skjult selv om den ikke er sensitiv, og derfor er full anonymitet viktig. Dette spurte vi intervjuobjektet om, men intervjuobjektet mente at anonymiteten ikke var viktig. Videre har vi passet på å sitere korrekt gjennom selve intervjuet, men også etterarbeidet. Intervjuobjektet fikk ettersendt det bearbejdede materialet slik at vedkommende fikk kontrollert det transkriberte intervjuet. Videre vil det være nødvendig å påpeke at vi kun benyttet godkjent materiale fra intervjuobjektet i oppgaven. Vi har gjennom denne prosessen vært kritiske til å benytte sensitive dataopplysninger, og har i så stor grad som mulig benyttet troverdige og offentlige kilder, som vi mener ikke kommer til å krenke enkeltpersoner.

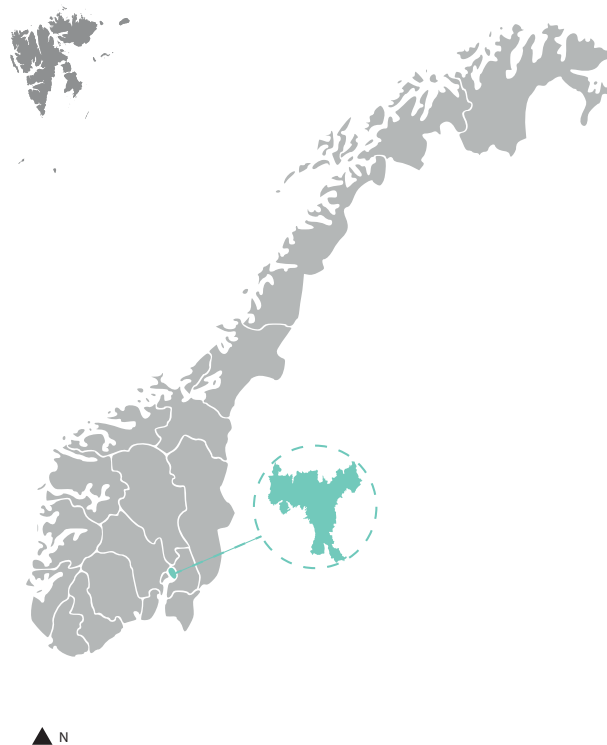
1.3.9 METODISKE UTFORDRINGER

Vår masteroppgave omhandler et svært abstrakt tema. Dette har medført at det har tatt tid før vi innarbeidet en forståelse av hvordan vi skulle angripe og vinkle oppgaven. Først da vi forsto vinklingen av tematikken, ble vi stilt overfor utfordringer som vi først ikke anså som relevante for oppgaven vår. Et eksempel på dette er at vi først ikke forsto hvordan vi skulle dele byutviklingen inn i epoker knyttet til vekst og begrepsutvikling. En utfordring under gjennomføringen av denne masteroppgaven har vært at på enkelte områder var det svært lite tilgjengelig litteratur. Dette har ført til at vi har måtte benytte mindre troverdige kilder som eksempelvis wikipedia.org. Videre har oppgaven utviklet seg i en annen retning enn den opprinnelig var tenkt. I mai 2017 var tanken at oppgaven skulle undersøke hvordan man kan tilpasse beredskap og sikkerhetsplanlegging i offentlige rom, for å unngå terrorhandlinger. Vi fant ut etter samtaler med vår veileder, at dette fort var en tematikk som kunne bli for teoretisk for et studium

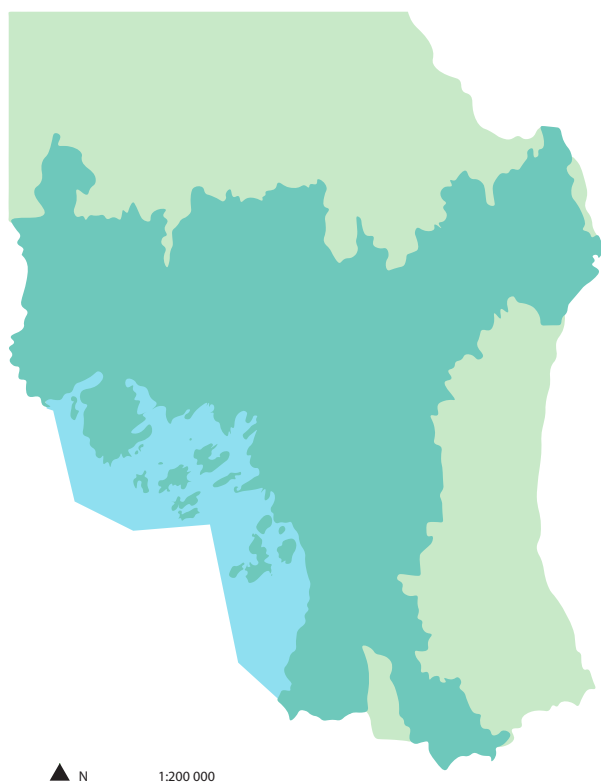
som by- og regionplanlegging, og at oppgaven kunne bli for tverrfaglig. Løsningen ble at vi inkluderte tematikken om sikkerhet og politikk i et eget kapittel i vår masteroppgave som omhandler systemtilnærmingen til mellomrommet. Vi hadde tekniske problemer med kildehenvisningen i dataprogrammet EndNote. Dette medførte at vi måtte legge inn lenkene til hver kilde på nytt i programmet, og derfor er det samme dato på de fleste lenkene.

1.4 AVGRENSING

Vårt forskningsspørsmål diskuterer rundt den systematiske planleggingen av mellomrommet i Oslo, og om dagens mellomrom har en fragmentert tilnærming. Dette gjør at vi forholder oss til ulike styringsdokumenter, planer og planleggingsverktøy som avgrenses til Oslo kommune. Med utgangspunkt i caseområdene i Oslo, får vi avgrenset oppgaven slik at den kan ferdigstilles i løpet av et semester. Caseområdene er valgt på bakgrunn av deres viktighet som en bestemt type byrom i Oslo. Forskningsspørsmålet for oppgaven er omfattende, og vil ikke kunne besvares gjennom bare dette spørsmålet. Det vil derfor være nødvendig å svare på de andre underproblemstillingene for å kunne besvare forskningsspørsmålet. For å begrense dokumentanalysen har vi fokusert på enkelte temaer i planen som relateres til problemstillingene.



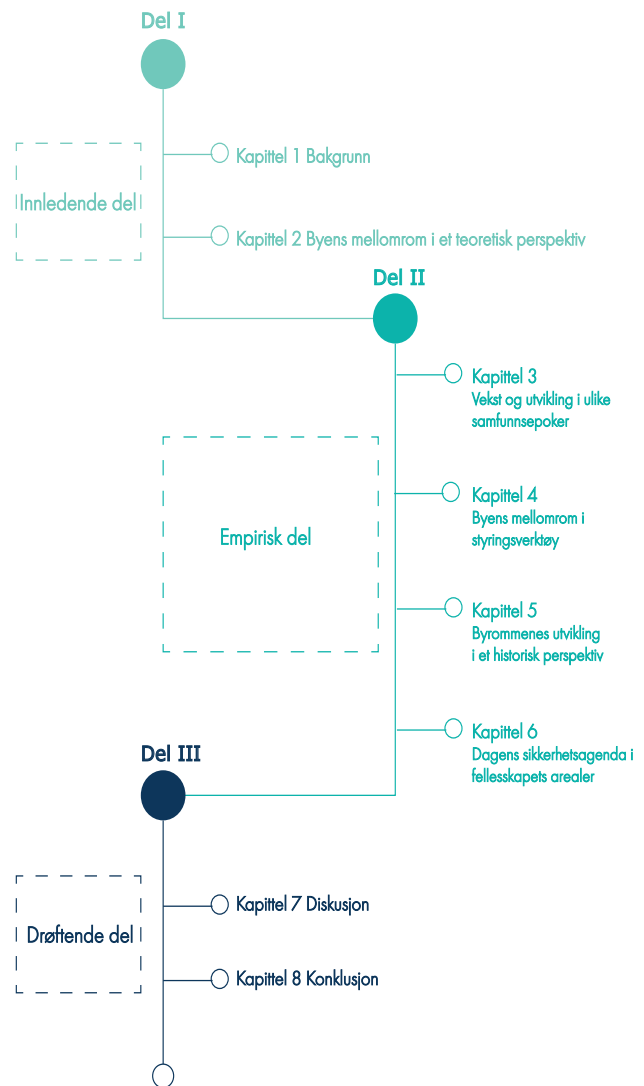
Figur 4: Figuren viser Oslo i en nasjonal kontekst.



Figur 5: Figuren viser Oslo i en kommunal kontekst.

1.5 OPPGAVENS OPPBYGNING

Oppgaven består hovedsakelig av tre hoveddeler. Del I utgjør kapittel 1 og 2. Kapittel 1 presenterer oppgavens tematikk og problemstilling, mens kapittel 2 går i dybden av det teoretiske rammeverket for masteroppgaven. Oppgaven henter teori fra to perspektiver. Det ene perspektivet tar for seg hvordan det offentlige rommet oppstår og defineres. Det andre perspektivet omhandler sammenhengen mellom offentlig rom og offentlig sfære, som er pågående for dagens byplanlegging. Del II, som omfatter oppgavens empiri, deles inn i kapittel 3, 4, 5 og 6. Kapitlene i denne delen har som mål å svare på hver sin problemstilling. Kapittel 3 introduserer leseren for hva som skyldes vekst og utvikling av Oslo gjennom ulike samfunnsepoker. Videre presenterer kapittel 4 dokumentanalysen av begrepsutvikling i planer og styringsverktøy, og hvordan allianser og rivaliteter oppstår i planleggingen. Kapittel 5 presenterer analyse av de seks ulike caseområdene i oppgaven, mens kapittel 6 omhandler sårbarheten til mellomrommet i forhold til dagens politikk og forvaltning. Del III og kapittel 7 utgjør drøftelse av oppgavens empiri satt i sammenheng med teorien fra kapittel 2 og oppgavens problemstillinger.



Figur 6: Figuren illustrerer oppgavens oppbygning.

KAPITTEL 2
BYENS MELLOMROM I ET TEORETISK
PERSPEKTIV

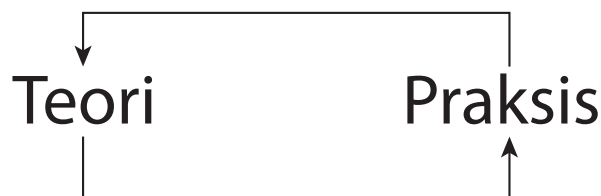
2.1 INTRODUKSJON

Oppgavens teoridel knytter sammen ulike teorier som vil være nødvendige for å kunne gi et utfyllende svar på vår problemstilling. Mellomrommet er et komplekst fenomen, og det vil derfor være nødvendig å dele teorien opp i to perspektiver. Det første perspektivet vil omhandle teorien om institusjonell urbanisme (Connors, 1989), for å forstå hvordan mellomrommet oppstår, bygges og defineres. Det andre perspektivet tar utgangspunkt i syv ulike artikler som videre er delt inn etter fire forskjellige kategorier. Disse omhandler ulike tilnærminger til offentlighet, og hvilken forbindelse det har til byrommet. Disse er følgende: struktur i offentlig rom, relasjonen til offentlig rom, mekanismer i offentlig rom og det offentlige rommets funksjon i praksis. Teorien vil videre drøftes i del III av oppgaven, som utgjør den drøftende delen av masteroppgaven.

Den tyske filosofens Jürgen Habermas sin teori om den borgerlige offentlighet vil være bakenforliggende for mye av det teoretiske rammeverket. På norsk kommer ordet offentlig fra tysk «öffentlich», og hørte opprinnelig til det borgerlige samfunn. Offentlighet kom til uttrykk gjennom arbeid og handel etablert av borgerskapet (Habermas et al., 1991). Forståelsen av begrepet kan spores tilbake til antikken, hvor den offentlige sfære og det fysiske offentlige rommet i Hellas var lokalisert sammen i agoraen som en sosial og politisk plass. På slike steder ble offentlighet skapt gjennom kommunikasjon. Begrepet omhandler i første omgang at det er noe fysisk som skal være tilgjengelig for allmennheten. Dette kan eksempelvis være ulike offentlige bygninger eller offentlige rom (Habermas et al., 1991).

Offentlighet og offentlige rom har historisk sett

endret seg. Sennett (1994) skriver at helt frem til førindustriell tid snakket folk åpent med hverandre på gata, torg og basarene. Dette kom av at de ikke hadde andre måter å kommunisere på enn en fysisk kommunikasjon. Formidling av budskap skjedde gjerne i forsamlinger der kun et fåtall kunne lese og skrive. Flertallet var dermed analfabeter. På 1700-tallet kom de moderne avisene (Sennett, 1994), noe som medførte en kommunikasjon gjennom ny teknologi. Offentligheten utviklet seg gjennom kritiske samfunnsdeltakere fra 1700-tallet frem til 1900-tallet. Gjennom 1900-tallet fikk massemediene, som den fjerde statsmakt, stor innvirkning på offentligheten (Vetlesen, 2018). Dagens teknologi medfører at man kan kommunisere i en sfære som egentlig har skilt lag fra det fysiske mellomrommet.



Figur 7

2.2 HVORDAN HAR MELLOMROMMET OPPSTÅTT?

For å forstå hvordan mellomrommet blir definert, må man se på hvilke prosesser som har skapt mellomrommet. Connors (1989) beskriver at den lutherske reformasjonen skapte nye maktfordelinger i Europa. I Roma skjedde det en motreform, der posisjoneringen mellom institusjoner dannet nye offentlige rom gjennom en romersk urbanisme. Tidligere var gatenettet kronglete og uoversiktlig, men gjennom motreformasjonen dukket nye byrom opp som rette gater og store åpne rom i tilknytning til de største institusjonene i byene. Dette er viktig for å forstå byens framvekst. De som posisjonerte seg med paven i Roma fikk monumenter synliggjort gjennom denne dynamikken i byen. Dette bidro til å endre bylandskapet. Samtidig som de rette gatene og de store, flotte åpne rommene dukket opp, skjedde det en annen form for urbanisme i nettverket av de små og uoversiktlige gatene i byene. I denne lokale prosessen oppstod det nye plasser på bakgrunn av interesser til mektige personer eller mindre institusjoner i byene. Disse utnyttet sin stilling, makt og selvinteresser over lengre tidsperioder. Byene ble ikke fullstendig dominert av dem, men de fungerte som katalysatorer i et nettverket av kaos som omformet mye av byene. Her oppstår spillet mellom allianser og rivaliteter utover det planlagte.

Barokken er denne motreformen, der spillet omhandler hvem som blir med og hvem som motsetter seg paven i de små rommene i byen. Plassene ble på den måten bygd på bakgrunn av allianser og rivaliseringer. Noen plasser og rom ble bygd på bakgrunn av politiske allianser. Andre plasser illustrerer problemene der institusjoner eller andre makthavere var lokalisert i for kort avstand til hverandre. Konsekvensene ble at de vokste i konkurranse med hverandre, noe som preget

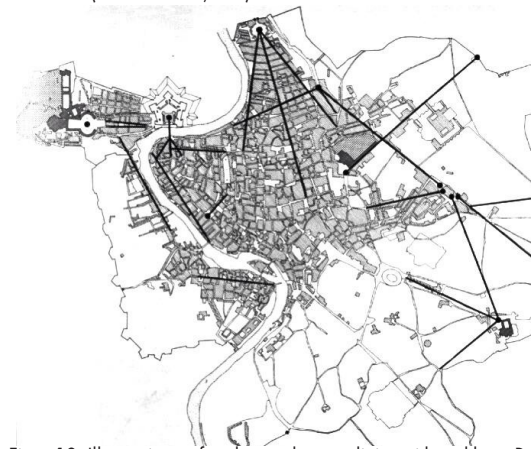
byrommene (Connors, 1989). Denne kompleksiteten av allianser og rivaliseringer finner man også i dagens planlegging.



Figur 8: Bildet viser Fontana di Trevi i Roma. Dette er et offentlig rom som har blitt skapt lokale på grunn av interesser fra mektige personer (Imgur.com, 2018).



Figur 9: Bildet viser de store linjene i barokkens Roma, men også de mindre lokale rommene dannet etter mektige personer eller institusjoners interesser (Pinterest.com, u.å.).



Figur 10: Illustrasjonen fremhever de store linjene i barokkens Roma (newhavenurbanism.org, u.å.).

2.2.1 PARADIGME

For å kunne forstå bruddstykkene gjennom byutviklingshistorien og synet man har hatt på planlegging, er det nødvendig å forklare begrepene paradigme og paradigmeskifte. De ulike byvekstmodellene som benyttes i oppgavens analyser kan ses på som ulike paradigmer i planleggingshistorien. Begrepet paradigme blir introdusert i *The Structure of Scientific Revolutions* (Kuhn, 1996). I boken forklarer han paradigme på følgende måte:

By choosing it, I mean to suggest that some accepted examples of actual scientific practice-examples which include law, theory, application, and instrumentation together-provides models from which spring particular coherent traditions of scientific research (Kuhn, 1996:10).

Paradigmer representerer ulike metoder, regler og normer som gir rammer for hvordan et bestemt problem skal løses. Innenfor byplanlegging vil et paradigme medføre en felles forståelse blant planleggere om hvordan ulike samfunnsproblemer skal løses. Samtidig arbeider man innenfor paradigmet uten å nødvendigvis stille spørsmål ved det (Svendsen, 2017). Løsningsprossene innenfor et paradigme kan sammenlignes med å legge puslespill. Dette er fordi forskeren eller planleggere hovedsakelig forholder seg til de samme reglene og vilkårene for hva som anses som en gitt løsning på et problem. I og med at samfunnet, teknologi og politikk er under kontinuerlig utvikling vil nye behov oppstå, og man vil til enhver tid stå overfor utfordringer som planlegger. Når ikke lenger ulike styringsverktøy legger til rette for en felles

løsning på ulike samfunnsproblemer, kan man som planlegger møte på flere anomalier. Man regner anomalier som løsninger som avviker fra paradigmet. Når det etter hvert oppstår flere anomalier knyttet til et bestemt paradigme, kan det oppstå splittelse innenfor det vitenskapelige miljøet. Konsekvensene kan medføre en vitenskapelig revolusjon som ender med at gjeldende paradigme, avløses av et annet i følge Kuhn referert i Fjelland og Strand (2012).

Et paradigmeskifte oppstår på bakgrunn av at metodene, reglene og normene ikke lenger fører til noe som kan anses som en korrekt løsning innenfor paradigmet. Dette medfører en introduksjon av nye måter å finne løsninger på, og dermed en introduksjon av et nytt paradigme. I en slik prosess vil det alltid være tilhengere av eldre paradigmer, og tilhengere av avløsende paradigmer (Fjelland & Strand, 2012). Man kan forstå ulike vekstmodeller av byen som paradigmer, for de gir bestemte rammer for utviklingen. Motreformasjonen med paven i barokken kan forstås som et bakteppe for et paradigme mellom allianser og rivaliseringer. Gjennom byplanleggingshistorien kan man nevne ulike eksempler på paradigmer. Transportplanleggingen, med en politikk for tilrettelegging av bilen etter 2. verdenskrig, kan nevnes som et eksempel på paradigme. Et annet paradigme kan være fokuset som kom på miljø og bærekraftig utvikling gjennom Brundtlandskonvensjonen av 1987.

2.2.2 SENSTRALITETS- OG NETTVERKSMODELLENE

Byen har i sammenheng med den historiske utviklingen hatt en strukturell endring og utvikling. Den strukturelle endringen i byutviklingen kan forandre seg på bakgrunn av ulike fokusområder innenfor planlegging, noe som gjør at områdene som vektlegges mellom de ulike utviklingsstadiene er forskjellige. For å forstå fenomenet by, er det nødvendig å få en forståelse av hva som menes med begrepet, og hvordan globalisering- og urbaniseringsprosessen har hatt innvirkning på byen og mellomrommets utforming. Av kommuneloven §3, femte ledd fremgår følgende:

Kommuner med over 5000 innbyggere kan ta i bruk benevnelsen by, dersom kommunen har bymessig tettsted med handels- og servicefunksjoner og konsentrert bebyggelse. (Kommuneloven, 1992, §3)

Det er opp til kommunenes frie skjønn om et tettsted skal få tittelen by. Dette gjør det vanskelig å gi en direkte definisjon. Poenget er at et tettsted må være en bymessig sentralitet med ulike funksjoner knyttet til seg, og minimum 5000 innbyggere, for at et tettsted kan kalles by.

En tilnærming for å forstå begrepet by er sentralitetsmodellen utviklet av Walther Christaller i 1933. Modellen forklarer ulike steders rolle i forhold til hverandre ved å forsyne omland med varer og tjenester, som blir produsert og distribuert på bakgrunn av størrelse og beliggenhet (Helle et al., 2006). Ut fra Christallers modell skal sentralitet kunne måles ved at den sterkeste sentraliteten er den som

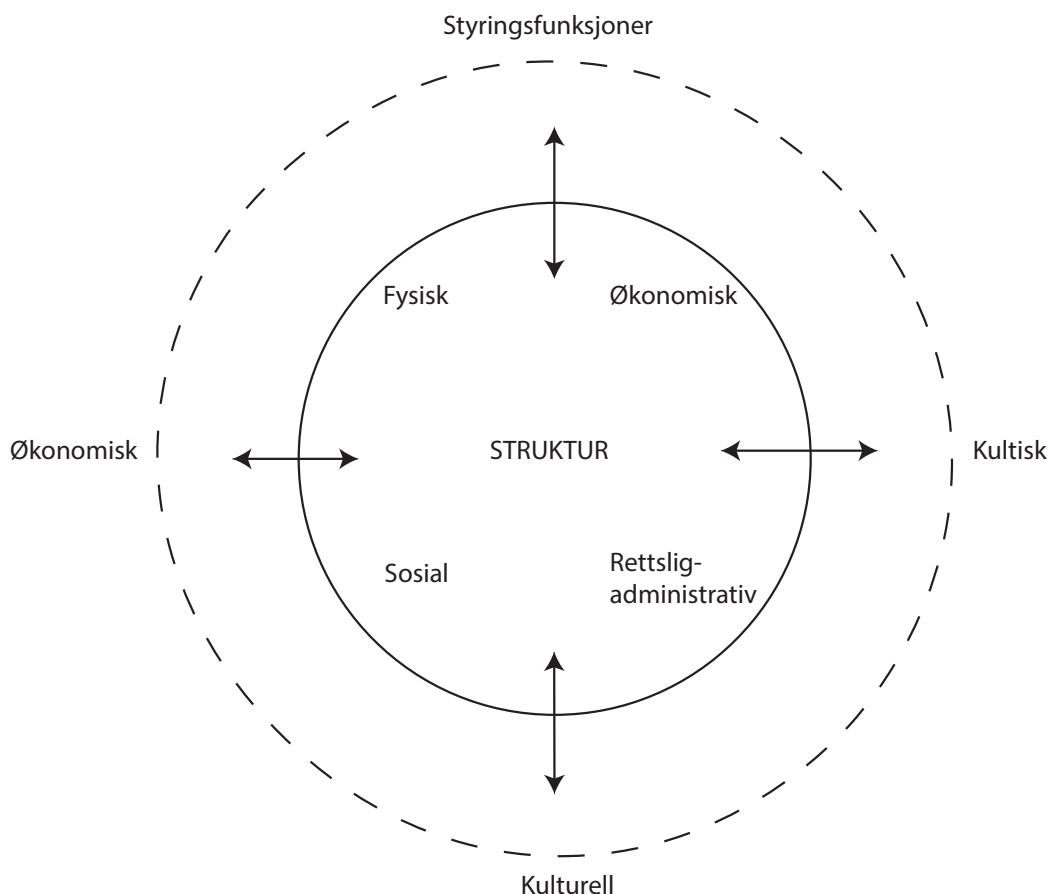
distribuerer varer og tjenester innenfor den største rekkevidden, og innover sentraliteter med lavere rang (Helle et al., 2006). Sentraliteter vil derfor deles inn i et hierarkisk system, der sentraliteten som får bredest rekkevidde på distribusjon av varer og tjenester vil bli den sterkeste. Oslo kan være et eksempel med sine landsdekkende aviser, og dermed ha en bredere rekkevidde enn tilsvarende aviser i landet. For at denne modellen skal fungere, forutsetter den at alle steder er plassert i en bestemt avstand til hverandre (Helle et al., 2006).

Sentralitetsmodellen gjør det nødvendig å forklare nettverksmodellen. Paul M. Hohenberg og Lynn Hollen tar utgangspunkt i sentralitetsmodellen, for å forklare sammenhengen mellom ulike byer i regioner innenfor landegrenser. Nettverksmodellen omhandler, i motsetning til sentralitetsmodellen, et gjensidig kommunikasjons- og avhengighetsforhold mellom flere byer, hovedsentra eller regioner på både lokalt, nasjonalt og internasjonalt nivå. Nettverksmodellen retter dermed fokuset innenfor en større geografisk kontekst enn sentralitetsmodellen. En by kan eksistere uten å stå for produksjon av varer, men den må drive handel med omland for å kunne eksistere. I Norge kan nettverksmodellen relateres til slutten av 1800-tallets Christiania som eksportby, og handelsforbindelsene med London og Hamburg (Helle et al., 2006).

Disse modellene kan brukes for å forklare integrasjonen mellom byen og omland, og samhandling mellom ulike byer. Det ble svært tydelig ved inngangen til 1900-tallet at Kristiania utgjorde en sentral rolle i det norske byhierarkiet (Helle et al., 2006).

Helle et al. (2006) forklarer at byen kan bestå av opptil fire forskjellige hovedaspekter som er følgende: økonomisk sentralsted, styringssted, sentrum for religiøs kultur og alminnelig- kulturell sentralfunksjon (figur 11). Vanligvis vil en by ha minst to av disse hovedaspektene, noe som gjør den til en flersidig sentralfunksjon (Helle et al., 2006). I tillegg er det også enkelte strukturer som kjennetegnes ved en by, og dette er følgende: en fysisk struktur, økonomisk struktur, sosial struktur og en rettslig-administrativ struktur (Helle et al., 2006).

Sentralfunksjoner



Figur 11: Illustrasjonen viser sammenhengen mellom hvordan de ulike aspektene som definerer en by, virker inn på hverandre (Egen fremstilling, inspirert av (Helle et al, 2006: 18)).

2.2.3 BYENS GRUNNLEGGENDE STRUKTURER

Byen er en del av en kontinuerlig samfunnsprosess. I en norsk byutviklingskontekst er det derfor nødvendig å gå nærmere inn på tre spesifikke vekstmodeller som byen gjennom tiden har stått ovenfor. Dette er følgende: den kompakte byen, storbyssystemet og byen som polysentrisk nettverksregion. Faktorer som er vesentlige for hvilken modell eller stadier byen befinner seg i, kommer av utviklingen av åpne rom og ferdsel, bebyggelse og sentralitet (Grønning, 2017). I den forbindelse vil det være nødvendig å redegjøre for følgende begreper:

- **ÅPNE ROM OG FERDSEL:** Åpen rom og ferdsel (figur 12) regnes som offentlige, urbane byrom som samles gjennom et nettverk av byens ferdselsårer. Ferdselsårene regnes som transportårer i form av gate, vei, gangvei, sykkelsti osv. Gjennom nettverket av åpne rom og ferdselsårer presenteres man for ulike barrierer, men også ulike møteplasser og rekreasjonsarealer. Åpne rom og ferdsel utgjør alle de ubebygde arealene i byen. Nettverket bidrar til å flette naturen og bebyggelsen sammen (Grønning, 2017).
- **BEBYGGELSE:** Bebyggelse (figur 13) vi si alle former for bebygde arealer som inngår i et landskap, og dermed ikke utgjør åpne rom. Bebyggelsen består av sammensatte materialer som er en viktig faktor for lokalisering, samtidig som boligmarkedet utgjør en viktig faktor (Grønning, 2017).

- **SENTRALITET:** Sentraliteten (figur 14) dannes ved en fortetting rundt allerede eksisterende transportknutepunkter, hvor man har tilgang til arbeidsplasser, boliger og ulike sentrale funksjoner (Grønning, 2017). Dette tilsier at det er byens eller tettstedets mest sentrale område. Der ligger mulighetene til å nå ulike fasiliteter og funksjoner, samtidig som man er forbundet med andre steder gjennom transportknutepunktet. SSB satt en standard for sentralitet som sier følgende:

Med sentralitet menes en kommunes geografiske beliggenhet i forhold til et senter hvor det er funksjoner av høy orden (sentrale funksjoner som post, bank). (Statistisk sentralbyrå, u.å.).



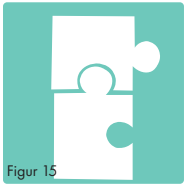
Figur 12: Åpne rom og ferdsel.



Figur 13: Bebyggelse (Akerposten, 2016).



Figur 14: Sentralitet (Torggata blad, u.å.).



2.3 ULIKE TILNÆRMINGER TIL OFFENTLIGHET

Dette perspektivet tar utgangspunkt i ulike tilnærminger til offentlighet. Disse tilnærmingene er strukturelle sammenhenger mellom samfunn og byrom, menneskers tilknytning til offentlig rom, sosiale og kommunikative mekanismer i offentlig rom og det offentlige rommets funksjon i praksis. Denne inndelingen av de fire tilnærmingene har en sammenheng med hverandre, for de viser hvilke forbindelser man har til det offentlige rommet i dag.

2.3.1 STRUKTURELLE SAMMENHENGER MELLOM SAMFUNN OG BYROM

For at mellomrommet skal fremstå som offentlig, knyttes det grunnleggende rettigheter til det. de Magalhães og Trigo (2017) beskriver i artikkelen *“Clubification” of urban public spaces? The withdrawal or the re-definition of the role of local government in the management of public spaces*, tre rettigheter som knyttes til byrommene, for at de blir offentlige. Den første rettigheten er retten til tilgang. Den allmenne oppfatningen er at offentlig rom skal sikre en tilgjengelighet til de fleste mennesker i et samfunn. Den andre rettigheten bygger på en forventning om at mennesker som benytter seg av rommet og dens egenskaper vil ha en ubegrenset bruksrett. Det vil likevel være begrensninger knyttet til de allment aksepterte normer for menneskelig atferd, og at bruksretten ikke skal gå på bekostning av andre menneskers rettigheter. Den tredje rettigheten er retten til kontroll og ansvar. Denne rettigheten omhandler mekanismer og regler i et offentlig rom, der rommet blir anerkjent og hørt gjennom styring og ledelse, og der konflikter mellom interesser kan løses (de Magalhães & Trigo, 2017). Funksjonene til de grunnleggende egenskapene kontroll, tilgang og bruk, samt utøvelse og distribusjon til disse

rettighetene, definerer hva offentlighet er.

Styring og forvaltning av offentlig rom omhandler et sett med rettigheter for kontroll av byrom. Disse rettighetene er rett til å regulere, avhende, ekskludere og administrere. Denne styringen påvirker hvordan de offentlige rettighetene blir utøvet og tildelt i mellomrommene (de Magalhães & Trigo, 2017). Når overgangene mellom det offentlige og private blir komplekst, oppstår det nye, ulike og alternative måter å kontrollere og definere rom på ved siden av den kommunale reguleringen. Dette kan få konsekvenser for tilgjengeligheten og kommunikasjon som foregår i det offentlige rommet. de Magalhães og Trigo (2017) forklarer at utfordringen knytter seg til at de offentlige rommene vedlikeholdes og styres utenfor den offentlige sektoren. Styringsoverføringene reiser nye og grunnleggende spørsmål om hvilken form for offentlighet som eksisterer i byrommene.

de Magalhães og Trigo (2017) peker på to ulike former for privat styring og forvaltning av offentlig rom. Den første er selvregulert offentlighet, der rettigheter i det offentlige rom kontrolleres og formes i stor grad av de lokale bedriftene og innbyggere. Deres interesser blir ivaretatt gjennom regler for adferd og tilgang. Resultatet av denne typen offentlighet er et selvregulerende rom som er åpent, tilgjengelig og inneholder komplekse ansvarsmekanismer. Den andre formen for offentlighet er en kontraktbasert styring. Gjennom regulering av tjenestekontrakter blir ansvar, styring, beslutninger og regler for bruk delegert til en tredjepart. Disse kontraktene etablerer et forhold mellom myndighetene og en tredjepart, som styrer og innehar interesser i byrommet. Myndighetene sitter igjen med en tilsynsrolle. På den måten vil styringen omhandle det

identitetsskapende som er lokalt og attraktivt basert på markedet, og vil derfor ha mulighet til å definere byrommet på nye og ulike måter. Hovedforskjellen på de ulike rommene er hvem som styrer og sikrer rettighetene i mellomrommene. Ansvarsdimensjonen endrer seg mot noe som enten ligner en klynge av selvvalgte interesser eller som et kontraktbasert system. Disse ulike styringsformene i det offentlige rommet er forskjellige former for "Clubification", der styringen baserer seg på interessene til aktørene. Offentligheten i seg selv endres ikke selv om ansvaret overføres til andre (de Magalhães & Trigo, 2017). Dette bidrar til å avgrense den offentlige sfæren til en gruppe mennesker.

Radford (2017) viser i sin artikkel *Space, place and identity: Intercultural Encounters, Affect and Belonging in rural Australia* hvordan ulike romlige figurer på landsbygda i Australia skaper interkulturelle møter mellom ulike samfunnsgrupper. Han forklarer hvordan møtene i offentligheten skaper enten en følelse av tilhørighet, inkludering eller ekskludering. Enkeltpersoners følelser baseres på identitet og forbindelse til ulike steder. Lokale områder og rom fremstår derfor som viktige møtesteder som viser ulike former for konflikt og fellesskap, basert på en opplevelse av tilhørighet. Undersøkelsen Radford (2017) viser hvordan en enkelt samfunnsgruppe som ikke drakk alkohol ble bedt om å forlate puben, som et sosialt samlingssted. Samfunnsgruppen, som på grunn av sin religion ikke konsumerte alkohol, anså rommet som et rekreativt område og en sosial arena. Bortvisningen kom fordi de hverken kjøpte eller drakk alkohol på puben, noe Australierne anså som "feil" atferd innad i rommet, noe som medførte et økonomisk tap for eieren. Et annet eksempel er Harmony Day, som er en nasjonaldag for å feire

det kulturelle mangfold i Australia. Feiringen tok sted i gatene og på torgene i byen. Her fikk alle samfunnsgrupper delta på lik linje uten at det ble rettet et negativt fokus mot dem. Dette viser at positive interkulturelle interaksjoner i offentlige rom gir følelse av inkludering og tilhørighet, mens negative interaksjoner medfører ekskludering Radford (2017).



Figur 16

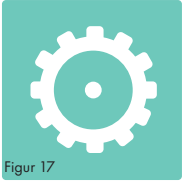
2.3.2 MENNESKERS TILKNYTTNING TIL DET OFFENTLIGE ROM

Offentlig rom er tiltenkt allmenheten som mennesker kan knytte seg til. Å gi byrommene særegne identiteter, vil bidra til å skape en relasjon til disse rommene. Historisk sett har ikke et allsidig publikum skapt en slik relasjon til det offentlige rommet. I artikkelen *Reflexivity, participatory art, and the failures of monist representation* viser Tipler og Chang (2017) at tidligere ble de offentlige rommene skapt og bygd likt etter de samme og eldre prinsippene, noe som ekskluderte enkelte samfunnsgrupper som ikke hadde en relasjon til disse byrommene. På bakgrunn av den negative utviklingen har kunstnere i senere tid utviklet egne svar på ensartede offentlige rom. Kunstnere har gitt disse offentlige rommene et nytt uttrykk, et nytt publikum og tar hensyn til fortidens og fremtidens utelukkelse av rommene gjennom deltakende kunst (Tipler & Chang, 2017). Kunst blir derfor viktig i offentlige rom som en sosial funksjon.

Artikkelen *Escaping the Spatial Imaginary, or, Politics as an Occupation* viser at romlige metaforer, slik som offentlig sfære og opphold i offentlige rom, reflekterer en "romlig forestilling". Denne "forestillingen" knytter seg til hvordan mennesker forstår og definerer byrom. Det er politikken som styrer byrom mot en bestemt forestilling (Lavin, 2017).

Den offentlige sfæren er en betingelse for solidaritet og samling, i stedet for et virkemiddel for utelukkelse og hierarki. Sfæren er en plass som er atskilt, både metaforisk og bokstavelig, fra andre rom. Dette stedet krever orden, regler og grenser. Et rom som er demokratisert i samfunnet vil likevel påvirkes av den romlige politikken knyttet til aktualiteten av trusler og vold. Det utvikles en bekymring om at politikken gir

etter for en forestilling, der politikken blir brukt til en tvangsstyring av det offentlige rommet (Lavin, 2017).



Figur 17

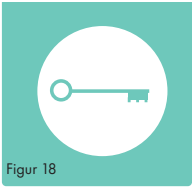
2.3.3 SOSIALE OG KOMMUNIKATIVE MEKANISMER I DET OFFENTLIG ROM

Offentlig rom kan betraktes som et uttrykk for det sivile samfunnet. Gjennom artikkelen *Public Space and the Public Sphere* tar Low (2017) opp forholdet mellom det offentlige rom og den offentlige sfære. Den offentlige sfære handler kommunikasjon i et fellesrom. Der kan folk kommunisere med hverandre fritt i plenum, slik det var i agoraen i det gamle Athen. Dette medfører at den offentlige sfære skal være et rom for et demokrati. Dermed representerer det offentlige rommet og den offentlige sfære sammenhengende arenaer for sosial og politisk konkurranse og kamp. Demokratiet representerer en delt forståelse av ulike meninger. Det offentlige rommet og den offentlige sfære utgjør et sted hvor ulike stemmer og meninger blir anerkjent og inkludert i et fellesskap.

Utviklingen av den mobile teknologien som internett og media, medfører at man ikke lenger trenger å være direkte tilstede i det offentlige rom for å kommunisere. Dette bidrar til å utvide deltakelsen fra publikum. Samtidig bidrar media til å eksponere og sette direkte fokus på enkelte offentlige områder som gjerne er knyttet til identitetsskapende og statlige institusjoner. Videre kan media benyttes som et middel som sprer reaksjoner, og kan videre skape opptøyer som man har sett gjennom #Occupy bevegelsen og den arabiske vår (Low, 2017).

Offentlig kommunikasjon gjennom dagens massemedier bidrar til å stemple enkeltpersoner og grupper med en felles identitet. Globaliseringen bidrar til å endre sosiale relasjoner og lokale steder på grunn av teknologi og mobilitet, ifølge Mazzarella

referert i Low (2017). Medias påvirkningskraft i det offentlige rom utvider på den måten den offentlige sfære gjennom kommunikasjonen media formidler.



Figur 18

2.3.4 DET OFFENTLIGE ROMMETS FUNKSJON I PRAKSIS

Artikkelen *The hybrid landscape of public space in Thessaloniki in the context of crisis*, undersøker hvordan offentlige rom blir brukt i praksis gjennom en økonomisk krise. Athanassiou (2017) tar utgangspunkt i den økonomiske krisen som rammet Hellas mot slutten av 2010.

Private aktører transformerer, eier og drifter i større grad i dag offentlig rom. Dette kan komme av at etterspørselen etter attraktive offentlige byrom øker, mens de økonomiske ressursene til å kunne forvalte byrommene av myndigheter krymper. Gjennom økonomiske kriser kan dette bli svært tydelig, noe Athanassiou (2017) illustrerer. Bruksregler og strategier har en tendens til i større grad å virke ekskluderende i privateide rom, noe som medfører at de som har «rett til byen» ofte er begrenset til de som er «ønsket». Publikum er dermed begrenset til de som har ressursene til å kjøpe varer, urbane opplevelser og kultur. I oktober 2011 ble en aktivitetspark for unge åpnet i Thessaloniki. Parken hadde ulike fasiliteter, og ble driftet og finansiert av en privat aktør. Før utbyggingen av parken ble gjennomført, var området et tilholdssted for narkotikamisbrukere. Kommunen ønsket å gjøre parken til et trygt sted, gjennom å introdusere en ny bruk og 24-timers overvåking for å motvirke «uønsket» atferd. Resultatet førte til at narkotikamisbrukerne flyttet til andre deler av byen. Private driftete områder medfører en redusert forestilling av «offentlighet», som innebærer utelukkelse av bestemte samfunnsgrupper til fordel for andre (Athanassiou, 2017). Ulik forvaltning og bruk av offentlige rom oppstår tydelig under krisesituasjoner, noe som medfører at mellomrommet

blir brukt ulikt. Skifter eller samfunnsendringer kan derfor endre menneskers bruk og praksis i det offentlige rom.

Vaiou og Kalandides (2017) utforsker gjennom artikkelen *Practices of solidarity in Athens: reconfigurations of public space and urban citizenship*, hvordan bruken av offentlige rom i ulike byer i Hellas endret seg under den store finanskrisen. Krisen har ført til en solidaritet gjennom offentlige handlinger, som innebærer en alternativ eller ny bruk av det offentlige rom. Denne praksisen har gjort at offentlige rom har blitt eksperimentert med for å forme en offentlig sfære. Bruksendringer i offentlige rom, men også nye former for urbane statsborgerskap, henger sammen med solidaritetsinitiativet. Mange mennesker involveres i et slikt solidaritetsinitiativ, som under krisen i byens rom mellom samhandling, utveksling og hjelp. Forsøket er å overvinne ekskluderinger som arbeidskraft, grunnleggende tjenester, boliger og offentlige rom, gjennom et stort arrangement av deltakelse, forhandlinger og kommunikasjon (Vaiou & Kalandides, 2017). Fellesskapsrom kan derfor bli brukt til ytring gjennom en praksis for å samle seg og protestere. Det er derfor veldig viktig at byrommene holdes tilgjengelig for alle.

2.3.5 TEORETISKE BEGREPER KNYTTET TIL OPPGAVEN

Gjennom oppgaven vil vi bruke sentrale begreper knyttet til tematikken og problemstillingen. Dette gjør det nødvendig å redegjøre for begrepsbruken.

FELLESSKAP: Begrepet fellesskap gir ulik forståelse ut fra konteksten den benyttes i. Fellesskap kan eksempelvis knyttes til en familiær relasjon eller forstås som et globalt fenomen. Kolbeinstveit (2017) forklarer at:

Fellesskap fordrer at det er snakk om flere enn ett individ, og at det er noe som er felles. Som deltaker i et fellesskap inngår man i en større enhet hvor noe er felles, enten det er i ekteskapet eller som borger i et land (Kolbeinstveit, 2017).

I denne oppgaven relateres fellesskap til byens rom, der rommene er offentlig og tilgjengelige for alle samfunnsgrupper.

FRAGMENTER: Et fragment anses som et bruddstykke eller en enkel enhet (Store norske leksikon, 2018a). Fragmenter i oppgaven relateres til i hvilken grad dagens mellomrom ses på som oppstykket eller bruddstykker av en helhet.

MASSEMEDIA: Store norske leksikon definerer massemedia som følgende: *"Teknologiske meddelelsesmidler som gjør det mulig å nå ut til et stort og sammensatt publikum på kort tid innenfor et geografisk vidt område"* (Syvertsen, 2013). Radio, presse og TV anses som de viktigste mediekanalene, og de har mulighet til å kommunisere informasjon til store deler av verdensbefolkningen i løpet av svært kort tid (Syvertsen, 2013). Massemedia knyttes

derfor til offentlig sfære.

«MELLOMROM»: Begrepet mellomrom omfatter i denne oppgaven åpne rom og ferdsel, som oppstår etter utbygging av et område gjennom å bli et restareal. Gjennom denne oppgaven ønsker vi å bruke begrepet om det sammenhengende offentlige, ubebygde arealet mellom bygningene.

SIKKERHET: Prinsippplanen for Oslo sentrum-gatebruk og grunnsikring refererer til norsk standard (2012) som definerer sikkerhet som følgende *"En reell eller oppfattet tilstand som innebærer fravær av uønskede hendelser, frykt eller fare"* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet et al., 2014:2). I oppgaven blir sikkerhet brukt i forbindelse med en agenda som settes i mellomrommet.

SIKRINGSTILTAK: Prinsippplanen for Oslo sentrum-gatebruk og grunnsikring refererer til norsk standard (2012) som definerer sikringstiltak som følgende: *"Et tiltak for å redusere risiko forbundet med tilsiktede uønskede handlinger"* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet et al., 2014:2). Sikringstiltak knyttes til en bestemt agenda i mellomrommet.

STRUKTUR: En struktur kan være avgrenset i form av gitte regler. Dette tilsier at det kan eksempelvis være en struktur innad i et system. En struktur definerer med andre ord en helhetlig sammenheng (Wikipedia.org, 2015). Struktur omhandler mellomrommet, bebyggelse og ferdsel i oppgaven.

SYSTEM: Store norske leksikon definerer et system som *"En ordnet sammenstilling av deler til et hele"*

(Store norske leksikon, 2018b). Dette tilsier at det har en planmessig fremgangsmåte. Det kan også regnes som grupper av gjenstander som virker sammen etter en bestemt plan (Store norske leksikon, 2018b). System vil i oppgaven omhandler den overordnede organiseringen av mellomrommet i byen.

TERROR: Store norske leksikon definerer terror som *“Vold mot sivile for å oppnå en ønsket effekt gjennom å spre frykt”* (Lia et al., 2018). Terror og andre uønskede handlinger relateres til oppgaven fordi handlinger påvirker måten man planlegger og sikrer mellomrommet.

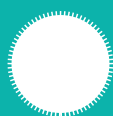
TRUSSEL: Prinsippplanen for Oslo sentrum-gatebruk og grunnsikring refererer til norsk standard (2012), som definerer trussel som følgende: *“Mulig uønsket handling som kan gi en negativ konsekvens for en entitets sikkerhet”* (Kommunal- og moderniseringsdepartementet et al., 2014:2). Trussel relateres til oppgaven fordi den påvirker politikk og dermed tiltak i mellomrommet.

2.4 OPPSUMMERING

Mellomrommets utvikling må ses i sammenheng med motreformasjonen i barokkens Roma, hvor ulike byrom oppstod etter interesser fra mektige personer som allierte seg med paven. Samtidig, i den lokale prosessen, oppstod det nye plasser i nettverket av det uoversiktlige bybildet gjennom allianser og rivaliseringer. Motreformasjonen i barokken kan forstås som et bakteppe for et paradigme mellom allianser og rivaliseringer. Dette kan relateres til dagens byplanlegging, og hvordan enkelte byrom oppstår etter særinteresser fra ulike aktører og institusjoner i samfunnet. Dette bidrar til å kaste lys over hvordan mellomrommet blir til i dagens komplekse samfunn. Paradigmer introduseres i den sammenheng for å kunne gi en forståelse av ulike byvekstmodeller som benyttes gjennom oppgavens analysedel. Modellene kan forstås som ulike paradigmer gjennom planleggingshistorien. Videre forklarer sentralitets- og nettverksmodellene integrasjonen mellom byer, og dens forhold til omlandet. Modellene er nødvendig å forstå, for de gir et teoretisk perspektiv til byens posisjon og relasjon til andre byer og tettsteder. Dette kan igjen knyttes til hvordan byen og dens strukturer har utviklet seg. Tilnærmingene til offentlighet bidrar til å gi en forståelse av strukturelle sammenhenger mellom samfunn og byrom, hva som skaper ulike relasjoner mellom mennesker og byrom, hvordan sosiale mekanismer som eksempelvis massemedier påvirker det offentlig rommet gjennom den offentlige sfære, og hvordan det offentlige rommet benyttes i dagens samfunn. Dette er viktige perspektiver som må ses i sammenheng for å få en helhetlig forståelse av kompleksitet til mellomrommet, og hvilke utfordringer som er knyttet til strukturen.

DEL II

Mellomrommets utvikling i Oslo



KAPITTEL 3

VEKST OG UTVIKLING AV ULIKE SAMFUNNSEPOKER

3.1 INTRODUKSJON

Kapittelet undersøker hvordan mellomrommet, som en grunnleggende struktur, har vært organisert gjennom ulike vekststadier for byen. Mellomrommet har vært konfigurert på 3 måter, noe som gjenspeiles i vekstmodellene. Kapittelet benytter seg av disse vekstmodellene, for å forstå hvordan man har forholdt seg til mellomrommet i ulike perioder. Måten man jobber med strukturene åpne rom og ferdsel, bebyggelse og sentralitet er forskjellig. Bebyggelse er knyttet til eiendom og økonomi. Den utformes gjennom tekniske krav. Sentralitet defineres gjennom nettverks- og sentralitetsmodellene. Strukturen består av en fortetting av funksjoner sammen med en styrt utvikling. Den styrte utviklingen ser man i dag gjennom planleggingen av transport og knutepunkter. Infrastrukturen blir også styrt, noe som forsterker sentraliteten. Mellomrommet er en uklar struktur i vekstmodellene. I organiseringen av byen må man sette av offentlighet. Den er derfor en negativ struktur i denne sammenhengen, der den oppstår etter organiseringen av de andre strukturene. Den kan også oppstå som en rest av utviklingsprosjekter.

Oslo er en hovedstad som har vokst frem gjennom ulike tidsepoker. Byen har gjennom tiden hatt rollen som hovedstad, men også storby, kommune, region og fylke. I dag er det større oppmerksomhet på regionbyen Oslo som en storsatsning. Regionbyen strekker seg langs linjene i retning Fredrikstad, Eidsvoll og Drammen. Tidsepokene gjenspeiles i det arkitektoniske, bebyggelsesformasjonen og gatestrukturen i byen. For å kunne bevise en endring i byens utviklingsmønster, vil det være nødvendig å gå nærmere inn på ulike historiske hendelser fra grunnleggelsen av byen frem til dagens situasjon. Kapittelet vil fungere som et grunnlag og en introduksjon til momenter som vil være vesentlig,

for å kunne svare på oppgavens resterende underproblemstillinger. Med momenter menes en avklaring av ulike modeller som vil brukes videre i oppgaven. Kapittelets siste del vil presentere ulike vekstmodeller, sett i sammenheng med hvordan mellomrommet bidrar til å strukturere hver utviklingsmodell knyttet til byen.

3.2 HISTORISK UTVIKLING AV OSLO

Oslo er en by som har gått gjennom store endringer i forhold til struktur og utvidelsesmønster. Som et utgangspunkt for denne utviklingen er perioden fra grunnleggelsen av Christiania i 1624 frem til i dag, nødvendig å utdype.

Det oppstod en bybrann i Oslo i 1624. Etter bybrannen bestemte Christian den IV at byen skulle flyttes fra østsiden, der byen tidligere var etablert, til området ved Akershus festning. Flyttingen av byen medførte også endring av bynavnet fra Oslo til Christiania, etter navnet til kongen. Byen ble bygd som en festningsby med klar symmetri, noe som var typisk for renessansen (Kjærdsdam, 2010). Byen utviklet seg i området rundt festningen, som man i dag kjenner som Kvadraturen. Christiania hadde et forsvarsverk bestående av vollgraver på nordsiden. Likevel var byen åpen fra sjøfronten (Helle et al., 2006). Rundt midten av 1600-tallet var folketallet i Christiania 3800. Rundt 1750-tallet ble krigsskolen etablert, noe som styrket Christiania som by. I 1794 ble det nødvendig å gjennomføre en byutvidelse. Det var press på arealene rundt Kvadraturen. De som ikke hadde råd til å bosette seg innenfor bymurene, bosatte seg derfor i forstedene rundt bykjernen. Utover 1800-tallet resulterte også antiurbanismen til at man ønsket å bosette seg utenfor bykjernen i de landlige områdene i Aker (Helle et al., 2006).

Norge ble en selvstendig stat i 1814. Dette medførte at det måtte velges en hovedstad. Hovedstaden ble Christiania (Helle et al., 2006). Christiania fikk sin egen byplanleggingslov i 1827 som kun gjaldt for hovedstaden (Helle et al., 2006). Etableringen av hovedstaden medførte en kraftig befolkningsvekst de påfølgende årene etter 1814. Det oppstod en diskusjon rundt plasseringen av det kommende slottet

og andre statsinstitusjoner som måtte anlegges. Kong Carl Johan bestemte at slottet skulle anlegges ved Bellevuehøyden nordvest for Kvadraturen (Holck, 1989). Ansvaret for utformingen og planleggingen av slottet ble gitt til Hans D. F. Linstow, og slottet sto ferdig i 1849 (Seip, 2010:20).

Industrien, særlig tekstilindustri, ble bygd opp langs Akerselva rundt midten av 1830-tallet (Helle et al., 2006). Industrien ble viktig, for den fremmet teknologi og byens indre struktur.

Christiania byttet navn til Kristiania på midten av 1870-tallet, og i 1878 ble det igjen gjennomført en ny byutvidelse (Holck, 1989). I løpet av 1800-tallet ble Kristiania en storby i internasjonal sammenheng med mer enn 100 000 innbyggere (Helle et al., 2006). Alle statsinstitusjonene og funksjonene ble samlet i hovedstaden gjennom 1800-tallet. Byen ble flere ganger utvidet på 1800-tallet. Dette kom hovedsakelig av at det var flere tilfeldige endringer som ble foretatt i forstedene som senere ble en del av hovedstaden. På 1800-tallet så man at Kristiania inntok en rolle som hovedstad og motorisk senter i Norge. Byen inntok også et sentrum for næringsutviklingen, og ble et hovedkvarter for organisasjoner og institusjoner (Helle et al., 2006). Kristiania hadde ved inngangen av 1900-tallet en helt særegen posisjon i forhold til kommunikasjon, befolkning og produksjon sammenlignet med resten av Norge .

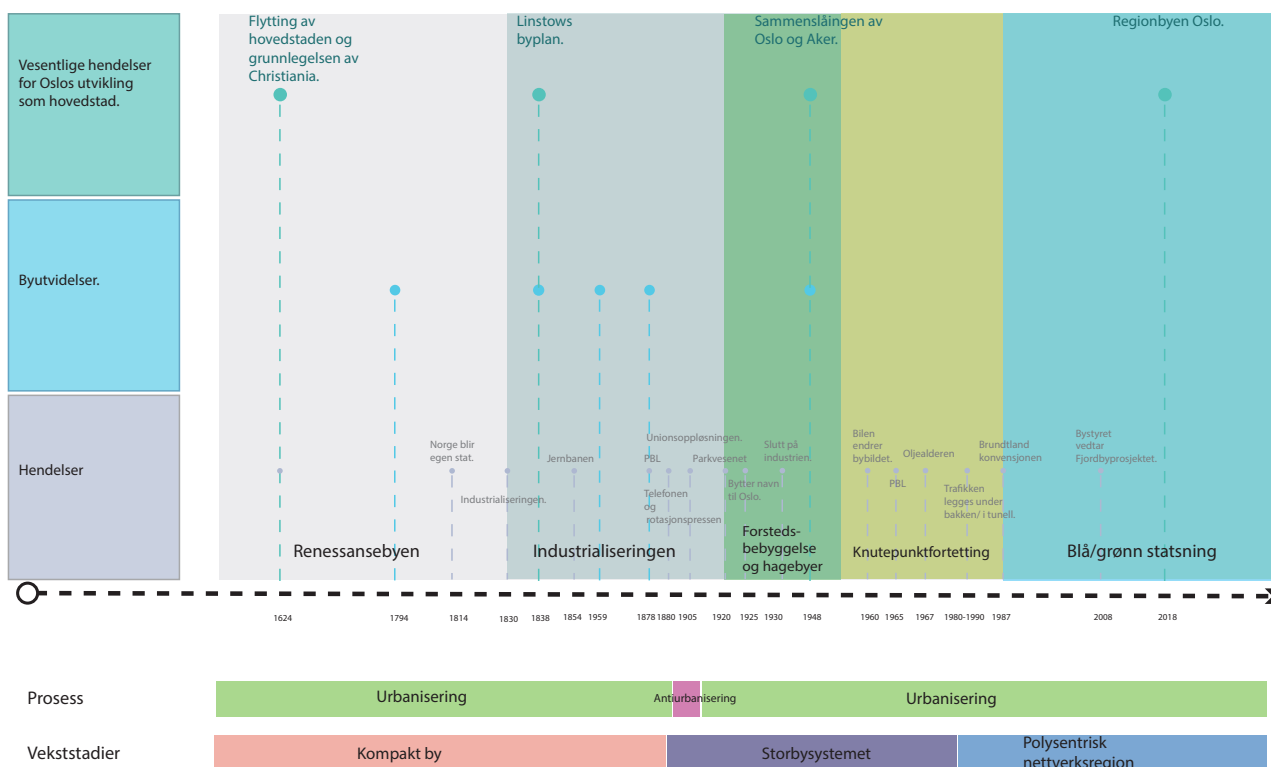
Ved inngangen til 1900-tallet bodde en tredjedel av Norges befolkning i hovedstaden (Helle et al., 2006). Kristiania byttet navn til Oslo ved overgangen til 1925, og i 1948 ble Oslo slått sammen med Aker kommune. Oslo hadde i perioden før sammenslåingen stor bolignød, og sammenslåingen

var med på å øke antallet boliger. Tidligere fremstod Kristiania som et arbeidssted, mens Aker, bestående av villabebyggelse og jordbruk, fungerte som et «hvilested for befolkningen» (Alsвик, 2008:8).

Mot midten av 1950-tallet ble det slutt på industrien langs Akerselva, og på 1960-tallet var bybildet preget av den eksplosive veksten i personbiltransport. Plan og bygningsloven av 1965 utgjorde en milepæl for norsk planlegging og urbanisering. Grunnen til dette var fordi loven behandlet by og land samlet (Helle et al., 2006). Loven medførte også at alle kommuner måtte utarbeide generalplaner, noe som tidligere hadde vært frivillig. Generalplanene etter plan og bygningsloven av 1965 ble juridisk bindende (Helle et al., 2006). I 1967 gjorde Norge det første oljefunnet i Nordsjøen (Olje- og energidepartementet, 2016). Dette gav Norge stor økonomisk vekst og

velstand. Informasjonsteknologien som ble innført i 1970-årene førte til begrepet «Kunnskapsbyen», som også omhandlet innbyggernes og sysselsettingens høye kompetanse innenfor sine områder (Helle et al., 2006).

Oslo fikk en grønnere politikk ved starten av 90-tallet, noe som medførte et fokus på rehabilitering av byens blå og grønne områder. Revisjonen av plan- og bygningsloven i henholdsvis 1985 og 2008 medførte et skifte innfor den kommunale planleggingen og for private utbyggere (Falleth, 2015). Figur 19 viser hovedstadens utvikling fra grunnleggelsen av Christiania i 1624 frem til dagens regionby.



Historisk utvikling av byen Christiania-Kristiania-Oslo

Figur 19: Figuren viser den historiske utviklingen av hovedstaden og storbyen Oslo gjennom vekststadier, prosesser, vesentlige hendelser og ulike byutvidelser.

3.3 BYEN GJENNOM ULIKE BYVEKSTMODELLER

3.3.1 DEN KOMPakte BYEN CHRISTIANIA

I renessansen ble man introdusert for festningsbyen. Bygrensen ble i denne perioden satt av festningsmuren og forsvarsverket. Dette så man også i Christiania etter flyttingen av byen i 1624. Bymurene i den kompakte byen gjorde at det oppstod et tydelig skille på innsiden og utsiden av byen (Gjerland, 2015). Transportmessige hensyn var mindre viktig ved anleggelsen av Christiania. Dette på bakgrunn av byens størrelse.

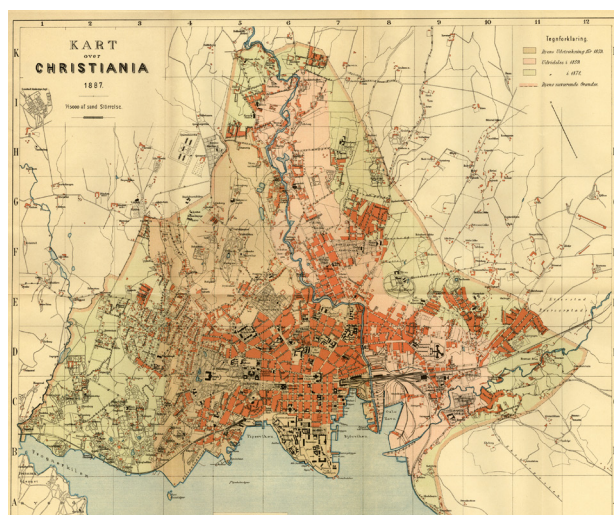
Gjennom senere byutvidelser ble derimot transportmessige hensyn viktigere og byen blir planlagt ut fra funksjonelle transportkrav (Hals, 1929). Dette medførte at de ulike byrommene fikk helt spesifikke funksjoner innad i byen. At byrom fikk spesifikke funksjoner, gjorde at de enklere kunne reguleres. For eksempel var torget et byrom der handel foregikk, og fikk dermed en særegen funksjon knyttet til seg. Innenfor bymurene bodde innbyggerne svært trangt, noe som igjen medførte et tydelig klasseskille. De som ikke hadde råd til å bosette seg innenfor bymurene bosatte seg utenfor, noe som også førte til at byen vokste seg større. En av grunnene til at det var dyrere å bosette seg i byen, var murtvengen innenfor bymurene. Konsekvensene ble at byen vokste seg større gjennom en «ringformet vekst» (Hals, 1929).

Hals (1929) forklarer hvordan utviklingen av offentlige rom fremgikk i den eldre byen: «Først kommer byen; først når den er der, våkner kravet på friareal; og de må tas der det ennå finnes.» (Hals, 1929:190). Sitatet tydeliggjør hvordan den kompakte byens mellomrom ble gitt svært spesifikke funksjoner på bakgrunn av begrensede arealer. Dette

vekstadiet begynte å endre seg ved inngangen til 1900-tallet, med hagebybevegelsen og utviklingen av forstadsbebyggelsen. Industrialiseringen, som førte til modernismen og senere resulterte i bilen, var en utløsende faktor til at byutviklingen endret vekstmønster rundt 1930. I Norge startet endringen av vekstmønsteret med ferdigstillingen av jernbanen mellom Christiania og Eidsvold i 1854. Dette var Norges første jernbanestrekning (Helle et al., 2006). Videre ble Østbanehallen etablert i 1879 (Gjerland, 2015).



Figur 20: Kartet viser Christiania i 1648 (Lokallhistoriewiki.org, 2017).

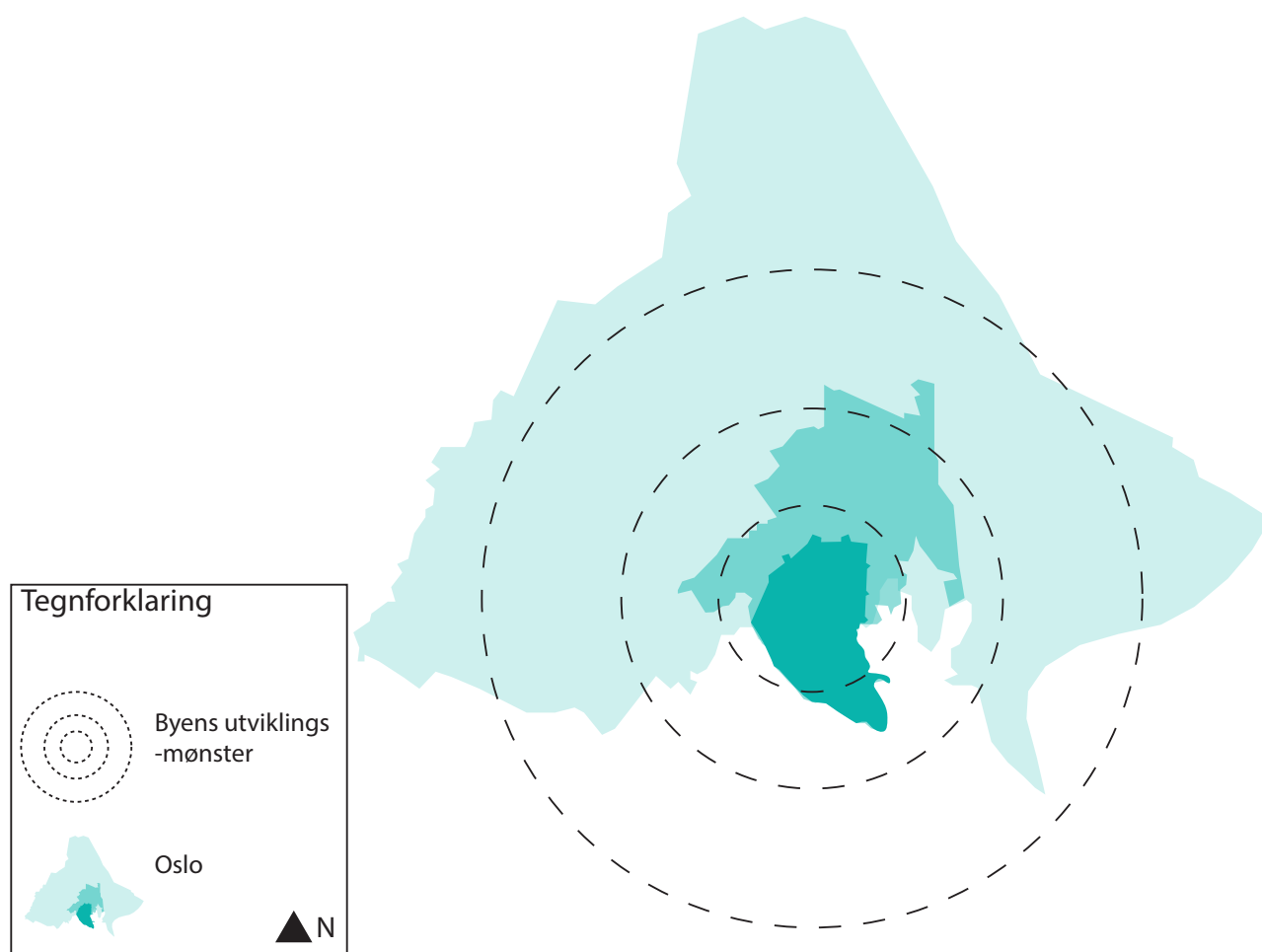


Figur 21: Kartet viser Kristiania i 1887 (Oslo byarkiv, u.å.).

Mot slutten av 1800-tallet var jernbanen blitt en sentral transportåre mellom ulike handelssteder, byer og ikke minst forsteder. I den samme perioden kom også forstadsbanene. Dette bidro til en videre utvikling langs linjene mellom forstedene og byen.

Denne utviklingen var i mindre grad enn tidligere regulert, og sto i kontrast til den tidligere byutviklingen av Kristiania. Holmenkollbanen kom i 1898, før Sognsvannsbanen i 1920 (Helle et al., 2006). Byen utviklet seg derfor mer som et storbyssystem og bidro til en spredt bebyggelse i ulike retninger.

BYUTVIKLINGEN GJENNOM DEN KOMPakte BYEN



Figur 22: Figuren viser byens "ringformede" vekst gjennom den kompakte byen.

3.3.2 OSLO SOM STORBYSYSTEM

I 1929 kom Harald Hals med et forslag til en generalplan for Stor-Oslo. Denne planen tok utgangspunkt i europeisk tenkning, der planen har vektlagt Howards hageby, Eberstadts stjerneby og le Corbusiers tårnby (Hals, 1929).

Ebenezer Howard ønsket gjennom hagebyen å gi innbyggeren mulighet til å bo i naturnære omgivelser, adskilt fra industri og bylivet, men likevel plassert i kort avstand fra moderbyen (Helle et al., 2006). Gjennom hagebyen utvikler han en ny ide om å tenke byer som et system. Storbyen skulle huse 60 000 mennesker, og var omringet av satellittbyer som skulle huse ca. 30 000 innbyggere (Hals, 1929).

Eberstadt, Møhrin og Petersen fremla, i forbindelse med en konkurranse om plan for Stor-Berlin, en studie som viste at det nye byvekstmønsteret i større grad enn tidligere beveget seg langs transportårene. Studien viste at byen endret vekstmønster fra en konsentrert ringformet vekst ut fra bykjernen, til å bevege seg langs transportlinjene. Hals påpeker at Eberstadt, Møhring og Petersen ville skape grønne kileformede områder mellom bebyggelsen, for å gi innbyggerne tilgang til renere friområder. Dette skulle i større grad enn tidligere tenkes som et system (Hals, 1929).

Le Corbusiers tårnby var konstruert annerledes. Hals forklarer det følgende som «*Den nye byen må øke sin tetthet og samtidig betraktelig øke det beplantede arealet.*» (Hals, 1929:35). Ifølge le Corbusier skulle den ideelle byen ha skyskraper adskilt fra hverandre med grøntbelter. Dette ville føre til at man fikk tilgang til nok lys og luft, samtidig som man hadde mulighet til å utvide transportårene.

Utenfor dette grøntområdet skulle hagebyene og industriområdene plasseres, og man skulle bevege seg på tvers av områdene med ulike transportlinjer som jernbanen og bilveier. Planen for Stor-Oslo introduserte derfor et parksystem av grønne områder i byen (Hals, 1929).

Aker kommune stod i sterk kontrast til det industripregede livet i byen, og fremmet naturlige grønne omgivelser for innbyggerne. I Aker ble det et større fokus på ren luft og natur, men samtidig nærhet til byen. Denne tankegangen hadde sitt utspring i Ebenezer Howard sin tankegang om hagebyen (Helle et al., 2006).

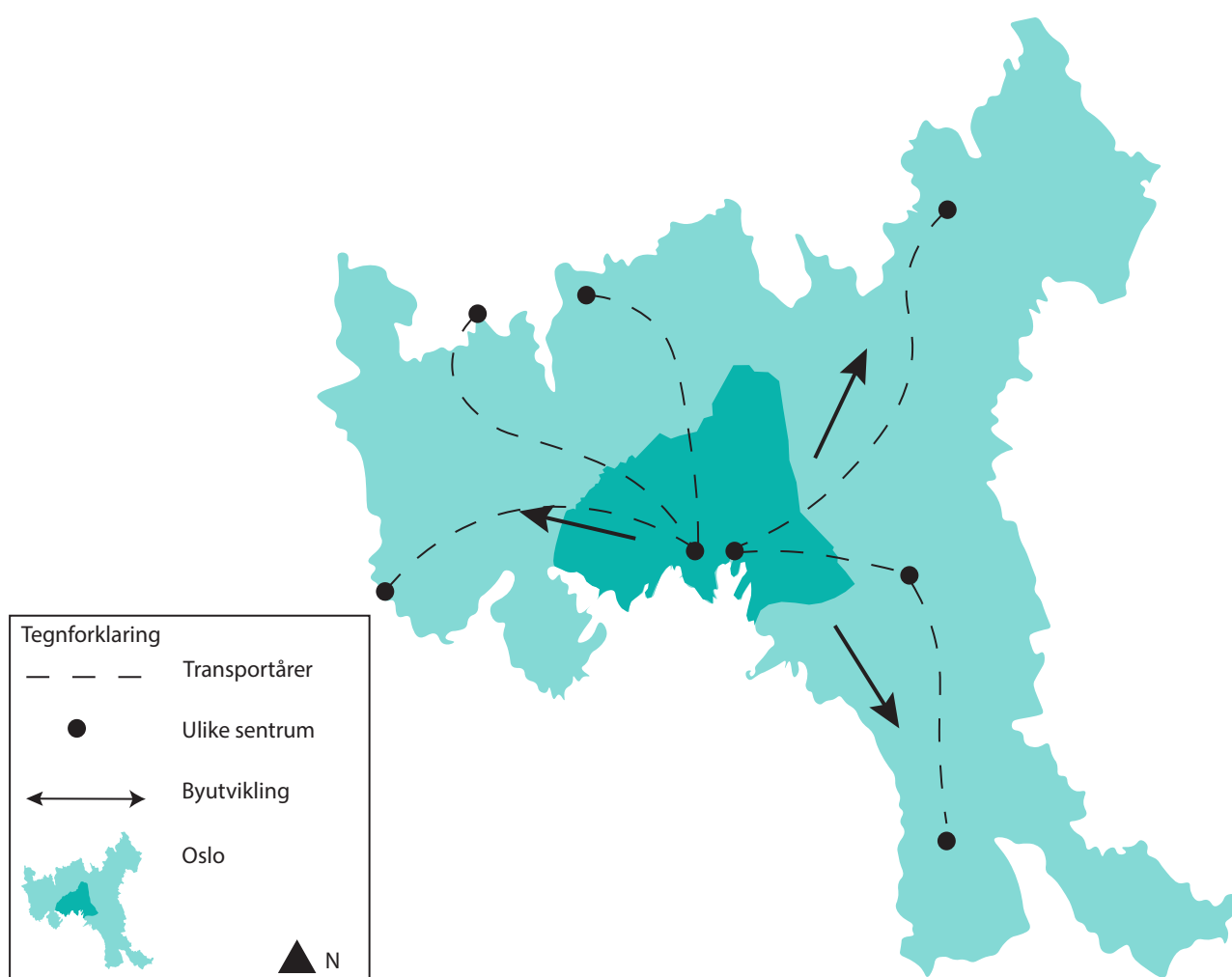
Løsningen på boligproblemet i etterkrigstiden ble å fortsette byutviklingen i Aker med forstadsbelter, men også drabantbyer bestående av høyhus. I Norge utviklet «sub-center-prinsippet» seg ut fra både hageby og new towns idealet. Dette resulterte i drabantbyen. Bakgrunnen for new towns var et ønske om å utvikle et selvstendig og selvforsynt bysamfunn. De skulle ligge i nærhet til byen, for å kunne avlaste den (Store norske leksikon, 2009). Norge fikk sin første drabantby på Lambertseter i 1955. Andre eksempler er drabantbyene rundt Østensjøvannet. Drabantbyutviklingen fortsatte på 1960-tallet, der fokuset lå på en boligutvikling i randsonen av byen (Helle et al., 2006).

Bilen ble svært vanlig som transportmiddel på 1960-tallet. Bilismen gjorde at mobiliteten for bilen ble planlagt i mellomrommet i større grad enn tidligere. Mobiliteten gjorde at avstanden mellom byen, forstedene og drabantbyene opplevdes mindre. Biltallet i Oslo økte fra ca. 15 000 biler i 1948 til ca. 110 000 biler i 1970. 1960-årene utgjorde den største økningen. Bilen førte til en

endring av gatestrukturen, noe som medførte at bilen og veinettet opptok større arealer i byen. Med bilen kom friheten til å bo lengre unna bykjernen, og medførte at Oslo gikk fra å være en skinneby til bilby (Helle et al., 2006). Oslo gikk dermed fra å være en kompakt by, hvor mellomrommet utgjorde bestemte funksjoner, til å bli et storbysystem. I storbysystemet fikk mellomrommet nye funksjoner som oppstod mellom det bebygde og åpne. Mellomrommet fikk blant annet en funksjon som transportforbindelser, der man fikk ferdsel inn til bykjernen. Grønnstrukturen i byen ble også forstått på nye måter gjennom parksystemet.



Figur 23: Kartet viser Oslo i 1949 etter sammenslåingen med Aker kommune (Kartverket.no,u.å.).



Figur 24: Figuren viser utviklingen av byen i storbyssystemet.

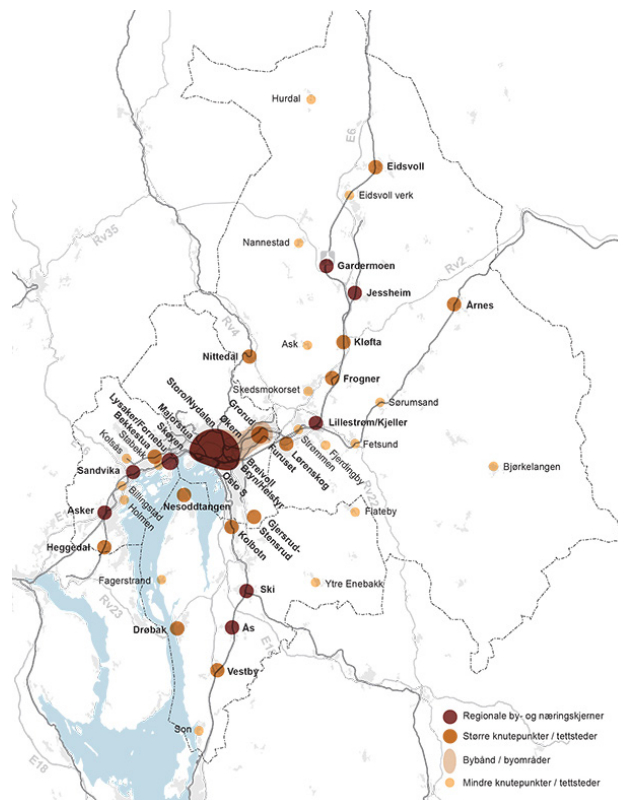
3.3.3 OSLO SOM POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

Dagens planlegging skjer på andre premisser enn i den kompakte byen og storbyssystemet. Mot slutten av 1900-tallet oppstod det igjen endringer i vekstmønsteret til byen. Mye av grunnen til dette kom av Brundtlandkonvensjonen i 1987. Konvensjonen endret interessen for planlegging, og fokuset ble mer rettet mot miljø og klimaskapte problemer. Miljøfokuset gjorde at man endret transportmønsteret i byen, og veinettet ble i større grad enn tidligere lagt under bakken. Dette gjorde at større området som tidligere var opptatt av vei, ble frigitt i sentrumskjernen.

Den nye interessen fra 1990-tallet beveget seg i en retning med et økende fokus på utviklingen i byer, steder og som regioner. Dette gjør at planer

er det ledende styringsverktøyet for den fremtidige utviklingen (Aarsæther, 2015b:26). Revisjonen av plan og bygningsloven i 2009 medførte at regionale planer i dag fungerer som et styringsverktøy for den regionale utviklingen, spesielt innenfor ulike områder som areal- og transportplanlegging og miljøplanlegging (Falleth, 2015:49). I dag kan man se regionbyen Oslo fører en flerkjerneutvikling langs de regionale knutepunktene i retning Drammen, Fredrikstad og Eidsvold. Byen planlegges i større grad som et regionalt nettverk av sentraliteter og ulike bebyggelsesstrukturer. Utbyggingen planlegges i stor grad rundt knutepunkter i de større transportforbindelsene, noe som bidrar til å holde igjen spredningen av bebyggelse.

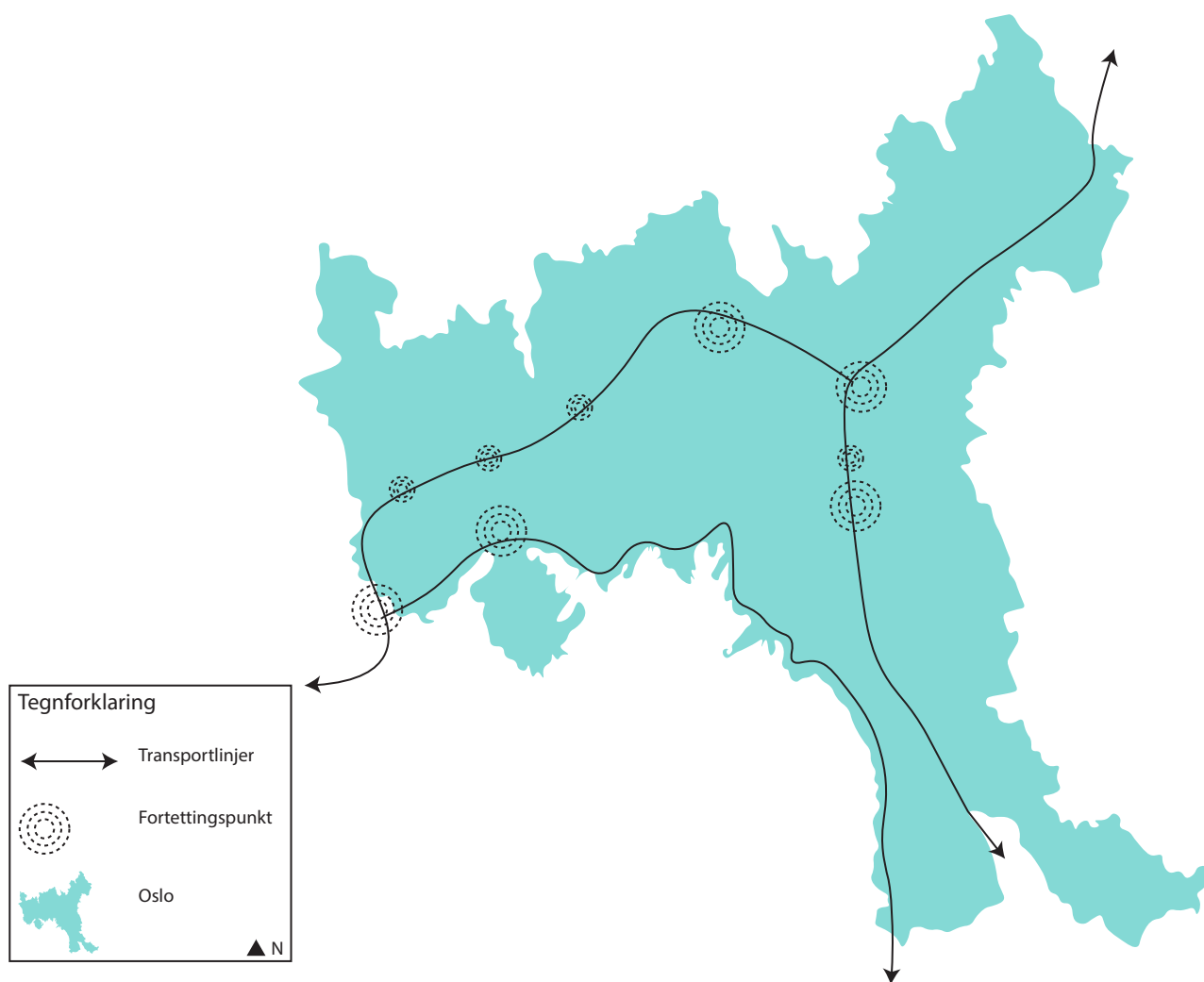
I 1985 ble plan og bygningsloven revidert. Loven tydeliggjorde hvordan private aktører kunne



Figur 25: Illustrasjonen viser fortetting i bykjernen, og fortetting rundt sentrale knutepunkter i regionen (Plansamarbeidet.no, u.å.).

utarbeide egne reguleringsplaner. Det ble dermed tydeligere hvordan den kommunale og private forvaltningen skulle henge sammen. Det skjedde derfor en offentlig-kommunal dreining, som i større grad rettet seg mot de private forslagsstillerne. Den bakenforliggende grunnen var en modernisering av den offentlige sektor med bakgrunn i markedet og private interesser (Falleth, 2015:49). Byutviklingspolitikken i dag baserer seg på en kompakt byutvikling. Offentlige og private aktører, på bakgrunn av politikken, utvikler arealer ved allerede eksisterende bebyggelse rundt knutepunkter. Skøyen og Nydalen er eksempler på områder hvor det i stor grad fortettes. Den kompakte byutviklingen har som nevnt tidligere et overordnet mål om å fortette innenfor tettsteds grensen. Utviklingen skal være flerfunksjonell og bestå av energieffektive bygg- og bystrukturer. Den skal også fremstå som et funksjonsnært område i form av korte avstander og opprettholde grønne strukturer innad i områdene (Hanssen et al., 2015). Fortettingen setter press på arealer som mellomrommet er en del av, der man begynner å redefinere den kompakte byen. Bysystemet har i dag blitt så stort at lokal utvikling og regional organisering samordnes på nye vilkår. Det oppstår ulike typer åpne rom, der dagens mellomrom får flere funksjoner enn tidligere. Den nye samordningen, men samtidig en lokal differensiering, gjør at mellomrommet blir mer komplekst. Mellomrommet håndteres derfor annerledes i dag enn i de tidligere vekstmodellene.

DAGENS BYUTVIKLING (POLYSENTRISK NETTVERKSREGION)



Figur 26: Figuren viser dagens kommunale byutvikling.

3.4 OPPSUMMERING

Mellomrommet har vært framstilt ulikt i den overordnede organiseringen av byen som system i de ulike vekstmodellene. Ved å presentere vekstmodeller for byens utvikling, forstår man i større grad de bakenforliggende og utløsende faktorene som påvirker hvordan byens mellomrom utvikles. I den kompakte byen, som utgjorde et tettpakket gatenett og bebyggelse, fikk ulike byrom spesifikke funksjoner. Grunnen til dette var fordi arealene var begrenset, noe som gjorde at ulike strukturer måtte ha klare funksjoner. I storbyssystemet ble planer utformet på bakgrunn av et større behov for mobilitet, helse og natur. Storbyssystemet åpnet opp den kompakte byen, og bebyggelsen sprede seg i ulike retninger i tilknytning til jernbane og bilen. Det store behovet for mobilitet og tilgjengelighet gjorde at fokuset i planleggingen var knyttet til bilen. Dette skapte en endring av gatestrukturen, noe som medførte at bilen og veinettet opptok større arealer i byen. Byens mellomrom ble framstilt i en større grad som et system, for eksempel parksystemet for alle grønne områder i byen. I Oslo, som den polysentriske nettverksregionen, preges mellomrommet av mange ulike utbyggingsprosjekter. Private prosjekter bidrar i større grad enn tidligere til å fokusere planleggingen mer lokalt. Dette kan igjen være et med på å fragmentere den helhetlige planleggingen av byens mellomrom. I dag spiller åpne rom en rolle gjennom miljø, klimaskapte utfordringer og fortettingspolitikken. Samtidig som man skal ha tilgjengelige og gode byrom, blir det et større press på arealene i byen, der byrom i større grad deles opp i restarealer.

KAPITTEL 4

BYENS MELLOMROM I STYRINGSVERKTØY

4.1 INTRODUKSJON

Dette kapitlet utforsker hvordan mellomrommet omtales i styringsverktøy, for å påvise hvordan de gjenspeiler forståelsen, bevissthet og tilnærmingen til denne strukturen. I dag er mellomrommet mer komplekst enn tidligere. Kapittel 2 og 3 viser hvordan mellomrommet håndteres på en utydelig måte. Man definerer bare strukturen der man trenger dem. I byen blir mellomrommet oppstykket gjennom autonome objekter. På den måten kan objektene styres og forvaltes. Man definerer objektene forskjellig hver gang de oppstår, for objektene defineres ulikt gjennom park, gate, torg osv. Av og til defineres komponenter av objektet, ande ganger selve objektet. Objektene er derfor knyttet til hva vi trenger dem til. De er et avgrenset areal som man kan planlegge, men kan også operere som ulike figurer i ulike paradigmer. Objektene kan derfor forstås som figurer som kan være ulike til forskjellige tider.

Håndteringen av mellomrommet i dag foregår i et samspill mellom offentlig og privat. Konsekvensen er at strukturen blir mer komplekst, fordi styringsverktøy påvirker definisjonen av mellomrommet. For å utforske om det har oppstått en begrepsendring av hvordan mellomrommet omtales på, må man belyse hvordan mellomrommet omtales i styringsverktøyene gjennom ulike planfaser. En avdekking av begreper kan belyse enkelte aspekter ved forskningsspørsmålet, spesielt det som omhandler forholdet mellom lokale utviklingsprosesser og helhetsforståelse av mellomrommet.

I et historisk perspektiv har Oslo som by utviklet seg i ulike faser. Hva som gjør at begreper for mellomrommet endrer seg, påvirkes i stor grad av samfunnsutviklingen. Samfunnsutviklingen er igjen preget av politikk, målsetninger og prioriteringer

som gjenspeiles i planene. Kapitlet utforsker først begreper i sammenheng med en historisk utvikling av byen gjennom planer og lover de to første vekstmodellene. Deretter utforskes begreper i den siste vekstmodellen, fra overordnet til lokalt nivå. Det overordnede nivået utforsker lovverk og overordnede planer for Oslo. På lokalt nivå ser kapitlet på to caseområder, Bjørvika og Hovinbyen. Det utforskes også hvordan aktører har påvirkningskraft til å definere byrom. Styringsverktøyene omfatter lover og juridisk bindende planer på kommunalt nivå og regional plan på regionalt nivå, samt ikke juridisk bindende planer og dokumenter som skal veilede og fungere som verktøy i planleggingen. Funnene vil bli presentert i tabeller, for enklere å se en begrepsendring.

4.2 BEGREPER I DEN KOMPakte BYEN

Den kompakte byen hadde bestemte begreper for mellomrommet. Dette var byrom som hadde konkrete funksjoner, som gjorde at rommene kunne reguleres. Etter etableringen av byen Christiania, dukket det etter hvert opp mindre hager innenfor vollene. I 1760-årene ble hageanlegg et mer vanlig begrep. Bygdøy, som på den tiden lå utenfor den kompakte byen, fikk status som en folkepark i 1780. Et område i Christiania inneholdt også alléer i 1779 (Røhne, 1967). Industrialiseringen på 1800-tallet førte i større grad til helseproblemer blant innbyggerne på grunn av dårlig hygiene og luftkvalitet i den kompakte byen. Denne kritikken av byene førte til lover med krav til bebyggelse eller regulering av bebyggelsen innenfor en by (Falleth, 2015:49). Røhne (1967) nevner Grønningen som den først offentlige parken i byen, som i dag heter Børshagen. Det må påpekes at "offentlig park" er et begrep som forfatteren bruker. Grønningen ble ferdig utarbeidet i 1819 som et resultat av en tidligere bybrann, der det ikke var ønskelig å gjenopprette bygningen. Grunnen til at den første offentlige parken først kom i 1819, var at økonomien var dårlig i og før den perioden. Det var også uvanlig å utforme parker på den tiden (Røhne, 1967).

Røhne (1967) skriver at begrepet promenade ble brukt i tilknytning til hagebegrepet i 1760-årene. Da Grønningen stod ferdig i 1819 fungerte den som en promenadeplass. Her er det viktig å påpeke at dette er et begrep forfatteren har brukt, uten at det nødvendigvis var et tidstypisk begrep. Utviklingen av hager medførte et større behov for å drifte hager og parker, og i 1863 ble derfor Christiania haveforening stiftet. Den ble nedlagt i 1874, men året etter ble Christiania Gartnerforening stiftet. Den offentlige forvaltningen fokuserte på beplantning

i byen (Røhne, 1967). Det kom en ny lov i 1899 som het Lov om bygningsvæsenet i Kristiania. Den omhandlet i stor grad bestemmelser om vei, gater, gateutvidelser og boligbygging, men inneholdt også begreper som torv, offentlig plass, fasade, trapp og havneanlegg (Carlsen, 1899). Loven inneholdt passager (passasjer) som et begrep i tilknytning til gatebegrepet. Strøg, forretningsstrøg og brygge var også innlemmet i loven, men ble ikke videre utdypet.

I 1916 ble Oslo Parkvesen etablert. Parkvesenet behandlet saker og la fram forslag til opparbeidelse og utbedring av parker i byen. På dette tidspunktet ble det også et tema om de radiære parkårene fra den kompakte byen måtte utvides til utmarka (Røhne, 1967). Lovene og reguleringene på den tiden ble grunnlaget for en ny lov i 1924 (Falleth, 2015:49). Loven fungerte som datidens bygningslov. Den var teknisk og regulerte mest gater og bygninger (Bygningsloven, 1924). Etter 1924 ble planene vedtatt av et bygningsråd som var både faglig og politisk sammensatt (Falleth, 2015:49). Bygningsloven av 1924 beskrev at beplantede belter eller lignende hadde som hensikt å avgrense industri og boliger. Loven nevnte begreper som kai, havn, park, offentlig beplantning og åpent rom, men kategoriserte også gater inn etter hovedgate, sidegate og beboergate (Bygningsloven, 1924). Begge lovene fra 1899 og 1924 nevnte gater, gatelinje, fortåg, torv og offentlige plasser (Bygningsloven, 1924; Carlsen, 1899).

4.2.1 OPPSUMMERING AV BEGREPER FRA DEN KOMPakte BYEN

Figur 27 viser at den kompakte byen hadde få begreper om mellomrommet, der begrepene knyttet seg til byrom med bestemte funksjoner. Disse ble opparbeidet av den offentlige forvaltningen gjennom lovene. Begrepene knyttet seg til handel og borgerskapet i byen som ble regulert gjennom gater, brygger, torg og parker. Disse begrepene

ble kun beskrevet i lovene. Planer for byutvikling fantes ikke på den tiden.

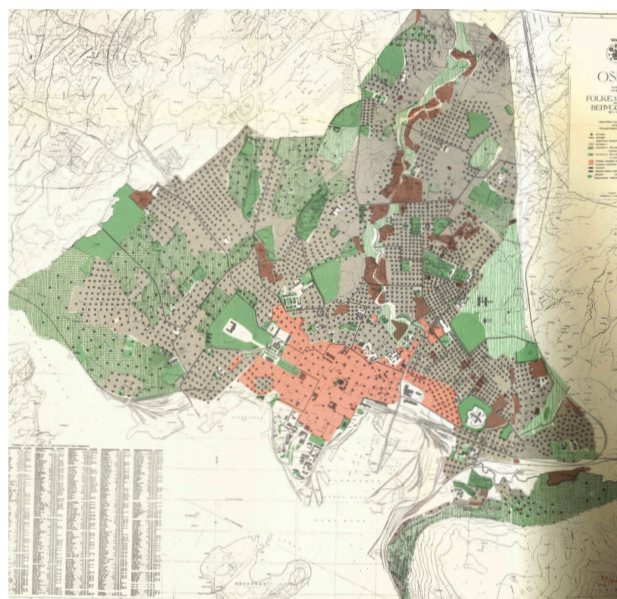
	Kompakt by
Park	Hage, offentlig park, folkepark, radiære parkårer, beplantede belter, hageanlegg, offentlig beplantning
Promenade	Promenade, promenadeplass
Gate	Hovedgate, sidegate, beboergate, gatebredde, gatelinje, vei, fortau, trapp
Allé	Allé
Fasade	Fasade
Torg	Torv
Plasser	Åpen og offentlig plass
Rom	Åpent rom
Brygge- og havneområde	Kai, havn, brygge, havneanlegg
Strøk	Strøg, forretningsstrøg
Passasje	Passage

Figur 27: Den kompakte byen med begreper om mellomrommet.

4.3 BEGREPER I STORBYSYSTEMET

Det oppstod et paradigmeskifte rundt perioden 1929-1939 med planen "Fra Christiania til Stor-Oslo: et forslag til generalplan for Oslo" (Hals, 1929). Hals tok diskusjonen rundt byplanleggingen som var i Europa, for å implementere og bygge videre på ideene i Oslo. Denne planen var både for Oslo, Aker og Bærum (Hals, 1929). Perioden da Oslo var et storbysystem var preget av en ekspertbasert planlegging, der all form for planlegging ble gjort av det offentlige på overordnet nivå. Det offentlige skulle for eksempel løse boligproblemene gjennom boliger i tilknytning til natur og ren luft. Boligbebyggelsen fortsatte som tidligere som forstadsbelter. På den måten unngikk man en ombygging eller transformasjon i byområdet (Helle et al., 2006).

Hals (1929) introduserte et nytt begrep, et parksystem, som består av et sammenhengende anlegg av parker og friarealer. Han viste til parksystemet for Stor-Boston i 1922 av Charles Eliot, og mente at Oslo hadde en utfordring. Problemet lå i en stor spredning av parker og friarealer som var løsrevet fra hverandre uten en sammenheng. Det skiltes derfor ikke ulike typer av parker eller friarealer, men fremstod som en fellestanke der alle inngikk i parksystemet. Videre viste planen ulike kart som for eksempel folkemengde og bebyggelse (figur 28), der grønne arealer var implementert på kartet. Andre begreper i planen var distriktparker, fellesparker og parkbelte.



Figur 28: De mørkegrønne arealene indikerer parker, grønnanlegg, øvelsesplasser, idrettsplasser og lekeplasser. (Hals, 1929:96).

Hals (1929) nevnte begrepet strandpromenade i planen for 1934. Videre introduserte han en klassifisering eller system av gater etter deres funksjon. Det øverste nivået bestod av hovedgater sammen med parkgater, oppdelingslinjer og grøntanlegg som skulle utgjøre datidens gatenett. Nivået under var bolig-gater/spasergater og sekundærgater som skulle fungere som lokale nett. Industriegater skulle stille krav til snuplass og minimumsbredde for tungtrafikk. Planen inneholdt føringer for gater. Disse føringene skulle blant annet slippe til sollys og luft mellom bygningene, samt ha funksjoner tilknyttet gate som objekt. Funksjonen for gatene var at de fungerte som en bane for ulike trafikanter som kjøretøy, gående og stillestående. Videre forklarte planen at med rett forståelse av hvordan man bygde trappegater, kunne de overgå verdiene av skulpturer og annen utsmykning (Hals, 1929). Hals (1929) mente at det ikke lengre fantes en rød tråd mellom hvordan byrommene tidligere har blitt brukt og omfattet. Nyere generasjoner stilte seg likegyldig til

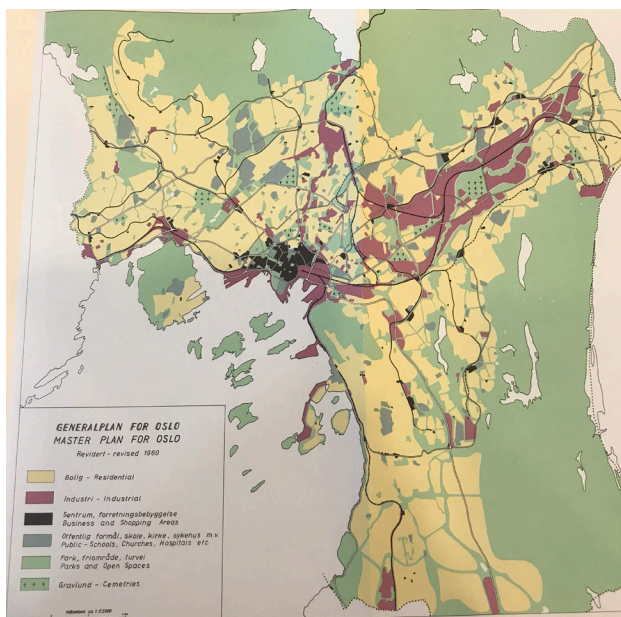
bruk av disse områdene. Han pekte på torvplassen som møteplass og knutepunkt for livet i byen, og torgs utforming som var karakteristisk for Oslo. Begreper knyttet til torg var utkantstorg, handelstorg og handelsplass. Videre trakk 1934-planen for Stor-Oslo inn begreper som allé, tverrforbindelse og boulevarder som beplantede og brede forbindelsesgater. Hals (1929) trakk inn begrepet smug i sammenheng med gater, men forklarte ikke begrepet utover dette. Planen brukte ulike begreper om plasser, blant annet åpne plasser, handelsplasser, stasjonsplasser, festplass og salgsplasser.

I 1950 kom Generalplan for Oslo (Rolfsen & Oslo reguleringsvesen, 1950). Den bygde videre på forslaget til generalplanen av 1934 (Hals, 1929), samt kommunesammenslåingen av Aker og Oslo i 1948. Generalplanen ble aldri en juridisk bindende plan, men den viste byplanleggingen for perioden (Helle et al., 2006). Oslo by sin indre sone var utelatt fra planen, så planleggingen knyttet seg til ytterområdene i Oslo. Planen var overordnet og inneholdt Oslo sin historie, befolkningsutvikling, skisse av drabantbyutvikling samt kart og beskrivelse av grønne områder. De grønne områdene i Oslo var en del av et større system. Systemet ble beskrevet som et parksystem slik som planen fra 1934. Planen for parksystemet viste Oslo med turveier og parker (Rolfsen & Oslo reguleringsvesen, 1950), men kategoriserte ikke de grønne områdene i systemet. Turveiene i planen knyttet de grønne områdene i byen sammen, og lagde en sammenhengende struktur til skogsområder utenfor byen. Planen prøvde også å løse boligproblemer med diagram av prinsippene for drabantby, og den inneholdt begreper som havneområde, badeplass, badestrand, strandlinje, strøk, trafikklinjier og busstorg (Rolfsen & Oslo

reguleringsvesen, 1950).

Samtidig som boligbyggingen økte på 1960-tallet, kom samferdsel for alvor inn i en ny æra. Oslos gatenett var utdatert i forhold til denne eksplosive bilutviklingen (Helle et al., 2006). Bispelokket i Bjørvika er et eksempel på denne utviklingen. Lokket ble oppført i perioden 1963-1968, men ble regulert allerede tidlig på 1950-tallet. Lokket, som var et toplanskryss og byens største trafikkmaskin, skulle løse trafikkproblemene i Oslo. Lokket skulle også skjerme andre deler av byen for den eksplosive bilveksten (Eike, 2011). Begrepet lokk fikk dermed mer slagkraft som et vertikalt byrom i storbysystemet. Samtidig ble T-banesystemet utbygd og skulle avlaste noe av bilkjøringen i byen. Banesystemet ble åpnet i 1966/67 (Helle et al., 2006). Forurensingen fra bilene stod i fokus. Dermed dukket det opp nye begreper for samferdsel i de senere planene.

Generalplanen for Oslo i 1960 (Byplankontoret & Oslo kommune, 1960) var heller ikke en juridisk bindende plan (figur 29). Fokuset i planen var boligutvikling i Oslos ytre sone. Hagebyprinsippet og nabolagstanken ble bakenforliggende for planen. Planen inneholdt Oslo sin historie og flere kart over Oslo; en for hele kommunen, bruksareal i indre by 1959, soneplan for sentrum og parksystemet fra Generalplanen av 1950 (Byplankontoret & Oslo kommune, 1960). Som i Generalplan av 1950 bygde også 1960-planen på turveier og parker i et helhetlig parksystem. Fokuset var større grøntarealer som delte bebygde områder fra ubebygde områder. I denne planen ble torg omtalt som fotgjengergate. Planen inneholdt andre begreper som forretningsgate, fotgjengerundergang, rekreasjon, byens lunger, moderne isfri havn, dam, bekk og elvedrag (Byplankontoret & Oslo kommune, 1960).



Figur 29: Generalplanen fra 1960 med arealformål (Hals, 1929:16).

I 1965 ble transportanalysen for Oslo-området utarbeidet (Oslo byplankontor, 1965). Det var to hovedgrunner til at transportanalysen ble utarbeidet; misnøye med sikkerhet og bevegelsesfrihet og misnøye med de fysiske omgivelsene. Misnøyen var knyttet biltrafikk i Oslo. Planen la til grunn en stor befolkningsøkning i Oslo-området for årene fremover, med flere boliger, arbeidsplasser, øking av personbiltrafikk og nye institusjoner. Hensikten med planen var å beregne trafikkøkningen, og hvilke plangrep for vei som best kunne møte situasjonen (Oslo byplankontor, 1965). Transportanalysen fra 1965 delte gater inn i kategorier som hurtiggate, fordelergate, forsyningsgate og fotgjengerområde, men andre begreper som nevnes er eksempelvis samlevei, enveisgate, signalkryss og korridorer (Oslo byplankontor, 1965). Både Generalplanen av 1950 (Rolfsen & Oslo reguleringsvesen, 1950) og transportanalysen fra 1965 (Oslo byplankontor, 1965) nevnte strøk. Dette er et begrep som også ble brukt i den kompakte byen. Transportanalysen

trakk inn begreper som ikke var definert i lovene fra den kompakte byen, og som hadde sammenheng med utviklingen i storbyssystemet. Dette var begreper som sykkelbane, kollektivlinjer, holdeplass, lommer for busstrafikk, parkeringsplass, kortidsplass og oppstillingsplass (Oslo byplankontor, 1965).

Samme år som transportanalysen for Oslo ble utarbeidet kom en ny bygningslov. Bygningsloven av 1965 var den første landsdekkende loven for planlegging. Loven introduserte et nytt system av planer. Den inneholdt nasjonalt plansystem og andre nye plantyper. Etter denne loven ble bygningsrådet underlagt kommunestyret som var et politisk organ (Falleth, 2015:49). Loven inneholdt seks ulike overordnede reguleringsformål. Formålene var byggeområder, landbruksområder, trafikkområder, friområder, fareområder og spesialområder. Reguleringsformålet friområder omfattet parker, turveger, leirplasser, og anlegg for idrett, lek og sport. Reguleringsformålet trafikkområder hadde underformål som blant annet veier (inkludert gater med fortau), broer, plasser, havner, parkeringsplasser og kanaler (Bygningsloven, 1965, §25). Arealformålet omhandlet derfor ikke bare gater.

4.3.1 OPPSUMMERING AV BEGREPER FRA STORBYSYSTEMET

Begrepsendringene fra den kompakte byen til storbyssystemet viser at mellomrommet ble strukturert på nye måter. Problemet ligger i at åpne rom og ferdsel, som tidligere nevnt, er vanskelig å definere selv om det er en av de grunnleggende strukturene i byen. Selv om mellomrommet er en negativ, bidrar den likevel til noe positivt ut i fra en eller annen målestokk i byen som heller ikke er gitt. Av figur 30 ser man at det dukket opp nye

begreper som karakteriserer utformingen av Oslo som storbyssystem. Begrepene oppstod på grunn av samfunnsutviklingen, der samferdsel kom i en ny æra. Utviklingen la premisser for den vertikale byen, med gateutvidelser og tunneler på flere plan som fulgte en hierarkisk oppbygging. Samtidig dukket det opp helt nye kategorier av typer byrom og begreper slik som lokk, parkeringsplass, tunnelbane, sykkelbane og korridor, og som var helt spesifikke for den tidsepoken da byen var et storbyssystem. De tidstypiske begrepene da Oslo var et storbyssystem,

oppstod på bakgrunn av et større behov for mobilitet, og dermed et økt fokus på transport. Samtidig var det et økt fokus på parkanlegg som er forårsaket av rekreasjon.

	Storbysystem
Park	Parksystem, grønnanlegg, distriktparker, fellesparker, lekeplasser, øvelsesplasser, rekreasjon, byens lunger, friarealer, friområder, parkbelte, grøntareal
Promenade	Promenade og strandpromenade
Gate	Parkgate, boliggate/spasergate, sekundærgate, industrigate, trappegate, tverrforbindelse, forretningsgate, fotgjengerundergang, gatenett, enveisgate, hurtiggate, fordelergate, forsyningsgate, fotgjengergate, fotgjengerområde, samlevei, signalkryss, turvei, bro
Allé	Allé
Torg	Torvplass, handelstorv, utgantstorv, busstorg, fotgjengergate (torg),
Plasser	Handelsplass, stasjonsplass, festplass, salgs plass, øvelsesplass, idrettsplass, lekeplass, offentlig plass
Brygge- og havneområde	Havneområde, moderne isfri havn, bade plass, strandlinje, badestrand, kanal
Strøk	Strøk
Nye begreper	
Vassdrag	Dam, bekk, elvedrag
Boulevard	Boulevard som beplantet og bred forbindelsesgate
Sykkel	Sykkelbane
Kollektiv	kollektivlinje, holdeplass, lommer for busstrafikk, trafikklinje
Parkering	Parkeringsplass, oppstillingsplass, kortidsplass
Lokk	Bispielokket
Smug	Smug
Korridor	Korridor

Figur 30: Storbysystemet med utviklede og helt nye begreper.

4.4 BEGREPER I DEN POLYSENTRISKE NETTVERKSREGIONEN

4.4.1 INTRODUKSJON

Denne delen av kapittelet skal påvise nye og lokale definisjoner av mellomrommet i ulike styringsverktøy. På lokalt nivå beskriver dagens planer det offentlige rommet mer detaljert enn tidligere vekstmodeller. Denne delen av kapittelet studerer, i tillegg til planene for hele Oslo, også planer for områdene Bjørvika og Hovinbyen. I dag er kreftene bak begrepsutviklingen i den polysentriske nettverksregionen i større grad preget av politikk, med eksempelvis bærekraft, fortetting, økt mobilitet og sikring av offentlige rom. Bakenforliggende katalysatorer har blant annet vært en økt aksept for klimautfordringen og terrorhendelsen 22. juli 2011. I den polysentriske nettverksregionen blir det nødvendig å studere styringsdokumenter på ulike nivåer. Det kan derfor utforskes om mellomrommet framstår som en helhet eller om nye, lokale begreper dukker opp på ulike steder i Oslo. Om en fragmentert tilnærming er tilfellet, kan det bidra til en fragmentert begrepsbruk.

4.4.2

FRA EN EKSPERTBASERT PLANLEGGING TIL SAMFUNNSPLANLEGGING

Utover 1980-tallet vokste det en kritikk av den offentlige planleggingen av de store veiprojektene og drabantbyene. Bakgrunnen for kritikken kom fra markedsaktørenes mål- og resultatfokuserende planleggingen. Praksisen møtte motstand, der debatten omhandlet en større inkludering av innbyggerne. Den ekspertbaserte planleggingen endret seg derfor til å bli en planlegging som skulle respondere på innbyggernes interesser og behov. Bygningsloven av 1965 ble revidert to ganger, i 1985 og i 2008. Den nye planloven av 1985 kom samtidig som det skjedde en omstilling

og modernisering av offentlig sektor. Dette førte til at private aktører kunne utarbeide forslag til reguleringsplaner (Falleth, 2015:49). Loven inneholdt forskjellige reguleringsformål som blant annet offentlige trafikkområder, friområder og fellesområder (Plan- og bygningsloven, 1985, §25), men reguleringsformålene med underformål er veldig like den eldre loven.

De nye planendringene fra 1985 til 2008, er at 2008-loven inneholder nye overordnede kommunale styringselementer som kommuneplanens samfunnsdel, kommunal planstrategi og nasjonale forventninger. Den kommunale planleggingen inneholder en klarere progresjon for gjennomføring av komponentene i planleggingsfasene enn 1985-planen (Aarsæther, 2015a:63). Plan- og bygningsloven av 2008 inneholder arealformålet "Grønnstruktur" som en av seks overordnede formål i loven. Underformål er naturområder, parker, turdrag og friområder. "Uteoppholdsarealer" er et underformål til arealformålet "Bebyggelse og anlegg". "Veg" som et underformål til arealformålet "Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur", innebærer kjørebane med fortau, sykkelsti, busslomme, snuplasser, gatetun, turveg, gangveg og offentlig plass (Plan- og bygningsloven, 2008, §11-7). Loven av 2008 har dermed endret begreper om hvordan rommene styres og reguleres gjennom arealformålene. Før var det en byplanlegging som hadde til hensikt å regulere i større grad gater og bygninger, men i dag foregår det en samfunnsplanlegging med hensikt å planlegge og regulere samfunnsutviklingen.

Da kommuneloven av 1992 kom, ble Bygningsrådet avviklet som særorgan med ansvar for planlegging

(Falleth, 2015:49). Utover 1990 årene ble det mer fokus på miljø og de klimaskapte problemene. Den nye interessen fra 1990-tallet økte og har utviklet seg i en retning slik vi kjenner planleggingen i dag; med et stort fokus på bærekraft, miljø og klima, men også et økende fokus på utviklingen i byer, steder og som regioner. Dette innebærer at planer er viktige styringsverktøy for den fremtidige utviklingen (Aarsæther, 2015b:26). Kommunestyret er i dag det organet som vedtar planer. Planene består av mål og tiltak som resulterer i dokumenter og kart. De formaliseres gjennom en prosess etter plan- og bygningsloven rammeverk, som resulterer i at planene blir juridisk bindende og får rettsvern. Planene setter rammer for fremtidig bruk av arealene, og det mest sentrale med dagens planlegging er at bærekraftig utvikling sikres (Aarsæther, 2015a:63). Grunnen til at andre lover og rammeverk trekkes inn kommer av at dagens planlegging er svært omfattende og har som mål å dekke mange og ulike samfunnsutfordringer. Dette kan nevnes som blant annet bærekraft, miljø, samferdsel og folkehelse.

Loven av 2008 skal samordne planleggingen på statlig, regionalt og kommunalt nivå. Under disse nivåene finnes ulike planaktiviteter som eksempelvis byplanlegging, medvirking, demokrati, transportplanlegging, lokal planlegging, helseplanlegging og miljøplanlegging. Disse har ulike planoppgaver knyttet til seg, noe som gjør at oppfatningen av planlegging er forskjellig. Likevel har plan- og bygningsloven felles rammeverk gjennom plansystemets oppbygging. Rammene rundt planene vil endres over tid. Bakgrunnen er at løsninger, mål og prioriteringer i planleggingen er politisk forankret. Politikken består av prioriteringer og koalisjoner, og den preger derfor planleggingens rammer (Falleth,

2015:49).

Den polysentriske nettveksregionen skiller seg ut fra de tidligere vekstmodellene, blant annet hvordan samfunnsplanleggingen foregår på ulike nivåer: nasjonalt nivå med regjering og stat, regionalt nivå med fylker og lokalt nivå med kommuner. Tidligere bestod byplanleggingen av en ekspertbasert planlegging der byplanleggere utformet generalplaner. I dag er det en samfunnsplanlegging som er politisk styrt (Falleth & Saglie, 2015:85). Byplanleggingen har historisk sett gått fra å være en lik utvikling, til riktig utvikling til riktig sted. Dette var en tankegang som ble innlemmet i planleggingen de siste tiårene før år 2000 (Galland, 2012). I dag planlegges det derfor etter andre vilkår enn tidligere. Dette paradigmeskiftet kjennetegnet endringstrekkene mellom storbysystemet og den polysentriske nettveksregionen, der skiftet gjorde at man begynte å planlegge mer differensiert enn i storbysystemet.

4.4.3 OVERORDNEDE PLANER

Dagens regionale planer har som mål å løse oppgaver på tvers av kommunegrenser, der det eneste obligatoriske elementet i planleggingen er at kommunene må utarbeide en regional planstrategi (Higdem, 2015:102). Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune, 2015) er en plan for bedre samordning av areal og transport i regionen. For å oppnå regionale og nasjonale mål om transport, naturmangfold, klima og dyrket mark, fokuserer planen på mer satsing innenfor kollektivtransport, sykkel og gange og en utbygging som er mer konsentrert. Planen er overordnet. Dette tilsier at den ikke går ned på et nivå der innholdet omtaler

mellomrommet detaljert. Innholdet omhandler de overordnede strukturene og forbindelsene i Oslo og Akershus. Planen inneholder likevel begreper som uterom, møteplass, universell utforming, overordnet og regional grønnstruktur og blågrønne arealer (Oslo kommune & Akershus fylkeskommune, 2015). Disse begrepene har ikke blitt brukt i de to tidligere vekstmodellene, men dukker opp nå på et regionalt nivå.

Kommuneplanleggingen består i dag av kommuneplanens arealdel, kommunedelplaner og reguleringsplaner (Falleth & Saglie, 2015:85). Kommuneplanen for Oslo fra 2015 skiller seg ut fra eldre generalplaner ved at planen har en samfunnsdel og en juridisk arealdel. Arealdelen gir rammer og forutsigbarhet for fremtidig arealdisponering, og er et styringsverktøy for å oppnå mål og føringer fra strategien i samfunnsdelen. Arealdelen har også plankart med planbestemmelser som er juridisk bindende for arealbruken (Oslo kommune, 2015). Politikken i planen bygger på nasjonale føringer og regionale utfordringer og prognoser for byens vekst frem mot 2030. Planen skal sikre en klimanøytral og bærekraftig byutvikling. Den skal også sikre areal til bolig- og næringsutvikling, teknisk, sosial og blågrønn infrastruktur (Oslo kommune, 2015). Kommuneplanen har grøntområde som en av seks hovedformål i arealkartet. Andre begreper som grøntkorridor, friområde, park og grøntbelte blir også brukt. Planen trekker inn begreper som promenade, havnepromenade, allé, blågrønn infrastruktur, kantsonvegetasjon, ferge, havneanlegg, fjordbyen, cruisedestinasjon, kulturakse, havnebasseng, cruisekai, åpen vannvei, vannkant for sideløp, vassdrag, sykkeltilgjengelighet, sykkeltrasé, sykkelparkering, sykkelveinett, fjordtrikk, parkeringsareal, parkeringsplass, fellesareal,

blågrønn korridor, korridor, støttemur, levegg, skilting, bysykkelstativ og oppmerking (Oslo kommune, 2015). Kommuneplanen fra 2015 bruker nye begreper om mellomrommet som tidligere ikke er nevnt i de eldre generalplanene. Med andre ord beskriver planen en bruk og forståelse som er annerledes enn tidligere.

Kommunedelplan for torg og møteplasser (Plan- og bygningsetaten, 2009) fungerer som et juridisk bindende verktøy med bestemmelser og føringer for utbyggingsprosjekter i Oslo. Nye prosjekter skal tilby gode offentlige rom. Den økte forståelsen av offentlige rom som en bykvalitet, som skaper en sosial møteplass og tilrettelegging for mangfoldet av grupper i samfunnet, er grunnlaget for utarbeidelsen av planen. Hovedmålet med planen er etablere og utvikle eksisterende offentlige rom i Oslo, der Oslos befolkning har tilgang på lokale møteplasser. Kommunedelplanen deler inn torg og møteplasser i overordnede torg og møteplasser og lokale torg og møteplasser. Torg/plass går under den første kategorien som et bymessig utformet uterom med en romlig avgrensing. Lokale torg og møteplasser er uterom som har betydning for enkeltområder. Planen trekker inn begreper som parsellhage, grønt rekreasjonsområde, vegetasjon, blindgate, gategrunn, ferdselsarealer, strøksgate, gang- og sykkelbasert forbindelseslenke, gangforbindelse, kollektivnett, trygge byrom, byromsstruktur, uteareal, møteplassarena, vindkorridor og biologisk mangfold (Plan- og bygningsetaten, 2009). Innholdet i planen skal kunne implementeres i hele Oslo. Den er dermed overordnet, generalisert og inneholder i mindre grad et mangfold av begreper for mellomrommet.

Forskrifter påvirker begrepsbruken og setter

restriksjoner i mellomrommet. Byggteknisk forskrift (TEK17) inneholder paragrafer som setter krav til byggverk og uteoppholdsareal tilknyttet byggverk. Kravene til byggverk gjelder ikke bare nyoppførte, men også at eldre byggverk må rette seg etter minimumskravene til forskriften. Formålet er at det skal tas hensyn til universell utforming i eksisterende bebyggelse og i planleggingen av fremtidige prosjekter. Den visuelle kvaliteten skal være god og tiltak skal oppfylle krav om helse, miljø, sikkerhet og energi (Direktoratet for byggkvalitet, 2017). Oppgaven fokuserer på kapittel 8 om Opparbeidet uteareal i forskriften. Opparbeidet uteareal inneholder uteoppholdsarealer, parkering og atkomst som er tilknyttet byggverk. TEK17 inneholder begreper for universell utforming som gangsone, ledelinje, gategrunn, inntrekk, opptrinn, visuelle markeringer, stigningsvinkel, håndløper, trappeløp, avrundet kant, overkant og forkant, farefelt, oppmerksomhetsfelt og kontrastmarkering (Direktoratet for byggkvalitet, 2017).

4.4.4 OPPSUMMERING AV BEGREPER I OVERORDNEDE PLANER

I den polysentriske nettverksregionen ser man at begreper for mellomrommet (figur 31) har utviklet i forhold til storbysystemet. Begrepene har utviklet seg både ut fra de eldre byrommene, men defineres også som helt nye byrom. For eksempel har Havnepromenaden utviklet seg som begrep fra promenade og strandpromenade, til i dag å få en helt ny funksjon og figur i byen. Hvordan man forstår og bruker området, har derfor endret seg fra de eldre byvekststadiene. Universell utforming, overvannshåndtering, korridorer, soner og arenaer er også eksempler på nye begreper som knyttes til mellomrommet, samtidig som eksempelvis begrepet

parksystem har forsvunnet i de overordnede planene. På overordnet nivå beskriver styringsverktøyene begreper for mellomrommet på en generaliserende måte. Det skal ikke gi rom for tolkning eller misforståelser av begreper. Planene bruker derfor ikke mange lokale begreper for å beskrive mellomrommet. Man ser at en praksis, slik som TEK17, også legger føringer for mellomrommet. Forskriften beskriver de tekniske begrepene om mellomrommet som opparbeidet uteareal. Den gir føringer for hvordan rommene skal utformes for allmenheten gjennom universell utforming. Begrepsbruken er derfor annerledes enn andre planer, og er tilknyttet det tekniske utforming og aspektet ved rom.

	Overordnede styringsverktøy
Park	Grønnstruktur, friområde, grøntbelte, park, grønt rekreasjonsområde, parsellhage, vegetasjon, kantsonevegetasjon
Promenade	Havnepromenade, promenade
Gate	Offentlige trafikkområde, gatetun, kjørebane, fortau, busslomme, sнопlass, blindgater, gategrunn, ferdselsarealer, strøkgate
Allé	Allé
Torg	Torg/plass, overordnede torg, lokale torg
Plasser	Offentlig plass, lokal og overordnet møteplass
Brygge- og havneområde	Fjordbyen, ferge og cruisedestinasjon, havnebasseng, kulturakse, havneanlegg, cruisekai, fjordrom
Forbindelser	Overordnet forbindelse, gang- og sykkelbaserte forbindelseslenke, gangforbindelse
Vassdrag	Åpen vannvei, vannkant for sideløp, vassdrag
Sykkel	Sykkelsti, sykkeltrasé, sykkelveinett, sykkelparkeringsplasser, bysykkelstativ, sykkeltilgjengelighet
Kollektiv	Kollektivnett, kollektivtransport, fjordtrikk, busslomme
Rom	Uterom, offentlig rom, byrom, byromsstruktur
Parkering	Parkeringsareal, parkeringsplass
Nye Begreper	
Lokal overvannshåndtering	Overvannshåndtering
Oppholdsareal	Uteoppholdsareal, uteareal, fellesområde, fellesareal
Arena og sone	Møteplassarena, idrettsarena, kantsonevegetasjon, strandsone, kystsone, gangsone
Universell utforming	Universell utforming, ledelinje, gategrunn, inntrinn, opptrinn, visuelle markeringer, stigningsvinkel, håndløper, trappeløp, avrundet kant, farefelt, oppmerksomhetsfelt, kontrastmarkering
Korridor	Grøntkorridor, vindkorridor, blågrønn korridor
Blågrønn struktur	Blågrønne arealer, blågrønn infrastruktur, biologisk mangfold
Møblering	Støttemurer, levegger/støyskjermer, skilting, oppmerking

Figur 31: Lover og overordnede planer i polysentrisk nettverksregion.

4.5 ALLIANSER OG RIVALITETER I PLANPROSESSEN

Aktører som deltar i planprosesser har en påvirkningskraft til å definere byrom gjennom styringsverktøy. Andre holdes utenfor. Hvordan dagens mellomrom oppstår, defineres og forstås kan sees i sammenheng med institusjonell urbanisme (Connors, 1989), der byrom i Italia under barokken oppstod på bakgrunn av et institusjonelt maktspill mellom allianser og rivaliseringer av mektige personer og institusjoner. I dag er dette relevant for å forklare hvordan dagens prosesser foregår i mellomrommet. Sammenhengen mellom allianser og rivaliseringer struktureres i dag annerledes enn tidligere. I plan- og bygningsloven av 2008 står det:

Enhver som fremmer planforslag, skal legge til rette for medvirkning. Kommunen skal påse at dette er oppfylt i planprosesser som utføres av andre offentlige organer eller private. (Plan- og bygningsloven, 2008, §5-1)

Alle som fremmer planforslag er dermed lovpålagt å tilrettelegge for medvirkning gjennom blant annet offentlig høring og samrådsprosesser.

I dag kommer denne medvirkningsprosess ofte i konflikt med markedet og private bedrifters interesser (Falleth, 2015:49). På lokalt nivå finner man reguleringsplaner. Planene ligger under kommuneplanen på kommunalt nivå. Disse blir utarbeidet av både offentlige og private aktører, der planene blir vedtatt av kommunestyret. I 2008 ble rundt 80% av alle reguleringsplaner utarbeidet av private aktører gjennom detalplaner. De private aktørene har ulike roller, oppgaver og interesser i forbindelse med planarbeidet, der de må forholde seg til plan- og bygningsetaten og til gjeldende lovverk (Falleth & Hanssen, 2015:187).

Dagens planlegging er mer komplekst enn i andre vekstmodeller på grunn av politikkområdene samfunnsplanleggingen skal dekke. Medvirkningen i planfasen gjør at det oppstår interessekonflikter, noe som påvirker prosess og framdrift. I 2018 står miljø- og klimakonsekvenser sterkt, og blir derfor gjort til argument i interessekonflikter.

4.5.1 ALLIANSER

I dag har kommunen rollen som grunneier, investor og byggherre, men i en mye mindre grad enn tidligere. Dagens politikk omhandler å fastsette bestemte rammer for utviklere og markedsaktører ved rammebetingelser. På grunn av dagens grunneierstruktur er dialog og forhandlinger er nøkkelen til gode løsninger. Å utvikle et nettverk for samarbeid kan også fungere. Dette er et partnerskap mellom private utviklere. Et partnerskap mellom kommune og utviklere kan også gjennomføres, så lenge det ikke fører til et konkurransefortrinn som leder til en dominanssituasjon. Kommunen er i dag avhengige av at private utbyggere, aktører og at markedet bidrar til byutviklingen, for å realisere sine visjoner. Rammene for utviklingen forhandles mellom aktør og plankontoret. Samarbeid kan også oppstå mellom grunneiere og aktører gjennom partnerskap, for å øke verdien på tomten gjennom en utvikling (Nordahl, 2015:167).

Ulike aktører og grunneiere samarbeidet om å utvikle Fjordbyen i Oslo gjennom et felles eiendomsselskap (St.meld. nr. 28 (2001-2002)). På den måten oppstod en allianse for å utvikle et større område. I mange prosesser oppstår kontakt mellom utviklere og politikere om prosjekter før selve medvirkningen starter. Dette er en form for lobbyisme, der hensikten fra utvikleres side er å

påvirke politikere som vedtar planer, for å sikre egne interesser. Tendensen er at politikere føler seg bundet underveis av forhandlingene om utbyggernes utbyggingsprosjekter. Grunnen er at mye penger står på spill for utvikler, og at politikere er avhengige av den markedsbaserte planleggingen, for å gjennomføre dagens byutvikling (Falleth & Hanssen, 2015:187). Det oppstår derfor et partnerskap eller en allianse mellom dem på bakgrunn av forhandlinger og løsninger.

4.5.2 RIVALITETER

Det er viktig at lokaldemokratiet blir hørt, slik at alle parter kan påvirke planarbeidet i en tidlig fase. Slik er det ikke i dag (Falleth & Hanssen, 2015:187). Kravet om deltakelse og demokrati skaper spenninger og utfordringer ved byplanlegging etter plan- og bygningsloven av 2008. Dette kommer av at medvirkning utover minstekravet ikke er vanlig. I boken *Utfordringer for norsk planlegging* ble det undersøkt om medvirkningsprosessen ble brukt ut over minstekravet i reguleringsplaner. Av 100 reguleringsplaner var det bare 5 som hadde brukt mer enn minstekravet til medvirkning (Falleth & Hanssen, 2015:187). I medvirkningsprosessen kan lokaldemokratiet gi innspill til planforslaget, men ofte oppstår det en rivalisering mellom dem og de private utviklerne. Lokaldemokratiet føler ofte de ikke blir hørt, eller får gjennomslag på sine innspill om lokale interesser. Medvirkningen kommer på et sent stadiet hvor mye allerede er bestemt. På utviklernes side føler de ofte at lokaldemokratiet har en negativ holdning og prøver å forhindre utbygging. Interessekonfliktene gjør at utviklere i større grad bare bruker minstekravet til medvirkning, kunngjøring og høring, også fordi loven legger opp til en lokal fortolkning av hva aktiv medvirkning betyr (Falleth & Hanssen, 2015:187).

Denne prosessen fører derfor til at det ofte oppstår spenninger mellom lokaldemokratiet og utviklere. De blir på den måten ofte rivaler.

Falleth og Hanssen (2015:187) forklarer at det er flere lag og foreninger som slår seg sammen til organisasjoner, for å få mer slagkraft i medvirkningsprosessen. På den måten danner lokaldemokratiet en felles allianse for å fremme sine saker. En rapport viser at i 13 større reguleringsplaner og kommunedelplaner fremmet av kommuner, samarbeid med kommunale selskaper eller Statens vegvesen, hadde alle brukt medvirkning over minstekravet gjennom åpne kontordager, høringsmøter, informasjonsskriv og verksteder (Wøhni, 2007). Dette tyder på at i medvirkningsprosesser for reguleringsplaner og utbyggingsprosjekter oppstår det størst rivalisering mellom interesser fra lokaldemokratiet og utbygger.

4.5.3 DE SOM OVERSES

Styringsverktøy definerer mellomrommet, og de som ikke er delaktige i denne prosessen har ikke mulighet til å påvirke hvordan mellomrommet defineres. De blir dermed oversett. Samtidig får styringsoverføringene fra kommunen til private aktører konsekvenser for mellomrommet. Ansvarsoverføringene endrer ikke offentligheten i seg selv, men endrer ansvaret for kontroll, styring og vedlikehold, som ligner en "clubification" av en klynge med aktørenes selvvalgte interesser i mellomrommet (de Magalhães & Trigo, 2017). De private aktørene som kontrollerer rommene kan derfor sette en agenda for bruk og opphold, på bakgrunn av sine egne interesser. Typiske interesser kan være halvoffentlige rom som er tenkt for beboere i et område, pendlere, midlertidig privat bruk som møbler fra restauranter på gateplan, overvåking

og parker med restriksjoner for bruk og opphold. For noen grupper i samfunnet kan disse rommene være attraktive, fordi de appellerer til vedkommende på grunn av interesser. Den private styringen og forvaltningen (de Magalhães & Trigo, 2017) stiller nye spørsmål om hva offentlighet betyr og hva slags offentlighet som egentlig eksisterer i offentlige rom. Grupper og personer som ikke har samme interesser som de private aktørene, kan derfor bli ekskludert fra disse offentlige rommene. Konsekvensene går på bekostning av enkelte gruppers kommunikasjon, bruk og tilgjengelighet i disse urbane byrommene. Dette medfører at de blir oversett.

Som i barokken oppstår det nye motsetninger og allianser i planleggingen, men mer lokalt konfigurert i dag. Connors (1989) viser at det man forbinder med en helhetstanke i barokken, viser seg å ikke være det. Det var et komplekst samfunn som bestod av allianser og rivaliteter. I dag har man et mangfold av begreper om mellomrommet i en sammensetting av flere lokale allianser og rivaliteter på det lokale nivået.

4.6 OMRÅDET VED BJØRVIKA

En avdekking av begreper på lokalt nivå kan belyse enkelte aspekter ved forskningsspørsmålet, spesielt det som omhandler forholdet mellom lokale utviklingsprosesser av mellomrommet. For å utforske den lokale begrepsutviklingen, er caseområdene Bjørvika og Hovinbyen valgt ut. Caseområde Hovinbyen presenteres i neste underkapittel. I begge casene presenteres først styringsverktøy, planer og dokumenter, før begrepene om mellomrommet presenteres i ulike kategorier. På lokalt nivå defineres og strukturens mellomrommet i større grad på ulike måter. Det er derfor hensiktsmessig å tydeliggjøre begrepene i kategorier, for enklere å se et endringsmønster.

I dag er Bjørvikaområdet, som er en del av Fjordbyprosjektet, en av de største transformasjonene i Oslo fra industriområde til et kunnskapssamfunn (White arkitekter et al., 2014). Tidligere var Bjørvika og det omkringliggende havneområdet ved Oslo S, preget av industrialiseringen helt ut på 1980-tallet. I 1988 ble det vedtatt at området Bjørvika-Bispevika skulle transformeres fra havneområde til et område for byliv og utvikling (St.meld. nr. 28 (2001-2002)). På den måten ville Bjørvika og Oslo som by holde følge med moderniseringen og samfunnsutviklingen. I dag skal området fremme Oslo som fjordby. Målet har vært å åpne sjøfronten for offentligheten på bakgrunn av ulike tiltak, blant annet byggingen av Havnepromenaden. På den måten åpnes byen ut mot sjøen og fjorden.

Det var tre store eiere av arealene i Bjørvikaområdet, og disse var Oslo kommune/Havnevesenet, Oslo S Utvikling AS og ROM Eiendomsutvikling AS. Dette skapte en fragmentert organisering av området, men også en eiendomsstruktur som ikke var ideell

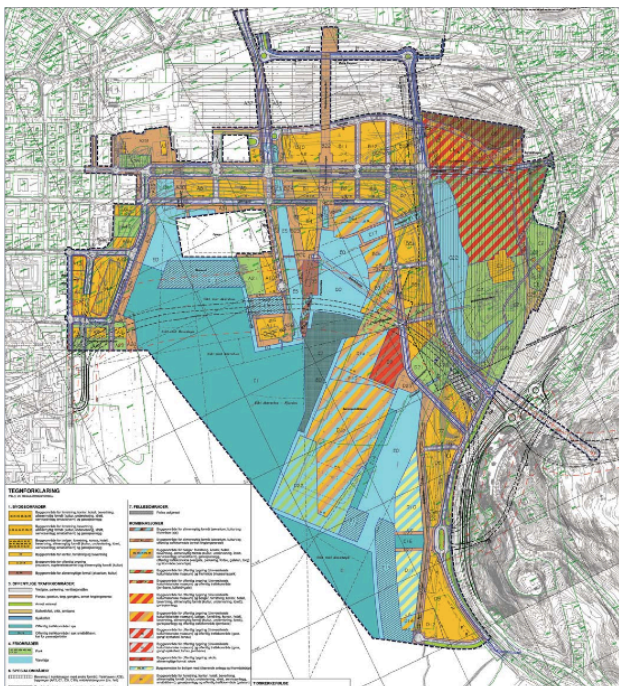
for å gjennomføre et helhetlig prosjekt. I 2001 ble grunneierne, Oslo kommune og staten enige om en avtale for å opprette et felles eiendomsselskap for arealene i Bjørvikaområdet. Oslo Havn hadde en særlov gjennom havneloven. Særloven gjorde det problematisk for havnestyret å transformere havnen til andre arealformål enn havn på den tiden (St.meld. nr. 28 (2001-2002)). I 2003 ble reguleringsplanen for Bjørvika - Bispevika - Lohavn vedtatt, men reguleringsbestemmelsene ble endret i 2004. Aktørene som stod bak planforslaget var Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Havnevesenet, Plan- og bygningsetaten, Statens vegvesen Region øst, Statsbygg og ROM eiendomsutvikling as/Oslo S Utvikling AS (Plan- og bygningsetaten et al., 2003).

4.6.1

STYRINGSVERKTØY I BJØRVIKA OMRÅDET

I 2003 kom reguleringsplanen for Bjørvika-Bispevika-Lohavn med reguleringsbestemmelser (figur 32) som er juridisk bindende (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Reguleringsbestemmelsene ble revidert i plansaken S-4099 i 2004 (Plan- og bygningsetaten, 2004). Planen gir rammer for områdeutviklingen gjennom arealformål til hvert delområde, dokumentasjonskrav, rekkefølgekrav, utomhusplan og plankrav med bebyggelsesplan før dele- eller rammetillatelse gis (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Bebyggelsesplanen skal inneholde tilliggende områder som er offentlige. Den skal videre inneholde dokumentasjon om hvordan retningslinjene i blant annet designhåndboken (Plan- og bygningsetaten, 2004) og andre verktøy blir fulgt opp. Plankart, illustrasjoner og materiale som inneholder tilliggende byrom og andre offentlige arealer er også dokumentasjon som

bebyggelsesplanen skal inneholde. En utomhusplan skal utarbeides og godkjennes, sammen med søknad om rammetillatelse i hvert enkelt utviklingsområde, før det gis en brukstillatelse av mellomrommet i planområdet. I tillegg må de andre offentlige rommene eller soner mot sjøen være ferdig utarbeidet før en brukstillatelse gis (Plan- og bygningsetaten et al., 2003).



Figur 32: Reguleringsplan for Bjørvika (Plan- og bygningsetaten et al., 2003).

Plan- og bygningsetaten et al. (2003) skriver at eiendomsselskapet, samarbeidet mellom stat, Oslo kommune og grunneiere, utarbeidet Bærekraft i Bjørvika: Designhåndbok på bakgrunn av reguleringsplanen for Bjørvikaområdet. Bakgrunnen var å gi retningslinjer for utforming av uteområder, bygninger og anlegg. Det ble også utarbeidet et kulturoppfølgingsprogram og miljøoppfølgingsprogram fra aktørene som samarbeidet i Bjørvikaområdet. Figur 33 viser planer og dokumenter for dette området.

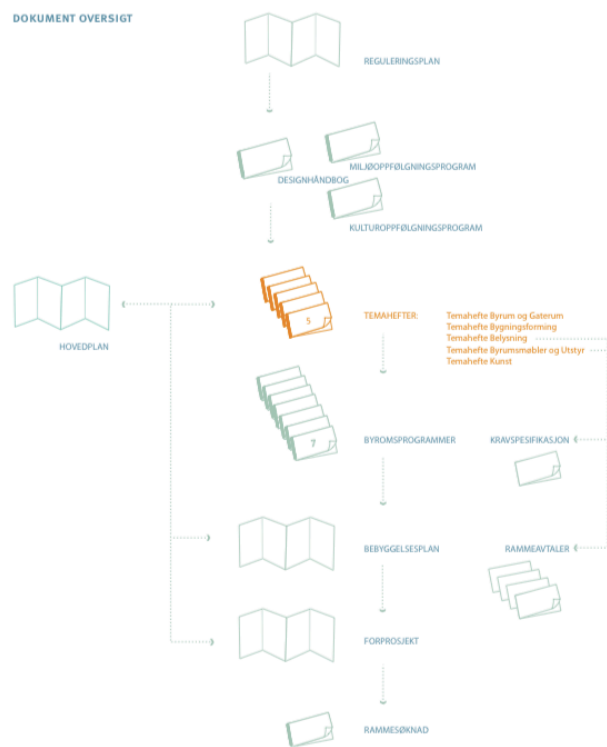
Utbyggingsområdet er stort og byggeprosessen ville gå over mange år. Hensikten med disse dokumentene var å sikre en ønsket utvikling og utforming gjennom hele byggeprosessen. Designhåndboken (Plan- og bygningsetaten, 2004) er ikke juridisk bindende etter plan- og bygningsloven. Likevel er den konseptuell og brukes som retningslinje for å sikre blant annet gode offentlige rom, infrastruktur, estetikk, arkitektoniske uttrykk, belysning og kunst. Plan- og bygningsetaten vektlegger at viktige retningslinjer fra designhåndboken (Plan- og bygningsetaten, 2004) gjenspeiles i de enkelte søknader og planer om utbygging i området. Saker som inneholder løsninger med avvik fra retningslinjene, kan så lenge de er innenfor reguleringsplanens mål og rammer, godtas av planmyndigheten (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Selv om designhåndboken legger opp til en helhetlig planlegging av Havnepromenaden og større offentlige rom i planområdet, legges det opp til at hvert enkelt prosjekt må lage sin egen utomhusplan for det offentlige rommet. Håndboken gir retningslinjer for utomhusplanene. Det virker som at aktører får et spillerom for den lokale byromsstrukturen, så lenge aktørene overholder reguleringsplanens bestemmelser og viktige føringer.

På bakgrunn av designhåndboken ble det bestemt at det skulle utvikles temahefter som beskrives i boken. Det ble derfor utviklet temahefter for belysning, byrom og gaterom, bygninger, kunst, byromsmøbler og utstyr. Temaheftene skal inspirere og veilede utviklere, men heftene er ikke juridisk bindende (Bjørvika Utvikling AS, u.å.). Videre ble det utviklet syv byromsprogrammer for ulike områder i Bjørvikaområdet. Byromsprogram Operaallmenningen har et stort fokus på byliv, og skal fungere som et verktøy for videre utvikling i

allmenningen gjennom visjoner og anbefalinger (Gehl Architects, 2007).

Fem år etter reguleringsplanen for Bjørvikaområdet ble vedtatt, ble det utarbeidet en plan om at sjøfronten i området skulle tilrettelegges for byutvikling. Planen het Fjordbyplanen - Prinsipper for utvikling av helheten i Fjordbyen og for delområder - Planprogram for Filipstad, Vippetangen og Alnas utløp (Plan- og bygningsetaten, 2008). Bakgrunnen var at området ville utvikles over flere år og av ulike aktører. Målet var en helhetlig planlegging og utvikling som et resultat av politiske rammer (Plan- og bygningsetaten, 2008). For å sikre en helhetlig planlegging, var det viktig at utbyggingsavtaler utarbeides i hvert delområde som en felles utbyggingsavtale. Det kunne i tillegg utarbeides utbyggingsavtaler i hvert delområde for mindre avgrensede områder. For at kvalitet, viktige beslutninger og gode avgjørelser ble sikret i den helhetlige utviklingen, skulle både offentlig planleggingskompetanse og uavhengig fagkompetanse delta i programmerings- og evalueringsprosessen (Plan- og bygningsetaten, 2008).

Havnepromenaden i Oslo - Forslag til prinsipp- og strategiplan (White arkitekter et al., 2014) fra 2014 er et resultat av en bestilling fra et samarbeid mellom Oslo Havn, Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten og Bymiljøetaten. Den inneholder strategier og prinsipper med føringer om utviklingen og utformingen av Havnepromenaden gjennom medvirkning, gjennomføring og organisering. Den skal ha en funksjon som en veileder for planer i området (White arkitekter et al., 2014).



Figur 33: Oversikt over planer og dokumenter for Bjørvikaområdet (Gehl Architects og Bjørbekk & Lindheim AS, 2007)

4.6.2 BEGREPER I STYRINGSVERKTØY

4.6.2.1 ALLMENNING

De ulike planene for Bjørvikaområdet inneholder ulike begreper om mellomrommet. Allmenning er et eldre begrep, men eksisterer ikke i de eldre lovene eller generalplanene. Dette begrepet oppstår nå som Operaallmenningen, Stasjonsallmenningen og Festningsallmenningen (Plan- og bygningsetaten et al., 2003; Plan- og bygningsetaten, 2004), som allmenninger for offentligheten i byen. Disse viser til stedsspesifikke områder og brukes ikke som helhetlige begreper for hele byen. I byromsprogrammet beskrives allmenningene som offentlige rom. De er ulike fordi de skiller seg ut ved sine karakterer for byliv og forskjellige aktiviteter (Gehl Architects, 2007). I fjordbyplanen brukes begrepet allmenning

om en forbindelse mellom sjø og by, for å knytte strukturen til gater og byrom bedre sammen (Plan- og bygningsetaten, 2008).

4.6.2.2 PARK

I reguleringsbestemmelsene er friområde med park, vann/sjø og museumspark arealformål som områdene kan reguleres til. Grøntareal, parkareal og parkanlegg er også begreper som nevnes i bestemmelsene (Plan- og bygningsetaten, 2004). Designhåndboken bruker ulike begreper for park, der begreper som parkområde, parkrom, festivalpark, parkdrag, grønn forbindelse og kileformet grøntdrag blir nevnt (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Byromsprogrammet nevner rekreative oaser, operapark og grønt anlegg (Gehl Architects, 2007). Fjordbyplanen inneholder begreper som fri- og rekreasjonsområder, grøntdrag og grønn lunge (Plan- og bygningsetaten, 2008). Forslaget til prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden bruker begreper som grønne koblinger, grønne overflater og skulpturpark (White arkitekter et al., 2014).

4.6.2.3 BRYGGER OG HAVN

Før var brygger, kai, havn og badestrand begreper som var tilknyttet havneområdet og fjorden. Reguleringsbestemmelsene bruker begreper som havneanlegg, kaifront, kanaler og molo (Plan- og bygningsetaten, 2004). I designhåndboken introduseres nye begreper som havnebasseng, amfi, landskapselement, kaikant, vannrom, fjordby, sjøsiden, sjøfront, vannarealer, strandkant, og kulturhavn (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Fjordbyplanen benytter seg av begreper som havneside, strandlinje, veteranbåthavn og cruisekai (Plan- og bygningsetaten, 2008). Forslag til prinsipp-

og strategiplan inneholder brygge, pier, kai, marina og sandstrand (White arkitekter et al., 2014).

4.6.2.4 PROMENADE

Promenade er et begrep som ble brukt i den kompakte byen. I flere planer og dokumenter dukker havnepromenade opp (Plan- og bygningsetaten et al., 2003; Plan- og bygningsetaten, 2004; Plan- og bygningsetaten, 2008), som et nytt begrep. Tidligere het byrom promenade og strandpromenade i de tidligere byvekstmodellene. I tillegg blir strandpromenade nevnt i reguleringsbestemmelsene som et av flere elementer som må ferdigstilles før brukstillatelse gis i området (Plan- og bygningsetaten, 2004). Havnepromenade som begrep oppstår som et nytt offentlig rom med nye funksjoner og innhold. Dette er en ny måte å forstå mellomrommet langs sjøfronten på, da den tidligere var et havne- og industriområde.

4.6.2.5 GATE

Gatebegrepet utviklet seg i betydelig omfang i storbysystemet. I dagens samfunn har begrepene fortsatt å utvikle seg. I reguleringsbestemmelsene er et arealformål offentlig trafikkområde. For dette arealformålet benyttes ulike begreper som blant annet vei og gate, parkering, gangvei, torg, fotgjengerareal, fortau, gatetun, kollektivfelt, kollektivgate, sykkelfelt, sykkelvei, småbåthavn og kai. Bestemmelsene inneholder også begreper som sykkelparkering, offentlige gater, lokalgate, gangforbindelse og kulvert (Plan- og bygningsetaten, 2004). Designhåndboken trekker inn nye begreper som bygater, hovedgatenett, bymessig gatenett og adkomstgate (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). I byromsprogrammet nevnes treallé, fotgjengerbro og kjørebane (Gehl Architects, 2007). Offentlig

gate, korttidsparkering og samleveinett blir brukt i fjordbyplanen (Plan- og bygningsetaten, 2008). Det er også større fokus på gang-, sykkel og kollektivtilbud, der nye begreper som gangfelt, gangtrasé, fotgjengerkryssinger, sykkelforbindelse, romforløp, trappeløp og kollektivtrasé dukker opp i designhåndboken (Plan- og bygningsetaten et al., 2003), og gangakse, trikketrasé, transportsykeltrasé, rekreasjonsyklister og hovedsykkelvei i fjordbyplanen (Plan- og bygningsetaten, 2008). Forslag til prinsipp- og strategiplan inneholder begreper som ferdselsåre, kollektivknutepunkt, tverrkoblinger og bevegelsesårer (White arkitekter et al., 2014).

4.6.2.6 PLASSER

Plasser eksisterte som begrep for offentlige rom i den kompakte byen. I reguleringsbestemmelsene nevnes begrepet plass på nytt (Plan- og bygningsetaten, 2004).

Designhåndboken går lengre i å trekke inn nye begreper som markeds plass, møteplass, Operaens forplass og plassromssekvensen (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Forslag til prinsipp- og strategiplan inneholder begreper som sosiale møteplasser, åpne plasser, operataket som samlingsplass og ungdomsplass (White arkitekter et al., 2014).

4.6.2.7 ROM

Den kompakte byen brukte begrepet åpne rom. Designhåndboken går mye lengre i å beskrive åpne rom ved å bruke begreper som offentlige byrom, gaterom, byromsstruktur, plassrom og bevegelsesrom (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Reguleringsbestemmelsene inneholder begreper som ikke blir brukt i de andre byvekstmodellene. Begrepene nevnes som

utearealer, uteoppholdsarealer, utomhusareal, restareal, plassrom og vannspeil som element i byrommet (Plan- og bygningsetaten, 2004). Videre trekker Designhåndboken inn nye begreper som lekeareal, nærlekeplasser og fellesareal (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). I byromsprogrammet blir det nevnt begreper som samlingspunkt, eventrom, romlig avgrensing og fasade. Videre er transitt-rom en ny måte å beskrive den store gjennomstrømningen gjennom rom ved Oslo S. Der foregår det ulike transitt-aktiviteter som kiss & ride. Kulturrom er et annet begrep for rom der det blant annet kan foregå kunstutstillinger og kunstinntallasjoner (Gehl Architects, 2007). I Fjordbyplanen gir et inntrykk av hva som kan foregå i byrommene. Her kan det foregå kulturaktiviteter, temporære aktiviteter og urban rekreasjon (Plan- og bygningsetaten, 2008). Forslaget til prinsipp- og strategiplan for Havnepromenaden bruker begreper som urbane rom, hverdagsrom og oppholdsrom. Planen kategoriserer også områdene etter sin struktur med sine funksjoner og innhold som byområde, parkområde, kaiområde og vannområde (White arkitekter et al., 2014).

4.6.2.8 BLÅGRØNN STRUKTUR OG OVERVANNSHÅNDTERING

Blågrønn struktur er et særegent begrep for dagens vekstmodell, der man har en forståelse av at både blå og grønne arealer kan sammenkobles. Det oppstår derfor nye begreper. I designhåndboken trekkes det frem begreper som blå-grønnstruktur og blå- grønne elementer (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Prinsipp- og strategiplanen inneholder lokal overvannshåndtering og biologisk mangfold (White arkitekter et al., 2014)

4.6.2.9 ARENA OG SONE

Arenaer og soner er begreper som ikke ble brukt i de tidlige vekstmodellene. Soneblir nå brukt til å beskrive områder langs sjøsiden i reguleringsbestemmelsene, der begrepet offentlig tilgjengelige soner dukker opp (Plan- og bygningsetaten, 2004). Arena og sone dukker opp som begivenhets- og kulturarena, oppholdssoner og gangsoner i designhåndboken (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). I byromsprogrammet blir begrepet kantsone benyttet. Den deler inn Operaallmenningen i tre bylivssoner. Soneinndelingen baserer seg på ulike aktiviteter og utnytting, der de tre sonene er kultur, transitt og rekreasjon. Byromsprogrammet nevner også begreper som offentlig/kommersiell kant og transparent kant (Gehl Architects, 2007). Hovedarena, utendørsarena og eksperimentsone blir benyttet i fjordbyplanen, i tillegg til evenementsplass som en arena for rekreasjon i byen (Plan- og bygningsetaten, 2008). Sosial arena er et begrep i prinsipp- og strategiplanen. Den inneholder også begreper for inndeling av soner som bysone, aktivitets- og parksone, kaisone og vannsone (White arkitekter et al., 2014).

4.6.2.10 UNIVERSELL UTFORMING

Universell utforming er en ny måte å tenke utformingen av byrom på. Begrepet nevnes i designhåndboken (Plan- og bygningsetaten et al., 2003) og fjordbyplanen (Plan- og bygningsetaten, 2008). Universell utforming ble ikke benyttet som begrep i styringsverktøy i den kompakte byen eller storbyssystemet. I dag er det et større fokus på at alle samfunnsgrupper skal inkluderes, og derfor også skal kunne bevege seg fritt i det fysiske rommet i byen uten hindringer.

4.6.2.11 LOKALE BEGREPER

Designhåndboken viser til et mangfold av lokale og allmenne begreper i det urbane byrommet som ikke blir brukt på et overordnet nivå. Disse brukes på et lokalt nivå for å forklare objekter i de ulike rommene. Disse begrepene er kunst, belysning, trinnfri, ledelinje, rampe, gatemøbel, paviljong, skilt, vannspeil, infostamme, offentlig toalett, sykkelstativ, fortauskant, veikant og rekkverk (Plan- og bygningsetaten et al., 2003). Byromsprogrammet inneholder lokale begreper for Operaallmenningen. Begreper er speilbasseng, pytter som vannelement, kunstnerisk belegg, kunstneriske installasjoner som lysinstallasjoner og lyd og Operaplataet. Byromsmøbler blir blant annet delt inn i offentlige og kommersielle sitteplasser, sosiale sitteplasser, runde elementer og topografisk element (Gehl Architects, 2007). Prinsipp- og strategiplanen bruker også begreper om objekter i det lokale rommet. Selv om Havnepromenaden er tenkt som en helhetlig struktur langs sjøfronten, dukker det opp ulike lokale begreper i de ulike rommene. Disse er flytebrygger, informasjonsskilt, informasjonspunkter, markeringer, maritime elementer, "lekfulle objekter", permanente og temporære kunst- og kulturuttrykk, pullert, kaifrontlist, temporære paviljonger, shelter spots, flytende hager, grønne vegger, lydhage, skolepaviljong og utendørs utstillingsrom (White arkitekter et al., 2014). Testbeds er for eksempel et helt nytt begrep der kunstnere og andre mennesker, med ideer eller prosjekter, kan utforske og teste ut ideene sine. Da kan man se hvordan mennesker responderer på dem i byrommet (White arkitekter et al., 2014). Det dukker dermed opp lokale begreper i mellomrommet som ikke er tenkt helhetlig for hele byen.

4.6.3 OPPSUMMERING AV BEGREPER I STYRINGSVERKTØY FOR BJØRVIKAOMRÅDET

Tabellen (figur 34) viser en begrepsutvikling på detaljert nivå. Det er en begrepsendring både i forhold til tidligere vekstmodeller, men også i forhold til styringsverktøyene på overordnet nivå. Målestokken til styringsverktøyene spiller derfor en vesentlig faktor. Av tabellen ser man at lokale styringsverktøy bruker flere begreper om mellomrommet. På den måten tillater verktøyene å beskrive mellomrommet mer detaljert, med blant annet et større fokus på identitet. Reguleringsbestemmelsene for Bjørvika har som mål å tiltrekke seg visse grupper mennesker: beboere, de som skal reise med tog og andre kollektivmidler osv. Prinsipp- og strategiplanen for Havnepromenaden prøver å inkludere andre samfunnsgrupper. Den problematiserer tankegangen om at hvis man ikke gjør noe annet i Bjørvika, kommer det offentlig rommet bare til å handle om kommunikasjon mellom "en bestemt type mennesker". Ved innføring av testbeds og andre lokale installasjoner i Havnepromenaden, inkluderer man flere samfunnsgrupper i Oslo. Spørsmålet omhandler hvordan mennesker kan trekkes til konteksten og definere det som et fellesskapsrom. Prinsipp- og strategiplanen for Havnepromenaden stiller derfor spørsmål om hvem som overses. Ulike installasjoner som testbeds, utendørs utstillingsrom og "lekfulle objekter" i det offentlige rom, kan inkludere flere mennesker i fellesskapsrommet.

	Bjørvikaområdet
Park	Frømråde, park, museumspark, grøntareal, parkareal, parkanlegg, parkområde, parkrom, festivalpark, parkdrag, rekreative oaser, operapark, grønt anlegg, rekreasjonsområder, grøntdrag, grønn lunge, grønne koblinger, grønne overflater og skulpturpark
Promenade	Promenade, havnepromenade, strandpromenade
Gate	Gangvei, fotgjengerareal, fortau, gatetun, offentlige gater, lokalgate, kulvert, bygater, hovedgatenett, bymessig gatenett, adkomstgate, fotgjengerbro, kjørebane, samleveinett, offentlig gate, gangfelt, gangtrasé, fotgjengerkryssinger, romforløp, trappeløp, gangakse, ferdselsåre, tverrkoblinger, bevegelsesårer
Allé	Allé, treallé
Torg	Torg
Plasser	Markedsplass, møteplass, Operaens forplass, plassromssekvensen, sosiale møteplasser, åpne plasser, operataket som samlingsplass, ungdomsplass
Brygge- og havneområde	Havneanlegg, kaifront, kanal, molo, havnebasseng, amfi, landskapselement, kaikant, vannrom, fjordby, sjøsiden, sjøfront, vannarealer, strandkant, kulturhavn, havneside, strandlinje, veteranbåthavn, cruisekaier, brygge, pier, kai, marina, småbåthavn, sandstrand, kaiområde, vannområde
Forbindelse	Grønn forbindelse, sykkelforbindelse, gangforbindelse
Sykkel	Sykkelfelt, sykkelvei, sykkelparkering, trikketrasé, transportsykeltrasé, rekreasjonsyklister, hovedsykkelvei
Kollektiv	Kollektivfelt, kollektivgate, kollektivtrasé, kollektivknutepunkt
Rom	Offentlige byrom, gaterom, byromsstruktur, plassrom, bevegelsesrom, samlingspunkt, eventrom, romlig avgrensing, fasade, transitt-rom, kulturrom med kunstutstilling og kunstinstallasjoner, kulturaktiviteter, temporære aktiviteter, urban rekreasjon, urbane rom, hverdagsrom, oppholdsrom, byområde
Parkering	Parkering, kortidsparkering
Nye Begreper	
Allmenning	Allmenning, Operaallmenningen, Stasjonsallmenningen og Festningsallmenningen
Lokal overvannshåndtering	Lokal overvannshåndtering, biologisk mangfold
Oppholdsareal	Utearealer, uteoppholdsarealer, utomhusareal, restareal, lekeareal, nærlekeplasser og fellesareal
Arena og sone	Begivenhets- og kulturarena, hovedarena, utendørsarena, evenementsplass som arena, sosial arena, eksperimentsone, offentlig tilgjengelig sone, oppholdssoner, gangsoner, kantsone, bylivssoner for kultur, transitt og rekreasjon, bysone, aktivitets- og parksoner, kaisone og vannsone
Universell utforming	Universell utforming
Blågrønn struktur	Blå- grønnstruktur, blå- grønne elementer
Lokale begreper	Vannspeil, kunst, belysning, trinnfri, ledelinje, rampe, gatemøbel, paviljong, skilt, infostamme, offentlig toalett, benk, sykkelstativ, fortauskant, veikant, rekkverk, speilbasseng, pytter som vannelement, kunstnerisk belegg, kunstneriske installasjoner som lysinstallasjoner og lyd, Operaplatået, flytebrygger, informasjonsskilt, informasjonspunkter, markeringer, maritime elementer, "lekfulle objekter", permanente og temporære kunst- og kulturuttrykk, pullert, kaifrontlist, temporære paviljonger, shelter spots, flytende hager, grønne vegger, lydhauger, skolepaviljong og utendørs utstillingsrom, testbeds
Møblering	Byromsmøbler, offentlige og kommersielle sitteplasser, sosiale sitteplasser, runde elementer og topografisk element

Figur 34: Begreper i planer og dokumenter for Bjørvikaområdet.

4.7 HOVINBYEN

For å utforske den lokale begrepsutviklingen av mellomrommet, er Hovinbyen det andre caseområdet som er valgt. Først presenteres styringsverktøy før begrepene om mellomrommet presenteres i ulike kategorier, for enklere å se et endringsmønster.

Hovinbyen ligger mellom indre by og Groruddalen (figur 35). Området består av ulike delområder som har forskjellige karakterer og utfordringer, noe som skaper en fragmentering (Plan- og bygningsetaten, u.å.). Det er flere av hovedveiene som har skapt utfordringer, der E6 og E18 er de mest fremtredende barrierene. Området er ett av de viktigste satsningsområdene i byen på grunn av lokasjon, knutepunkt og stort potensial for nærings- og boligutvikling gjennom en transformasjon. En utvikling av området innenfra og ut, kan binde indre by med Groruddalen på en bedre måte enn dagens situasjon (Plan- og bygningsetaten, u.å.). Delområdene gjør også at det er mange planer innenfor samme området på ulike nivåer (figur 36). De lokale planene skal sikre den lokale byutviklingen i delområdene (figur 37), men samtidig er det overordnede planer og føringer som skal sikre den helhetlige utviklingen.

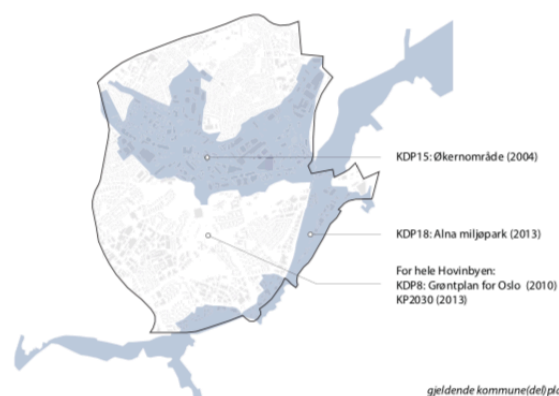
4.7.1 STYRINGSVERKTØY I HOVINBYEN

Veiledende plan for offentlig rom (VPOR) er et planverktøy som er politisk forankret, og styrer utviklingen for et delområde på tvers av ulike reguleringsplaner og grunneiere. VPOR er en type plan som ikke inngår i planhierarkiet, og som derfor ikke er beskrevet i Plan- og bygningsloven av 2008. Den er ikke juridisk bindende, og skiller seg derfor ut i forhold til reguleringsplaner eller områdeplaner. Løren og Økern-Veiledende plan for det offentlige rom (Plan- og bygningsetaten, 2014) skal ivareta



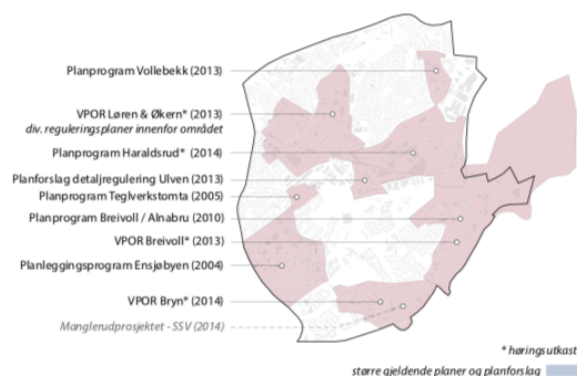
Figur 35: Hovinbyen mellom indre by og Groruddalen (Plan- og bygningsetaten, 2016)

Relevante kommune(del)planer



Figur 36: Det eksisterer kommunedelplaner som ikke utforskes videre (Topic Architecture & Design, 2015).

Øvrige relevante kommunale planer og planforslag



Hovinbyen: Fra A til Å

Figur 37: Forskjellige planer og planforslag i lokale områder (Topic Architecture & Design, 2015).

behovet for offentlige rom i området. Det foregår en stor transformasjon fra bilbasert industri- og lagervirksomhet til boligbyggeaktivitet på Løren og Økern, som er avsatt i kommuneplanens arealdel. Denne planen viser behovet for areal til møteplasser, gater, parker og torg. Rommene må ses i sett i en større sammenheng med hele området som til sammen danner en helhetlig struktur. Den vil samtidig være et grunnlag for rekkefølgebestemmelse i andre planer, men den inneholder ikke arealbruk eller utnyttelse for området (Plan- og bygningsetaten, 2014).

Det er også aktuelt å se på en VPOR til for å utforske begrepsbruken. Den fargerike byen ved Alna; Veiledende plan for det offentlige rom på Breivoll (VPOR) (Plan- og bygningsetaten, 2012) skal gi veiledninger mot en fremtidig helhetlig utvikling. Alnaelven renner gjennom området som planen har avgrenset. Planen formidler potensialet i området for en overordnet struktur for offentlige rom i området, og gir et grunnlag for rekkefølgekrav i nye reguleringsplaner med spesielt private aktører. Breivoll skal transformeres fra et område preget av næring og industri til et område med høyere utnyttelsesgrad for boliger og arbeidsplasser (Plan- og bygningsetaten, 2012). De to VPOR-planene skiller seg fra hverandre på bakgrunn av hvordan bestemte byrom blir kategorisert etter et hierarkisk oppsett og geografien.

Det ble avholdt en idékonkurranse om Hovinbyen i 2015, der 21 forslag ble lagt frem. Hovinbyen: Fra A til Å er en av fire vinnere i konkurransen. Topic Architecture & Design (2015) skriver i Hovinbyen: Fra A til Å at det har blitt utarbeidet kommunedelplaner for Løren – Økern – Haraldsrud, for Alnaparken, ulike reguleringsplaner og forskjellige VPOR som

har blitt utarbeidet for forskjellige delområder. For å sikre sammenheng og kvaliteter i delområdene, er disse verktøyene tilstrekkelige. Likevel mangler det en forståelse av den større helheten av Hovin som en sammenhengende bydel. En strategi er derfor viktig for å sikre en sammenhengende helhet og identitet. Fokuset er derfor ikke på de ulike delområdene som for eksempel VPOR og planprogram, men en et nettverk av offentlige rom og gater som forbinder nabolag og delområder. Forslaget beskriver dagens nabolag i Hovinbyen som øyer eller fragmenter. Fenomenet oppstår fordi det er store barrierer som motorveier og annen samferdselsanlegg. En omstilling fra store trafikkåre til bygater med lavere fart, vil på den måten kunne endre identiteten i området. Området kan dermed omstilles fra en bilbasert bydel som er fragmentert, til å bli en bydel som består av bedre forbindelser og sammenheng (Topic Architecture & Design, 2015).

Når et større område skal utvikles på en helhetlig måte, er det vanlig å bruke enten VPOR eller områderegulering. Begrepsavklaringen i en områderegulering er derfor interessant, for å gi en sammenligning av de to ulike styringsverktøyene. Kapittelet tar derfor med en områderegulering for Skøyen. I dag er det kommunen som utarbeider områdeplaner. Skøyen er avsatt som et større område, blant annet i kommuneplanen i 2015, der det stilles krav til en områderegulering. Områderegulering er juridisk bindende etter plan- og bygningsloven, men planforslaget for Skøyen er ikke politisk vedtatt. Planen har ble lagt ut til offentlig ettersyn i 2017. Den vil eventuelt etter høringsperioden bli revidert (Plan- og bygningsetaten, 2017). Områdereguleringen skal sikre en byutvikling som er helhetlig og framtidrettet gjennom å styrke de blågrønne arealene ved en

kompakt og banebasert byutvikling. De viktigste grepene i planen er byutvikling på Skøyen rundt kollektivknutepunktet. Området skal være en 24-timersby, ha attraktive offentlige byrom, en bedre forbindelse til fjorden, syklist og gående som prioritet og redusert personbiltrafikk (Plan- og bygningsetaten, 2017).

4.7.2 BEGREPER I STYRINGSVERKTØY FOR HOVINBYEN

4.7.2.1 ALLMENNING

I områdereguleringen for Skøyen (Plan- og bygningsetaten, 2017) blir begreper som blågrønne allmenninger, allmenning- grønn og urban allmenning nevnt. De skal sikre gode forbindelser mellom Skøyen, sjøen, og andre grønne områder som Bygdøy og marka.

4.7.2.2 PARK

De grønne arealene omtales annerledes i Hovinbyen enn i Bjørvikaområdet. VPOR Breivoll (Plan- og bygningsetaten, 2012) trekker inn begreper som landskapspark, bydelspark og naturområde. For et lokalt grøntområde trekkes inn begrepet grønn korridor. Andre begreper i planen er grønne lunger, grønne lommer, park som eksperimentarium, parkstruktur og grønt kjede. VPOR Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014) har et parkhierarki som bestemmes etter parkers størrelse. Hovedpark er mer enn 25 dekar, der Hovinparken trekkes frem. Den er både en overordnet park, områdepark, friområde og en bypark. Lørenparken, på inntil 10 dekar, er en lokalpark, nabolagspark og en aktivitetspark. De minste parkene er aktive lommer og oppholdsarealer (Plan- og bygningsetaten, 2014). I idékonkurransen brukes det begreper som grønnbelte, grøntområde og grønnforbindelse. Planen bruker også nye, urbane

og lokale begreper som skatepark, businesspark, barne- og ungdomspark og idrettspark (Topic Architecture & Design, 2015). Områdereguleringen for Skøyen (Plan- og bygningsetaten, 2017) nevner nærparker og grønne flater.

4.7.2.3 PROMENADE

Promenade er et eldre begrep som oppstod den kompakte byen. VPOR Breivoll (Plan- og bygningsetaten, 2012) trekker inn tilstøtende arealer til elva på Alna som kan få en funksjon som fremtidig promenade. Østre Aker promenade nevnes også i idékonkurransen (Topic Architecture & Design, 2015). I områdereguleringen for Skøyen blir begrepet kystpromenade benyttet (Plan- og bygningsetaten, 2017). Lokasjonen har derfor noe å si om hvordan begrepet promenade benyttes og uttrykkes gjennom planer.

4.7.2.4 GATE

VPOR for Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014) inneholder hovedsamlegate, samlegate, interngate, strøksgate og handlegate, mens VPOR for Breivoll (Plan- og bygningsetaten, 2012) har et gatehierarki. Dette hierarkiet består av hovedgate med sykkelvei, lokal gate, gate med fotgjengerprioritet og gatetun og boliggate. For gater med fotgjengerprioritet, blir gater beskrevet som sambruksgater og shared space der trafikanter ikke skilles. VPOR for Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014) har begreper som sykkelåre og sykkelforbindelse. Forslaget i idékonkurransen inneholder grønn mobilitet, bygate, gatenett, grønn bro, gågate, gateløp, sykkelbru, forbindelsesakse, ferdelsåre, rundkjøring, hovedforbindelser, kollektivfelt og underganger (Topic Architecture & Design, 2015). Områdeplanen for Skøyen (Plan- og

bygningsetaten, 2017) inneholder sykkelspressvei og sykkelfelt.

4.7.2.5 PLASS

VPOR for Breivoll deler plasser inn i primære og sekundære bydelsplasser, samt lokal plass blant annet etter sentralitet og funksjoner. Den nevner også idrettsplass, grillplass samt kulturplass som et område for utendørskonserter og arrangementer (Plan- og bygningsetaten, 2012). I VPOR for Løren og Økern skiller man på overordnet og underordnet plass/torg, men det gis ikke en utdypende forklaring på begrepet. Torgplass (Plan- og bygningsetaten, 2014) er også et forvirrende begrep som har satt sammen to byromstyper fra den kompakte byen. Sosial møteplass ble brukt i ett av forslagene i idékonkurransen (Topic Architecture & Design, 2015).

4.7.2.6 LOKAL OVERVANNSHÅNDTERING

I flere planer er lokal overvannshåndtering et fokus, men blir i mye større grad benyttet gjennom ulike begreper i VPOR. I VPOR for Breivoll (Plan- og bygningsetaten, 2012) skal overvann håndteres ved bruk av Alnaelva med sidebekker, infiltrasjonssoner, regnbed, vannelementer og erosjonssoner. Infiltrasjonssoner kan blant annet være vegeterte grøfter (bioswale) og temporære dammer. Regnbed skal samle overvann fra gater, torg og plasser. I erosjonssoner vil vannet renne gjennom ulike anlegg som små fall og trapper. I VPOR for Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014) er begrepet flomvei brukt.

4.7.2.7 ROM

VPOR for Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014) nevner grøntrom, aktivitetsrom, byrom, gaterom,

oppholdsarealer og uteoppholdsareal. Offentlige rom nevnes i VPOR Breivoll og idékonkurransen (Plan- og bygningsetaten, 2012; Topic Architecture & Design, 2015). Områdeplan Skøyen (Plan- og bygningsetaten, 2017) bruker begrepet restareal om et ubebyggt areal. Dette begrepet er ikke brukt i planer fra de tidligere vekstmodellene.

4.7.2.8 BLÅGRØNN STRUKTUR

Forslaget i idékonkurransen bruker begrepet blågrønn faktor (Topic Architecture & Design, 2015), blågrønne verdier i VPOR Breivoll (Plan- og bygningsetaten, 2012) og blågrønn struktur i VPOR Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014).

4.7.2.9 ARENA OG SONE

VPOR for Løren og Økern (Plan- og bygningsetaten, 2014) trekker inn sykkelsone, infiltrasjonsone og rolige soner. I VPOR for Breivoll (Plan- og bygningsetaten, 2012) dukker begrepet homezones opp. Planen inneholder begreper som aktive/semiaktive kantsoner, bolig/grønne kantsoner, funksjonsblandede kantsoner, arbeidskantsoner, oppløst, og grønn kant og fast, urban kant. Forskjellen på sonene er hvor i byen de er, hva slags funksjoner som finnes der og forskjell på offentlig og privat virksomhet i rommene. Bolig/grønne kantsoner finner man ved boliger som nabolagssoner/gatetun, lekeplasser eller forhager. Fast, urban kant er de viktigste og mest urbane av rommene med virksomheter som er rettet mot gateplan, som eksempelvis servering eller for å skape aktivitet (Plan- og bygningsetaten, 2012).

4.7.2.10 TORG

I VPOR for Løren og Alna er også et torg en romlig lomme (Plan- og bygningsetaten, 2014).

Områdereguleringen for Skøyen (Plan- og bygningsetaten, 2017) trekker inn stasjonstorg, hovedtorg og interntorg.

4.7.2.11 LOKK

Skøyen har vært gjennom en transformasjon fra industri til næring utover 1980-årene. I områdereguleringen for Skøyen (Plan- og bygningsetaten, 2017) dukker begrepet lokk opp på nytt. Lokket over E18 blir beskrevet som et grøntlokk. I idékonkurransen blir også begrepet lokk brukt (Topic Architecture & Design, 2015).

4.7.2.12 OPPSUMMERING AV BEGREPER I STYRINGSVERKTØY PÅ LOKALT NIVÅ

Styringsverktøyene, som omhandler utviklingen på detaljnivå, har i større grad utviklet begreper for eksisterende og nye byrom. Figur 38 for Bjørvika og figur x for Hovinbyen viser at lokale styringsverktøy definerer i større grad mellomrommet som ulike identiteter. På den måten tillater verktøyene å definere mellomrommet mer detaljert, samtidig som nye begreper oppstår eller videreutvikles. Dette skaper en utfordring med å kategorisere og forstå mellomrommet som en helhetlig struktur. Bakgrunnen kommer av at styringsverktøy har ulike agendaer som skal styre ulike ting. Agendaen som settes gjør at planer i forskjellig målestokk, omtaler det samme objektet på forskjellige måter. Det er viktig for forståelsen av hvordan man utvikler fellesskapsrommet, og forståelsen dynamikken mellom allianser og rivaliseringer. Styringsverktøyene er utrykk for ulike allianser og rivaliseringer, avhengig av hvilke interesser som knytter seg til planen. Planen for

Havnepromenaden påpeker behovet for en sterkere bevissthet om at Havnepromenaden skal være en sammenhengende rom. Reguleringsplanen for Bjørvika er på sin side mer opptatt av lokal utbygging i Bjørvika. Måten de omtaler mellomrommet på er forskjellig på bakgrunn av agendaen planene setter. Det betyr at styringsverktøy ikke er entydig i forhold til virkeligheten.

I VPOR på Breivoll nevnes grønne lommer og grønne lunger. På Løren og Økern skal den nye Hovinparken være en hovedpark, overordnet park, områdepark og bypark, mens Lørenparken er en nabolagspark, lokalpark, aktivitetspark. VPOR-planene klassifiserer også de ulike rommene gjennom ulike hierarkier, noe som ikke skjer på samme måte i andre planer. Dette viser at det foregår en omstrukturering av byrommene på et lokalt nivå. Det foregår samtidig en lokal differensiering av begreper i planene. VPOR, men også andre planer, gir ingen forklaring på hvorfor samme type byrom blir beskrevet ulikt. Det er forskjeller på begreper i planer, som har mye å gjøre med lokasjon og allerede bebygde elementer med egne funksjoner som for eksempel hovedtransportårer og havneindustri.

I de ikke juridisk bindende styringsverktøyene er det vanskeligere å kategorisere mellomrommet. Man ser en utvikling i dagens planer der ulike begreper glir inn i hverandre. Dette gjør det utfordrende å kategorisere og forstå mellomrommets funksjon. Det kan være utfordrende å si om et byrom er grønt, blått eller begge deler. En gate trenger ikke nødvendigvis å være en bestemt funksjon, men kan være et byrom

med ulike begreper som gaterom, shared space eller forbindelse.

Hovinbyen og områderegulering for Skøyen	
Park	Landskapsark, bydelsark, naturområde ,grønne lunger, grønne lommer, eksperimentarium, parkstruktur, grønt kjede, parkhierarki, hovedark, overordnet ark, områdepart, friområde, byark, lokalark, nabolagsark, aktivitetsark, grønnbelte, grøntområde, skateark, businessark, barne- og ungdomsark, idrettsark, nærparker, grønne flater
Promenade	Promenade, kystpromenade
Gate	Hovedsamlegate, samlegate, interngate, strøksgate, handlegate, hovedgate med sykkelvei, lokal gate, gate med fotgjengerprioritet og gatetun, boliggate, sambruksgater, shared space, grønn mobilitet, bygate, gatenett, grønn bro, gågate, gateløp, ferdselsåre, rundkjøring, underganger, kollektivfelt
Torg	Overordnet og underordnet plass/torg, torgplass, stasjonstorg, hovedtorg, interntorg, torg som romlig lomme
Plasser	Primær og sekundær bydelsplass, lokal plass, idrettsplass, grillplass, kulturplass, sosial møteplass
Forbindelser	Grønnforbindelse, sykkelforbindelse, forbindelsesakse, hovedforbindelser
Sykkel	Sykkelåre, sykkelfelt, sykkelbru, sykkелеkspressvei
Rom	Grønt rom, aktivitetsrom, byrom, gaterom, offentlig rom
Lokk	Grøntlokk, lokk
Nye Begreper	
Allmenning	Blågrønn allmenning, allmenning- grønn, urban allmenning
Korridor	Grønn korridor
Lokal	Infiltrasjonssoner, vegeterte grøfter (bioswale), temporære dammer,
Oppholdsareal	Oppholdsarealer, uteoppholdsareal, restareal
Arena og sone	Sykkelsone, infiltrasjonssone, nabolagssone, rolig sone, homezones, aktive/semiaktive kantsoner, bolig/grønne kantsoner, funksjonsblandede kantsoner, arbeidskantsoner, oppløst, og grønn kant og fast, urban kant
Blågrønn struktur	Blågrønne strukturer, blå-grønn faktor, blågrønne verdier

Figur 38: Oppsummering av begreper fra Hovinbyen og områdeplanen fra Skøyen.

4.8 OPPSUMMERING

De ulike vekstmodellene for Oslo har definert mellomrommet ulikt, der bestemte begreper knytter seg til bestemte vekstmodeller. Disse tidstypiske begrepene oppstår fordi de gjenspeiler samfunnets behov. I den kompakte byen eksisterte det få begreper om mellomrommet, men som knyttet seg til bestemte funksjoner. Begreper som parker, torg, gater ble brukt om det som var tenkt og planlagt for offentligheten. I storbysystemet ble mellomrommet strukturert på nye måter med nye og flere begreper. At byen vokste til å bli et storbysystem, gjorde at mellomrommet fikk nytt innhold og nye funksjoner.

I den polysentriske nettverksregionen har byen gjeninnført eldre begreper, der flere begreper har blitt tilpasset utviklingen i byen. Mellomrommet har også fått mange og helt nye begreper. Mellomrommet viser ikke til bestemte funksjoner som tidligere, og er i mye større grad i dag komplekst. Offentlig rom blir brukt om alt som eksisterer mellom det bygde i byen, mellomrommet mellom bygninger. Denne betegnelsen har dermed endret betydning. Den omfatter i dag et sammensatt bynett av offentlige rom som skal være tilgjengelige for alle, og der all kommunikasjon mellom mennesker skjer. Det gir et stort spillerom for ulike agendaer og forståelse for hva som skal finne sted der. utfordringer knytter seg til å definere mellomrommet.

Begrepsendringer kommer av nye politikkområder, og at mellomrommet defineres i større grad i dag gjennom styringsverktøy for den lokale utviklingen. I dagens lokale utvikling er det flere utbyggingsprosjekter, der flere private aktører kan definere begreper i styringsverktøy. Det er ofte de private aktørene som setter agendaen gjennom en forhandlingsavtale med politikere og plankontoret,

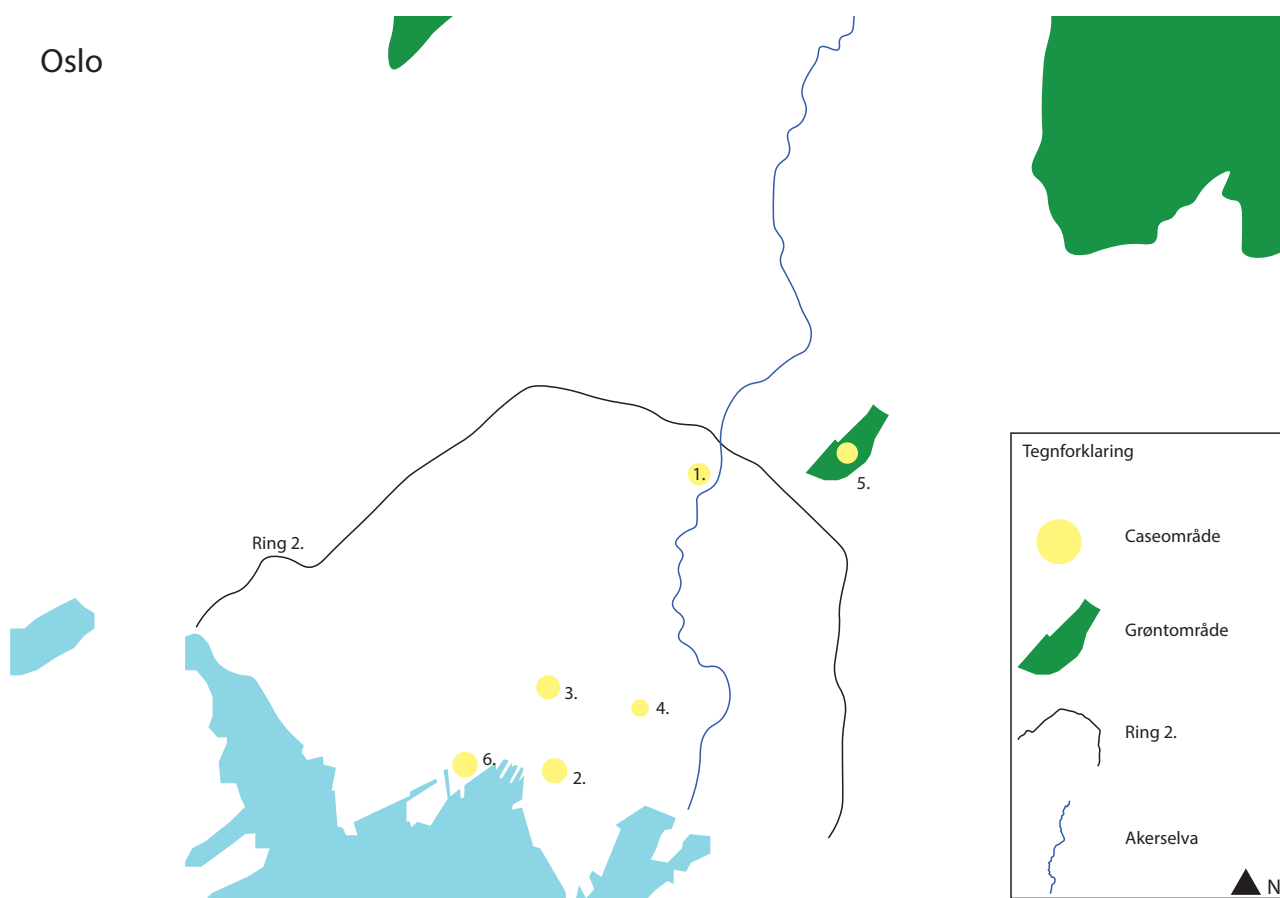
mens myndighetene har en tilsynsrolle. Det er denne dynamikken rundt byutviklingen som skaper begreper, der byrom blir definert gjennom noen verktøy, instrumenter i planer, på bakgrunn av allianser og rivaliteter. Motsetningene oppstår i medvirkningsprosessen i forhold til lokaldemokratiets interesser, ofte knyttet til politikk, særinteresser, identitet og klima. I tillegg er det grupper som holdes helt utenfor. Bakgrunnen ligger i et fellesskapsrom, der agendaer gir premisser for bruk og tilgjengelighet gjennom kun enkelte interesser. Dette fører til at noen ekskluderes.

KAPITTEL 5
BYROMMETS UTVIKLING I ET HISTORISK
PERSPEKTIV

5.1 ULIKE TYPER BYROM I OSLO

Dette kapitlet presenterer ulike typer byrom i Oslo ved bruk av en strukturanalyse. Analysen ser på den historiske utviklingen av ulike caseområder. Byen har utviklet seg gjennom forskjellige utviklingsstadier, noe som medfører at eldre byrom får nye agendaer i overgangen mellom de ulike utviklingsstadiene. Derfor vil det bli nødvendig å utforske forskjellige byrom for å undersøke hvordan de har endret seg over tid. Følgende byrom er valgt i kapitlet: Akerselva, Christiania Torv, Youngstorget, Karl Johans gate, Torshovdalen og Aker Brygge (figur 39). Dette er byrom som utgjør henholdsvis elv, torg, paradegate, parkdrag og et transformert havneområde. Caseområdene ligger i hovedsakelig innenfor indre by, med unntak av Akerselva og Torshovdalen. Videre vil kapitlet se nærmere på

utviklingen av områdene i en sosiokulturell kontekst. De fysiske strukturene i byen danner grunnlaget for de sosiale strukturene i byen. Dette underbygger tanken om at mellomrommet må ses som et helhetlig system. Den kulturelle dimensjonen utforskes fordi fysiske rom kan få nye betydninger over tid, uten å nødvendigvis gjennomgå store fysiske endringer.



Figur 39: Figuren viser caseområdene i dette kapitlet: 1 Akerselva, 2 Christiania Torv, 3 Karl Johans gate, 4 Youngstorget, 5 Torshovdalen og 6 Aker Brygge.

I denne analysen er ulike begreper vesentlig for hvordan vi vektlegger den historiske utviklingen. Det første begrepet er autonomi. Autonomien betyr selvstyre (Sagdahl, 2017). I denne sammenheng skal vi se på hvordan styringsmekanismer for bruk endres gjennom den historiske fremstillingen for de utvalgte byromstypene. Begrepet byromstype vil være viktig i forbindelse med begrepet figur. Ulike oppholds- og bevegelsesarealer som eksempelvis parker, gater eller torg utgjør ulike byromstyper. En byromstype er et begrep man bruker for å kategorisere noe gjenkjennbart. Figurer beskrives som gjenkjennbare romlige strukturer som kan defineres på bakgrunn av sosiokulturelle faktorer, praksis og assosiasjoner til stedet. En byromstype vil i denne sammenhengen virke mer definerbart siden den vil være konstant til enhver tid. Et eksempel på dette kan være en elv. Gjennom ulike vekstperioder vil elven være den samme, konstante byromstypen. Likevel ser man at det samme fysiske rommet i ulike sosiokulturelle kontekster over tid, utgjør forskjellige figurer. Elvens figur kan bevege seg fra en industriell kontekst til å bli et parkdrag i en by.

Byrom defineres gjennom Byrom- en idehåndbok (2016) utgitt av Kommunal- og moderniseringsdepartementet som

«...uterom avgrenset av bygg eller andre naturlige fysiske avgrensninger. Betegnelsen byrom brukes uavhengig av hvordan det brukes eller er blitt brukt. Begrepet utvides her fra å være en fysisk form til å omfatte områder som er offentlig tilgjengelige og tilrettelagt for menneskelig aktivitet innenfor by- og tettstedsområdet» (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016:13).

Kapittelet vil presentere forskjellige typer byrom som torg, paradegate, parkdrag, elv og transformert havneområde. Det er derfor nødvendig å beskrive hva som kjennetegner de ulike romlige strukturene.

PARADEGATE: En gate kjennetegnes ved at den romlige figuren defineres av bebyggelsen rundt (Regjeringen.no, 2013). En Paradegate vil med andre ord ta form som en identitetsskapende gate og som fremstår som den viktigste i byen. Samtidig vil den benyttes som et møtested for befolkningen på nasjonale merkedager, og brukes som et sted hvor man gjennomfører eksempelvis folketog, demonstrasjoner og andre former for parader.

TORG: Oslo kommune har definert torg som: *"(...) offentlig tilgjengelige uterom, dvs. felles arenaer som er tilgjengelige for allmennheten"* (Plan- og bygningsetaten, 2007:10). Dette kapittelet vil se på torgets figur som et politisk møtested og viktig handelsforbindelse. Bruken av området kan skape en bestemt tilhørighet til enkelte samfunnsgrupper, og på denne måten fremstår som et viktig kommunikativt tilholdssted.

PARKDRAG: Et parkdrag blir introdusert i Harald Hals forslag til generalplan fra 1929. Han tar utgangspunkt i langstrakte parkkiler som strekker seg mellom sentrumskjernen og marka. Parkkilene bidrar dermed til å skille ulike områder fra hverandre (Hals, 1929). Et parkdrag vil derfor kunne være en sammenhengende grønstruktur som strekker gjennom byen, og på denne måten separerer ulike funksjoner. Samtidig fungerer den som en forbindelse.

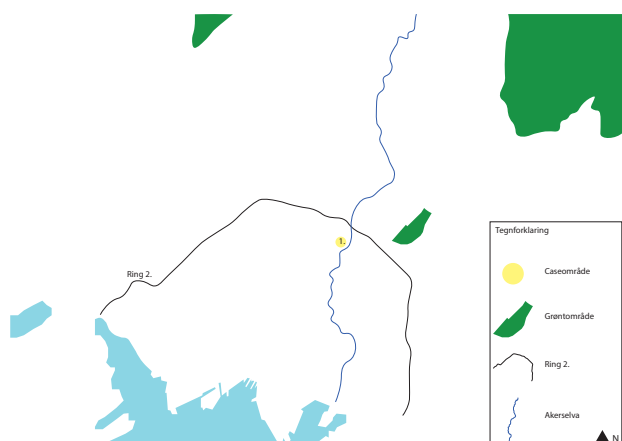
ELV: Store norske leksikon definerer en elv som en ansamling av ferskvann som enkelte deler av året

oppleves større enn en bekk. Elven renner gjennom området sitt naturlige terreng, og ut i et hav, innsjø eller sammen med en annen elv (Store norske leksikon, 2016).

TRANSFORMERT HAVNEOMRÅDE: En transformasjon innebærer i første omgang en endring. Når et område transformeres går fra å ha en spesifikk funksjon til å etablere en ny funksjon. Et transformert havneområde har tidligere hatt en funksjon som industri- eller næringsområde som senere er transformert til et urbant område. Aker Brygge er eksempel på et område som er transformert, og i dag oppleves som en urban sjøfront.

5.2 AKERSELVA

Akerselva strekker seg fra Maridalen og har sitt utløp i Bjørvika (Figur 40). Elven er i underkant av 10 km lang, og strekker seg gjennom store deler av Oslo. Akerselva hadde i 2014, 45 ulike bruer langs elveleiet (Tvedt & Svendsen, 2015).



Figur 40: Illustrasjonen viser Akerselva i en større kommunal kontekst.

5.2.1 KOMPAKT BY

Allerede fra middelalderen ble møller og sagbruk etablert langs fossefallene, og Akerselva ble ekstremt viktig for Christianias trelastvirksomhet. Rundt 1830 ble elven et sentrum for tekstilindustrien (Butenschøn, 2013). Da industrien for alvor kom til Oslo, var det langs Akerselva fabrikkene ble reist. Fabrikkene ble etablert der de tidligere sagbrukene lå (Butenschøn, 2013). Fossekraft var viktig for å drive denne formen for industri. Vannet i elven ble lagt i rør og turbiner slik at det kunne føres fra den ene fabrikk til den andre. Fra 1845-1860 økte antall fabrikker langs elven fra 40 til 120 (Holck, 1989). I 1865 hadde 40% av byens industriarbeidere sitt arbeidssted i tekstilindustrien (Butenschøn, 2013). I 1875 utgjorde antall ansatte i tekstilindustrien mellom 2000-3000 mennesker (Helle et al., 2006). På grunn av fabrikkvirksomheten ble Akerselva etterhvert svært

forurenset. Avfall og søppel gikk rett ut i elveløpet uten noen form for rensing (Butenschøn, 2013).

Arbeidet med opprustning langs Akerselva ble første gang presentert ved Parkvesenet i 1917. Likevel var det ikke før arbeidet med Akerselva Miljøpark på 1990-tallet, arbeidet for alvor ble satt i gang (Eike, 2006).



Figur 41: Bilde viser Vøien bomullspinneri (Oslobilder.no, u.å.).



Figur 42: Maleriet viser området mellom Vaterland og Hausmanns bru (Oslobilder.no, u.å.).

5.2.2 STORBYSYSTEMET

Etter 2. verdenskrig ble tekstilindustrien utkonkurrert av verdensmarkedet. Dette gjorde at det ble billigere å produsere produkter med arbeidskraft i Asia, noe som medførte at svært mange fabrikker flyttet virksomheten til utlandet. Virksomheter knyttet til datateknologi og trykkeri flyttet inn i de gamle fabrikkbyggene, samtidig som enkelte av byggene ble gjort om til boliger. I etterkrigstiden var det svært liten oppmerksomhet rundt opprustning av Akerselva, på grunn av sammenslåingen av Oslo og Aker kommune i 1948. Den politiske oppmerksomheten og ressursene gikk til utbedring av storkommunen (Butenschøn, 2013).

Det var vanskelig å bevege seg langs elven, og mange av områdene var gjerdet inn på grunn av fabrikkvirksomheten. Dette gjorde at innbyggerne ikke fikk tilgang og bruk av området. I 1964 ble nedre del av Akerselva lagt i rør, men ble gjenåpnet i 1969 (Tvedt & Svendsen, 2015). Etter hvert flyttet utdanningsinstitusjoner inn i enkelte av bygningene langs elven. For eksempel etablerte Arkitektthøyskolen seg i elektrisitetsbygningen i Maridalen, og Kunsthøyskolen flyttet inn i den gamle Seilduksfabrikken ved Grünerløkka. I 1971 ble renseanlegget på Bekkelaget åpnet slik at større partikler og avfall, som fløt rundt i elven, ble samlet opp. Dette var et stort løft som bidro til at elven ble stadig renere.

Videre tok IN`BY, et konsulentfirma, i 1986 et initiativ overfor kommunen og Miljøverndepartementet om å planlegge elven som et helhetlig parkområde. De ønsket å tilrettelegge for rekreasjon langs elven fremfor å se den som en bakgård. Dette ville gi Oslo en ny, integrert blå åre som økte kvaliteter

og rekreative muligheter. Initiativet medførte store offentlige og private prosjekter langs hele elven, blant annet kunnskapsbyen Nydalen og Vulkan (Butenschøn, 2013).



Figur 43: Bildet er tatt fra Beierbrua ved Sagene i 1950 (Oslobilder.no, u.å.).



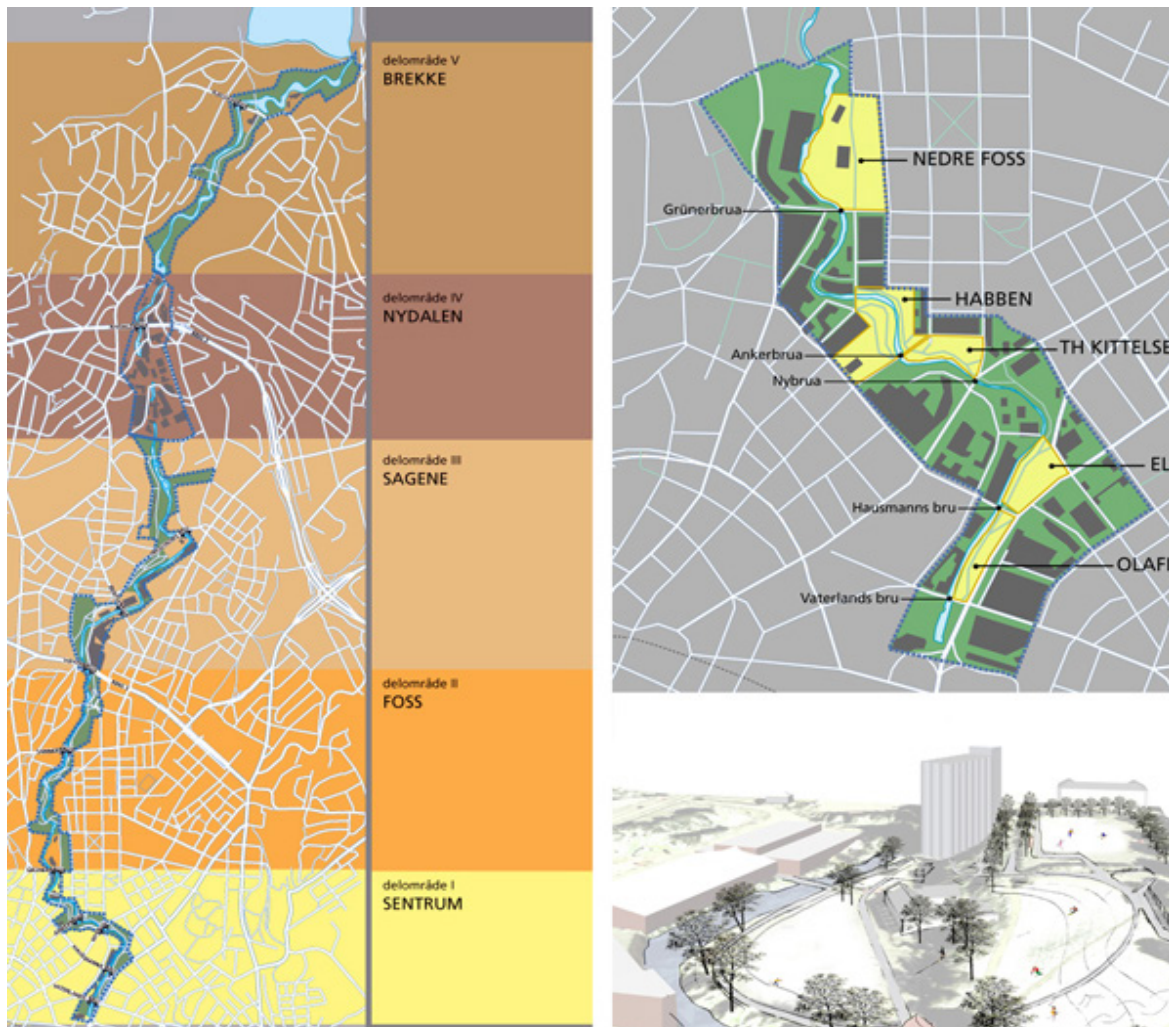
Figur 44: Bilde viser Vaterland rundt 1960-65 (Oslobilder.no, u.å.).

5.2.3 POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

I 1991 kom kommunedelplanen for Akerselva Miljøpark. Denne planen skulle utvikle Akerselva til et nasjonalt og lokalt rekreasjonsområde som skulle tilby varierte opplevelser. Dette skulle være et grep for å gi elveområdet ny giv, og skape identitet til Oslo som storby og hovedstad (Oslo byplankontor, 1991). Akerselva Miljøpark bidro til at elveløpet ble en kommunal transportåre for gående og syklende, og som knyttet marka sammen med bykjernen. Langs elven finner man en rekke kulturminner fra den norske industrialderen (Norske arkitekters landsforbund, 2011). I 2008 ble det lyst ut en idékonkurranse

av Bymiljøetaten og Oslo kommune for nedre del av Akerselva. Dette området omfattet blant annet Nedre Foss (Figur 46), og skulle være den avsluttende delen som førte til et sammenhengende blågrønt rekreasjonsområde fra marka og ned til sentrumskjernen. Norconsult vant konkurransen, og i 2016 sto området ferdig (Norconsult, u.å.).

Elven anses i dag som en av de viktigste blågrønne strukturene og rekreasjonsområdene i Oslo (Figur 45). Samtidig fremstår elven som et historisk og kulturrikt område. Historisk sett har område vært svært preget av industrialisering. Selv i dag finnes



Figur 45: Bildet viser et kart over Akerselva Miljøpark (Inby.no, u.å.).

det fortsatt like mange arbeidstakere i bygningen langs Akerselva, som da tekstilindustrien var mest betydningsfull. I 2012 fikk Oslo kommune statens bymiljøpris for utviklingen av Vulkanområdet og arbeidet langs Akerselva. Akerselva er i dag åpnet opp, med unntak av siste delen av elven som ligger i kulvert fra Grønland til utløpet i Bjørvika. Videre har det vært et stort prosjekt å få rensert opp i og langs elveleiet. Det medfører at området i dag fremstår som en blågrønn åre som strekker seg fra Maridalen og ned til utløpet i Bjørvika (Butenschøn, 2013). Det arrangeres årlig ulike kulturopplevelser som for eksempel «Elvelangs i fakkellys».

Elven fungerte som en handelsåre i gamle Christiania. Byromstypen har gått fra å ha en funksjon som var drevet av tømmerfløting, og en figur som ble brukt som energikilde til industri. Dette var

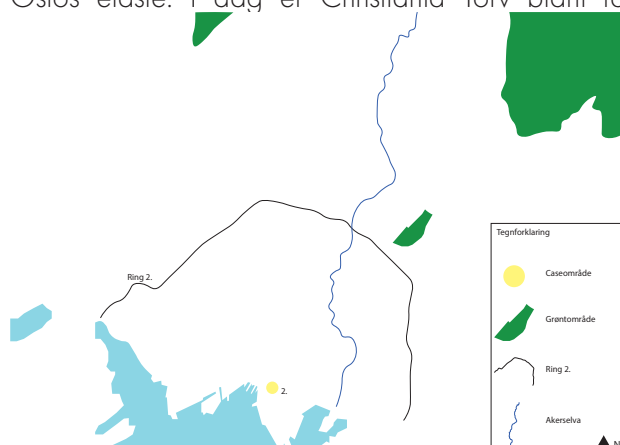
altså den overordnet funksjonen til området frem til avindustrialiseringen på midten av 1950-tallet. Fra 1990 fremsto elven mer rekreativt og som bindeledd mellom marka og byen. Dette bidro til å gjøre elven til en sosial arena for byens befolkning. Akerselva har gjennom hele historien vært en byromstype som elv, men elven har hatt forskjellige funksjoner i de ulike vekstmodellene. I enkelte perioder har den vært lukket, og ikke like fremtredende som sosial arena for befolkningen, fordi formålet var energikilde til industrien. Man forstår elven som et byrom som strekker seg fra Maridalen ned til sjøen. Dette gjør at elven oppfattes som en sammenhengende struktur. Likevel deles denne strukturen inn i ulike delområder som reguleres ulikt. Dette medfører at ulike delområder får lokal forankring.



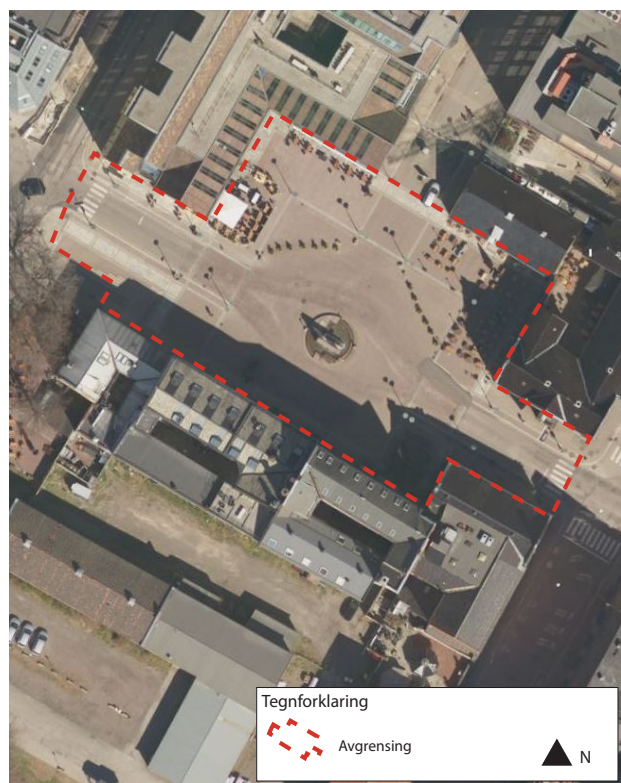
Figur 46: Bildet viser Nedre foss bypark åpnet i 2016. Akerselva befinner seg på høyre side av parken (Norconsult.no, u.å.).

5.3 CHRISTIANIA TORV

Christiania Torv ligger i Kvadraturen (figur 47), i krysset mellom Øvre Slottsgate og Rådhusgata (figur 48). Christiania Torv har i dag et areal som tilsvarer ca. 2800 m². Tallene er hentet gjennom målefunksjonen på Guler sider. Det offentlige rommet har en byromstypen som torg, og er i dag Oslos eldste. I dag er Christiania Torv blant få



Figur 47: Figuren viser caseområdet Christiania Torv i en større kommunal kontekst.



Figur 48: : Figuren viser avgrensningen av området.

områder i Kvadraturen som fortsatt har bygninger fra 1600-tallet.

5.3.1 KOMPAKT BY

Christiania Torv (figur 49) ble grunnlagt i 1624 etter bybrannen samme år. Christian IV bestemte at gamle Oslo ikke skulle gjenreises i samme område, men flyttes nord for Akershus festning (Rasmussen & Tvedt, 2012). Christiania Torv ble anlagt i den sørvestre delen av Christiania, på en høyde hvor både rådhus og kirke skulle anlegges (Helle et al., 2006). Rådhuset sto ferdig i 1641, mens Hellig Trefoldighets kirke ble oppført i 1639, og sto ved Christiania Torv frem til kirken brant ned i 1686 (Holck, 1989).



Figur 49: Figuren viser en oversikt over Kvadraturen med Christiania Torv markert i rødt. Torgområdet fungerte i denne perioden som et religiøst samlingssted og handelsområde.

Rådhuset er i dag blitt en restaurant og står fortsatt på sin opprinnelige plass.

Kvadraturen ble bygd som en moderne europeisk by med 15 meter brede gater, for å forhindre nye bybranner. Den besto også av rette gate- og bygningsstrukturer (Holck, 1989). Det vanskelige terrenget førte likevel til ulikheter for gateløpene og kvartalene (Holck, 1989). Christiania Torv ble byens første torg, og hadde en funksjon som et politisk og handelsmessig sentrum i kjernen av Kvadraturen.

Torget ble også benyttet som en offentlig straffeplass (Store norske leksikon, 2012). Etter bybrannen i 1686 ble det bestemt at området skulle stå åpent, for å bedre skytefeltet fra festningen. 1700-tallet bredte bebyggelsen seg videre utenfor Kvadraturen langs kystlinjen til Bjørvika, noe som gav rom for en videre byutvidelse. Vika og Vaterland er eksempler på forsteder som utviklet seg utenfor Kvadraturen utover 1700-tallet. Dette var områder hvor fattige gjerne bosatte seg (Byantikvaren, u.å.).

Etter at Norge ble en selvstendig stat i 1814, ble Christiania hovedstad. I denne perioden var det bosatt ca. 15 000 innbyggere i Kvadraturen (Byantikvaren, u.å.). Det ble anlagt statlige og offentlige institusjoner i og utenfor Kvadraturen. Et eksempel er Børsen som sto ferdig i 1828 (Gjerland, 2015), og Norges bank, tidligere kalt Norges bank filial, ble bygd i 1830 (Holck, 1989). Anleggelsen av de ulike institusjonene bidro i stor grad til å underbygge byens rolle som hovedstad.

Byutvidelsen økte utover 1800-tallet på grunn av en kraftig befolkningsvekst. Fra 1850 til utgangen av 1800-tallet økte innbyggertallet fra 50 000 innbyggere til 250 000, og Christiania ble med dette Norges største by. Dette skyldtes i hovedsak industrialiseringen og etableringen av nye arbeidsplasser langs Akerselva (Byantikvaren, u.å.). I 1878 blir Johanneskirken oppført på Christiania Torv. Byggverket ble et viktig religiøst møtepunkt for befolkningen. I 1927 ble Johanneskirken revet. Som nevnt innledningsvis var oppføringen av slottet med på å dra sentrumsområdet vestover og styrke byens rolle som hovedstad. Videre ble det i 1880 bestemt at all handel i Christiania skulle foregå på fire forskjellige torgområder: Christiania Torv, Nytorget



Figur 50: Christiania Torv etter en rekke byutvidelser. Illustrasjonen viser fremveksten og sammenhengen mellom romlige figurer rundt Kvadraturen. Nummereringen viser kronologisk fremvekst av de ulike torgene.

1. Christiania Torv, 2. Karl Johans gate, 3. Stortorget og 4. Youngstorget.

(Youngstorget), Grønland Torg og Jernbanetorget. Dette styrket torgets rolle som et handelsmessig sentrum (Byantikvaren, u.å.).

5.3.2 STORBYSYSTEMET

I 1958 fikk Christiania Torv sitt originale navn. Etter 2. verdenskrig fikk Kvadraturen en viktigere rolle som kontorområde, noe som også preger området i dag. På kveldstid oppholdt prostituerte seg i området rundt Christiania Torv og nært Akershus festning, samtidig var bruken av narkotika stor i enkelte områder av Kvadraturen (Byantikvaren, u.å.). Utviklingen av jernbanen, forstadsbanene og til slutt bilen bidro i større grad til å spre boligområdene. På starten av 1960-tallet økte biltrafikken, noe som bidro til å endre bybildet (figur 51). Rådhusgata fungerte som hovedgate gjennom byen. Det medførte en stor trafikkøkning i sentrumskjernen. Likevel ble trafikkproblemet bedre etter at T-banen fra øst fikk knyttet sammen de vestlige forstedene. Store deler av trafikken ble lagt under bakken fra 1980-tallet. Etter rivningen av Johanneskirken, ble det oppført en Caltex-stasjon på Christiania Torv (Butenschøn, 2013). Caltex var et amerikansk oljeselskap som

solgte drivstoff. Denne ble viktig for den trafikkerte Rådhusgaten, som et sentralt møtested og en av få bensinstasjoner i sentrumskjernen (Figur 52). I etterkrigstiden ble fokuset på å bevare Kvadraturen



Figur 51: Figuren viser bruken av Christiania Torv på midten av 1960-tallet. Torget fungerte i denne perioden som et kollektivt gjennomfatspunkt og møtepunkt for bilister.



Figur 52: Bilde til høyre er tatt fra festningen og viser Christiania Torv i 1988 (Oslo museum, u.å.).

viktig, og i 1979 ble bevaringsplanen for Kvadraturen vedtatt (Byantikvaren, u.å.).

5.3.3 POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

I 1990 sto Festningstunnelen ferdig, noe som medførte en betydelig reduksjon av biltrafikken i sentrum. Dette gjorde at fjorden ikke lenger ble isolert, men sammenkoblet med bysentrumet (Grønning, 2011). Torget ble i 1997 rekonstruert til

den opprinnelige bygningsstrukturen området hadde da det ble anlagt. Området i dag har en tettere og mer kompakt bygningsstruktur (Byantikvaren, u.å.).



Figur 53: Figuren viser bruken og området i dag.



Figur 54: Bildet viser området i dag.

Bygningene som omkranser torget har stor variasjon i alder og funksjon. Reguleringen av området i dag medfører at noen bygninger er verneverdige. Selve torget er i dag «shared space», der bilister, fotgjengere og gående deler arealet (figur 53). Midt på torget er det en svært synlig statue i av en hånd som peker ned mot bakken (bilde 54). Statuen representerer grunnleggelsen av Christiania i 1624. Etter åpningen av Operaen i 2008 ble sentrumsveksten ledet østover. Kvadraturen og Christiania Torv har i dag

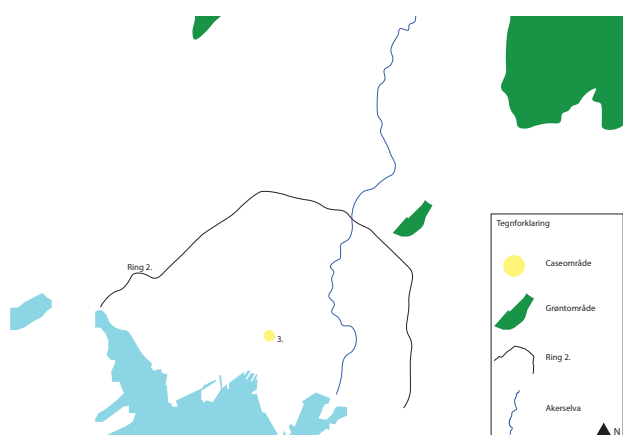
et stort mangfold av bygningsstruktur og kvaliteter. Gatenettet har fortsatt sin opprinnelige form med langstrakte og rette gateløp. Området oppleves som mer attraktivt på dagtid enn kveldstid. Grunnen til dette er kontor- og næringsvirksomheter som skaper lite liv på kveldstid. Dette kan medføre at området oppleves mindre trygt. Christiania Torv har gjennom ulike byvekststadiene en byromstype som torg. Samtidig har torget endret sin figur over tid, der bruk og funksjonen av området har variert gjennom de ulike vekstmodellene. Torvet har gjennom tiden endret sin bygningstype og autonomi innad i området. Dette kommer av endringer generelt i samfunnet som politikk, behov og ny teknologi.



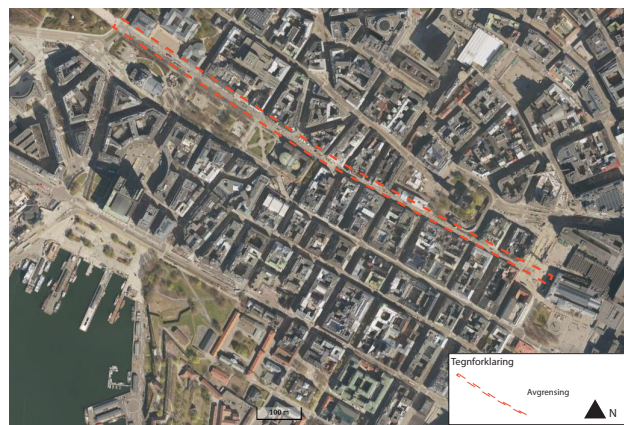
Figur 55: Figuren viser kommunikasjonsårer knyttet til torget.

5.4 KARL JOHANS GATE

Karl Johans gate regnes som hovedgaten i Oslo og utgjør hovedaksen gjennom byens sentrum (figur 56). Gaten strekker seg fra slottet i vest til Oslo sentralstasjon i øst (figur 57), og utgjør et areal på ca. 14200 m². Tallene er hentet ved bruk av målefunksjon på Gule sider. Området er aktuelt for kapittelet siden det utgjør et vesentlig rom for sosial aktivitet, både i lokal og nasjonal kontekst. Karl Johans gate har en byromstype som paradegate.



Figur 56: Figuren viser Karl Johan i en større kommunal kontekst.



Figur 57: Figuren viser avgrensingen av området.

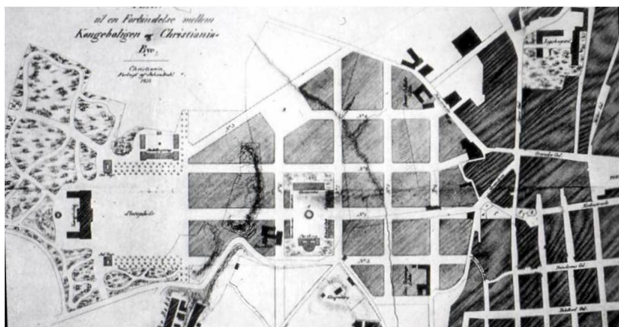
5.4.1 KOMPACT BY

Etter 1814 var diskusjonen om plasseringen av hovedstaden i Norge viktig. En vestvendt byutvikling startet slik at en utbygging av ulike statsinstitusjonene som slott og regjeringsbygg

kunne gjennomføres. Christiania manglet i 1814 alle institusjoner og funksjoner som en hovedstad skulle ha. Den senere planleggingen fokuserte dermed på utbygging av institusjoner og slott (Butenschøn, 2013). Linstow fikk ansvaret for å utforme slottet som sto ferdig i 1848 (bilde x). Selv om slottet ble anlagt ved Bellevuehøyden, ble også området som Tøyenbakken vurdert (Gjerland, 2015). Linstow hadde allerede i 1838 fremlagt plan for en utvidelse av Christiania, som fokuserte på offentlige plasser og en langstrakt allé. Linstow ønsket å knytte slottet sammen med byen, og dermed skape et offentlig rom som alle samfunnsgrupper kunne benytte (Aslaksby, 2010:118). Planen var også å føre ulike samfunnsgrupper nærmere hverandre. Denne planen (figur 58) inkluderte Universitetsplassen i bunnen av Slottsbakken, og andre kulturelle og akademiske institusjoner på motsatt side av gaten. Planen var basert på et strengt symmetrisk byggemønster som bidro til å trekke sentrum vestover, vekk fra festningsområdet (Butenschøn, 2013).

Universitetet ble formelt opprettet i 1811 og gjorde Christiania til Norges første universitetsby, og i 1853 kunne man ta i bruk den første bygningen (Gjerland, 2015). Dette gjorde at de viktigste statsinstitusjonene ble samlet rundt Bellevuehøyden. Dette ble enda tydeligere da regjeringsbygget ble ferdigstilt på høyden i motsatt ende av Karl Johan i 1866. Regjeringsbygget ble et symbol på folkesuvereniteten og den utøvende makt. Plasseringen var igjen med på å styrke Karl Johans gate og området rundt som et samlingssted for folket og kongen. Linstows plan ble delvis gjennomført, men med klare endringer fra de originale tegningene (Aslaksby, 2010:118). Dette skyldtes dårlige økonomiske forutsetninger, men også diskusjoner om planen. Karl Johans gate anses

som en todelt gate hvor den første delen, Slotsgaten, var en del av Linstows byutvidelsesplan. Delen som strekker seg fra Stortinget til Østbanehallen, var en del av Christian IV sin byplan. Denne delen var altså mye eldre. Gateløpene representerer derfor ulike epoker. Under utbyggingen av Stortinget ble gatene slått sammen og gitt navnet «Carl Johans Gade», i dag skrevet Karl Johans gate (Holck, 1989). I 1872 ble Vestbanehallen anlagt, mens Østbanehallen ble åpnet mot slutten av 1800-tallet (Helle et al., 2006). Byutvidelsen gjennom 1800-tallet gjorde denne delen av byen til den viktigste i perioden (Gjerland, 2015). Ved inngangen av 1900-tallet ble både Høyesterett, Regjeringskvartalet og historisk museum anlagt i nærheten av Karl Johans gate (Gjerland, 2015).



Figur 58: Kartet illustrerer Lindstovs byplan fra 1838 (Aftenposten.no, 2014)

5.4.2 STORBYSYSTEMET

Nationaltheatret åpnet i 1899 på Studentertunden, på den sørlige side av Karl Johans gate. Gjennom 1900-tallet var det en konstant konflikt rundt vern- og byutviklingsinteresser langs Karl Johans gate (Sandberg, 2008). Under 2. verdenskrig ble paradegaten brukt av tyskerne da de okkuperte Norge i 1940, men også av nordmennene under frigjøringen i 1945 (Butenschøn, 2013). På

starten av 1980-tallet ble transportknutepunktet Nationaltheatret, under Studentertunden, åpnet. Nasjonalteateret stasjon ble raskt et av de mest sentrale transportknutepunktene i Norge. Karl Johans



Figur 59: Bildet er fra Karl Johan mellom 1950 og 1960-tallet (Oslobilder.no, u.å.).



Figur 60: Bilfri by- aksjon på rådhusplassen mellom 1981-1982 (Oslobilder.no, u.å.).

gate var i denne perioden en viktig ferdselsåre for biltrafikken og trikken (figur 59) (Butenschøn, 2013). Utover 80-tallet oppsto det reaksjoner knyttet til bilens rolle i sentrum (Figur 60).

5.4.3 POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

Opprustningen av paradegaten Karl Johan ble svært viktig til 100-årsjubileet for unionsoppløsningen i 2005. Det ble også i forbindelse med Ibsens 100 årsmarkering, der det ble støpt inn sitater i fortauet langs Karl Johans gate.

Karl Johans gate har gjennom tiden utfyllt sin rolle som paradegate både politisk og kulturelt ved flere ulike anledninger. Eksempler på dette kan være demonstrasjoner og feiringer som 17. mai, 1. mai, 8. mars og i nyere tid Pride-festivalen. Biltrafikken langs paradegaten har blitt redusert de siste 15 årene. I dag er paradegaten helt bilfri fra Stortinget til Jernbanetorget. Strekningen fra Stortinget til slottet har lite bilbasert trafikk. Enkelte somre har gaten vært helt avstengt for trafikk på grunn av gatens bruk som offentlig oppholdsrom som benyttes til uteservering og fornøyelse (Gulbrandsen, 2013).

Som Norges fremste parade- og hovedgate, har gaten vært gjenstand for å skifte karakter. Dette kommer frem ved ulike begivenheter, der gaten fylles med bannere som enten symboliserer statsbesøk, partivalg eller ulike folkefester (Butenschøn, 2013). Plassen foran Stortinget benyttes i dag som en politisk arena hvor det ofte gjennomføres demonstrasjoner og markeringer. Denne praksisen er gjerne knyttet til dagsaktuelle saker.

Etter terrorangrepet på Regjeringskvartalet 22. juli 2011, ble sikkerheten i Oslo og generelt i hele landet kraftig strammet inn. Høsten 2017 ble det innført en rekke sikkerhetsinstallasjoner på Karl Johans gate, for å avverge eventuelle bilbaserte terrorangrep (figur 62). Bakgrunnen for dette tiltaket kom etter gjennomføringen av en rekke terrorangrep gjennomført ved bruk av bil i Europa de siste årene. Installasjonene består i hovedsak av betongklosser

som også fungerer som blomsterkasser, plassert langs hele Karl Johans gateløp (Haugan, 2017).

Gaten har fra den ble bygd til i dag, hatt en byromstype som paradegate, noe som gjør at den ikke har endret seg som figur i like stor grad som andre byrom presentert i dette kapitlet. Autonomien som fremgår er også ganske klart gjennom den historiske fremstillingen av området. Formålet for plassen har alltid vært at den skal være en nasjonal møteplass som samler folket og staten (figur 61).



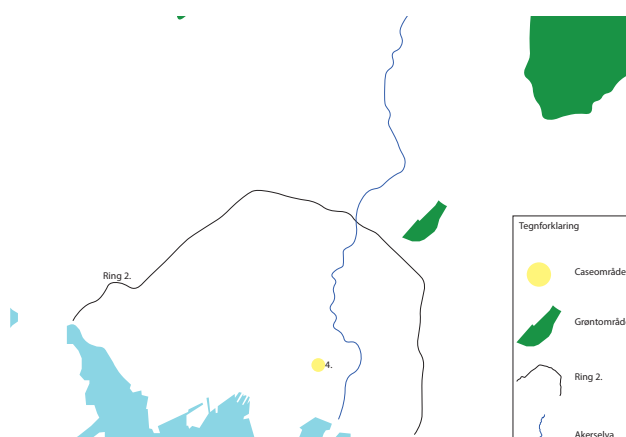
Figur 61: Karl Johans gate på 17. mai (Aftenposten.no, 2017).



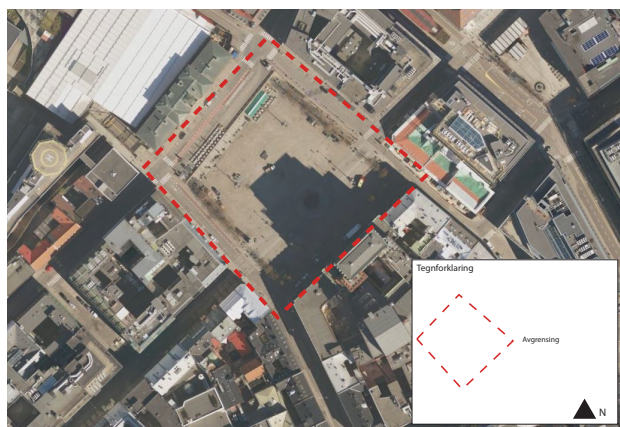
Figur 62: Sikkerhetstiltak oppført langs Karl Johan høsten 2017.

5.5 YOUNGSTORGET

Youngstorget er et torg som er plassert sentralt i Oslo sentrum (figur 63). Torget ligger mellom Storgata og Møllergata, nord for Kvadraturen (figur 64). Youngstorget er et viktig politisk samlingssted, og er i dag omringet av en rekke politiske organisasjoner som har tilhold her. Torget har i dag et areal på rundt 11000 m². Tallet er hentet ved bruk av målefunksjonen til Norgeskart.



Figur 63: Figuren viser plasseringen av Youngstorget i en større kommunal kontekst.

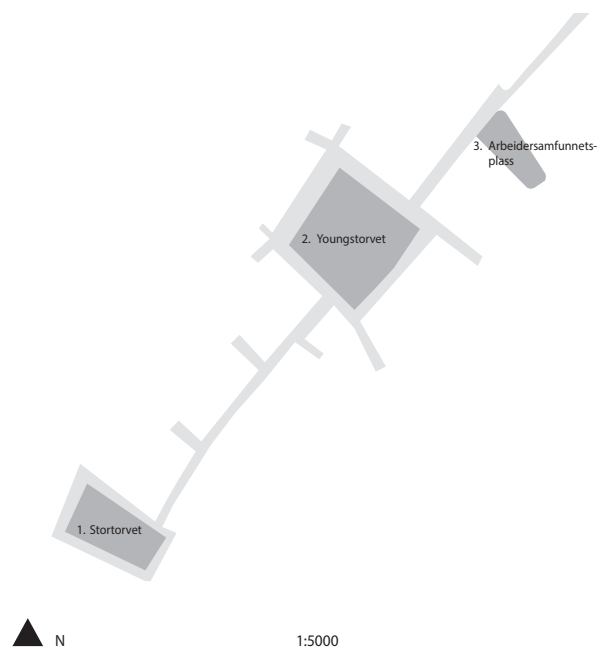


Figur 64: Avgrensning av Youngstorget.

5.5.1 KOMPACT BY

I 1846 kjøpte Christiania kommune arealer av grossisten Young og anla Nytorget, som var det opprinnelige navnet på torget. Kommunen hadde som mål å styrke forbindelsen mellom den

nordlige og østlige delen av byen, fra Akerselva til Karl Johan og Pipervika (Walmann, 2010). Torget skulle benyttes som torgområde for marked og basar. Basarveggen på torget fremsto i denne perioden som den viktigste handelsfunksjonen innad i området. Torget fikk etter hvert tilnavnet Ku-torget på grunn av slaktervirksomheten (Butenschøn, 2013). Fra slutten av 1850-tallet ble Christianiamarkedet, som var et syvdagers marked, flyttet fra Christiania Torv til Nytorget (Walmann, 2010). Området hadde opprinnelig, og fremdeles i dag, to hovedakser som strekker seg fra Møllergata og Torggata. Aksen langs Møllergata er den eneste som strekker seg hele veien, gjennom Kvadraturen og ned til sjøen. Aksen som strekker seg langs Torggata skulle opprinnelig binde sammen Nytorget, Stortorget og Arbeidersamfunnets Plass (figur 65). Arbeidersamfunnets Plass, som også fremsto som et torgsted, ble et bevis på arbeiderbevegelsens suksess i samfunnet (Butenschøn, 2013). Disse gatene er med på å videreføre gatenettet i Kvadraturen.



Figur 65: Figuren viser handelsforbindelsen mellom de tre torgene.

Nytorget var Oslos hovedtorg mot slutten av 1870-tallet. Folketeateret sto ferdig i 1935 (Butenschøn, 2013). Arbeiderbevegelsen hadde fra tidlig av hatt en sterk forankring på Youngstorget. Dette ser man ved etableringen av Folket hus, LO, ulike fagforbund og politiske partier i området. Fra gammelt av ble basarene benyttet som et sted hvor fagbevegelser kunne uttrykke seg. Området er sentralt ved ulike merkedager som for eksempel 1. og 17.mai, samtidig som området fremstår som et demokratisk og politisk møtested (Butenschøn, 2013).



Figur 66: Portalen på bildet er plassert der man i dag finner Folketeateret. Bildet er fra starten av 1900-tallet (Dagsavisen.no,2017).

5.5.2 STORBYSYSTEMET

I etterkrigstiden økte biltrafikken og ble et stort problem for Oslo. På grunn av bilens endring av bybildet, ble Youngstorget brukt mye som parkeringsplass for biler (Figur 67). Torggata ble etter hvert en svært trafikkert gate. I henholdsvis 1952 og 1958 flyttet både kinoen og operaen inn i det tidligere Folketeateret ved torget. 1978 ble politistasjonen flyttet fra Møllergata 19 til Grønland. Bygget eksisterer fortsatt i dag, som en del av Regjeringskvartalet (Butenschøn, 2013).



Figur 67: Bildet er fra 1963, og viser hvor trafikkert området ble gjennom 1960 årene (Digitaltmuseum.no, 2017).



Figur 68: Bildet er fra 1957 og viser Einar Gerhardsen talende på Youngstorget (ndla.no,u.å.).

5.5.3 POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

Operaen hadde tilhold i Folketeaterbygget frem til åpningen av operaen i Bjørvika i 2008. Etter terrorangrepet 22. juli 2011 ble Youngstorget et viktig symbolsk og samlende tilholdssted for pårørende og berørte.

I dag har folketeateret kommet tilbake på sin opprinnelige plass, og området fremstår i dag som en sosial arena med aktivt liv både dag- og nattestid. Området har ulike kvaliteter og stort mangfold i form av bygningsstruktur, etnisiteter, kulturer, identitet

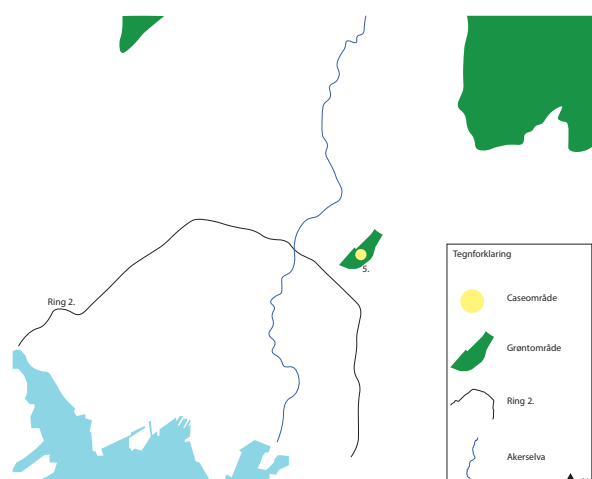
og ideologier. Byromstypen har ikke endret seg gjennom tiden, men formålet med plassen og hva den var ment for, har hatt stor variasjon gjennom vekstmodellene. Dette vil si at Youngstorget har hatt en byromstype som torg gjennom historien. Likevel har området vært viktigst som et politisk samlings- og møtested. Området har i dag en autonomi som er preget av de ulike politiske organisasjonene som er etablert rundt torget. Dette bidrar til å styrke torgets formål som politisk arena for befolkningen (Figur 69). Selv på 1960-tallet da biltrafikken var svært dominerende i området, beholdt torget sin funksjon som politisk arena. Torget har med andre ord endret figurer gjennom historien.



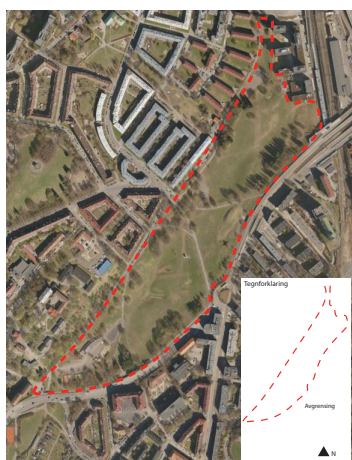
Figur 69: Kvinnedagen på Youngstorget 2017 (Fagbladet.no, 2018).

5.6 TORSHOVDALEN

Torshovdalen er en park som ligger i bydelen Sagene i Oslo (figur 70), hvor den østlige delen av parken grenser til bydelen Grünerløkka. Parken har et areal på ca. 125500 m². Tallene er hentet gjennom målefunksjonen på Gule sider. Utgangspunktet for de tidligste parkene i Oslo var de private hagene for borgerklassen. De private hagene ble utover 1700-tallet åpnet for offentligheten (Eike, 2006). Torshovdalen fremstår som et ravinlandskap (Eliassen, 2005). Et ravinlandskap er en mindre dal med bratt terreng, formet gjennom elveerosjon (Hagen, 2018). Torshovdalen har en byromstype som park, og en viktig del av parksystemet fra 1950-tallet.



Figur 70: Figuren viser Torshovdalen i en større kommunal kontekst.



Figur 71: Figuren viser en nærmere avgrensning av området. 5 . 6 . 1

5.6.1 KOMPAKT BY

Sagene er en bydel som fra gammelt av har vært preget av industri langs Akerselva. Byrommet fremstod som åpent, og ble ikke tatt i bruk før gjennomføringen av parkutbygningen etter 2.verdenskrig. Globaliseringen og industrialiseringen førte til et økende behov for grøntområder i byen fra tidlig 1900-tallet. Parkene skulle tilføre noe friskt og vakkert for befolkningene i den støvete byen (Eike, 2006)



Figur 72: Bilde til venstre er tatt i 1929 mot den fremtidige parkens sydside (Oslobilder.no, u.å.).



Figur 73: Bilde til høyre er tatt mot de tidligere kornsiloene (Oslobilder.no, u.å.).

5.6.2 STORBYSYSTEMET

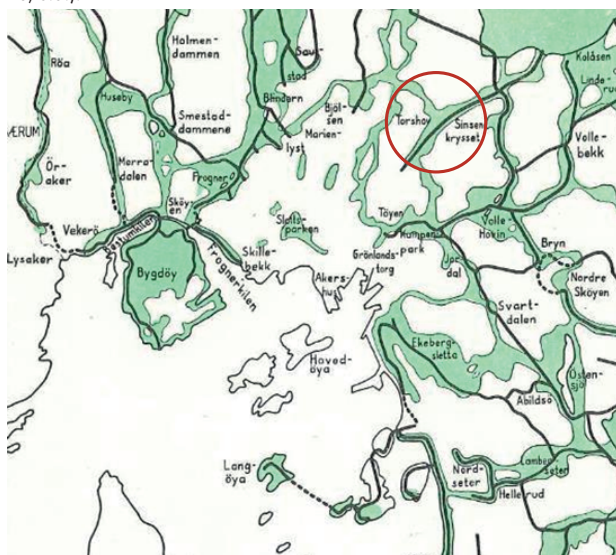
Torshovdalen park ble tegnet i 1938 av Eyvind Strøm (Apall-Olsen, 2007). Torshovdalen var avsatt som grøntområde i den kommunale parkplanen fra 1949. Planen ble vedtatt i 1953, og ble viktig for utvikling av grøntområdene i generalplanen for Oslo fra 1950 (Jensen, 2016). Den ble også viktig for generalplanen av 1960 (figur 75)).

Området er et eksempel på et av de sammenhengende grøntdragene som ble utviklet på starten av 1900-tallet. Formålet var å skille områder fra hverandre, samtidig som det skulle fungere som en forbindelse mellom ulike områder (Jensen, 2016). Dette kan ses i sammenheng med Eberstadt, Møring og Pettersens plan for Stor-Berlin og stjernebyen. Stjernebyen skulle innføre kileformede parkdrag som igjen skulle forbindes med parkbelter (Hals, 1929). Hals (1929) introduserte parksystemet som et åpent land. Parksystemet skulle bryte utvidelsen mellom det som var og det som skulle bygges senere i generalplanen fra 1934. Han beskrev at planen ville "introdusere kileformige innsnitt fra periferien inn mot centrum." (Hals, 1929:197).

Torshovdalen skulle fungere som et sammenhengende grøntbelte som var forbundet med marka (figur x). De grønne områdene ble planlagt etter prinsipper om å øke beboernes livskvalitet og folkehelse (Apall-Olsen, 2007). Marius Grønne utarbeidet en parkplan for Torshovdalen i 1958, og selve parkdraget sto ferdig i 1960. Parkdraget var en forenklet utgave av slik Torshovdalen park fremstår i dag (Eliassen, 2005).



Figur 74: Flyfotoet er fra 1954 og viser Torshovdalen ovenfra (Oslobilder.no, u.å.).



Figur 75: Figuren viser Torshovdalen som en del av et større sammenhengende parksystem i Generalplanen av 1960 (Byplankontoret & Oslo kommune, 1960: 28).



Figur 76: Det nederste bildet er fra 1958, og viser Torshovdalen som et rekreasjonsområde (Oslobilder.no, u.å.).

5.6.3 POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

I 2006 sto Sinsen T-banestasjonen ferdig (Norbetong.no, u.å.), og ble plassert nord for Torshovdalen. Det ble bygd en skatepark i den sørlige enden av parken i 2010. I 2014 fikk parken oppført en stor kunstinstallasjon kalt Hodet N.N (figur 77) designet av Marianne Heske (Skulpturstopp.no, u.å.).



Figur 77: Torshovdalen med Kunstverket Hodet.

I dag er Torshovdalen et sentralt rekreasjonsområde og knutepunkt for de nærliggende boligområdene Torshov, Sinsen og Rodeløkka rundt parkdraget. Parken avgrenses av store veisystemer bestående av Trondheimsveien og Fagerheimgata. Utover 2000-tallet har det blitt en økende fortetting i området. Dette skyldes mye engasjement fra private utbyggere som kjøper opp private tomter for utbygging, og fortetningspolitikken som er gjeldende i Osloregionen. Torshovparken fremgår i dag som en fragmentert parkåre, og er ikke en del av et sammenhengende parksystem slik det opprinnelig var planlagt. Disenbekken rant tidligere gjennom parkdraget, men er i dag lagt i rør (Eliassen, 2005). Området har siden begynnelsen av 1900-tallet hatt en byromstype som grønt rekreasjonsområde, men som etter hvert har fått et tydeligere uttrykk som park.

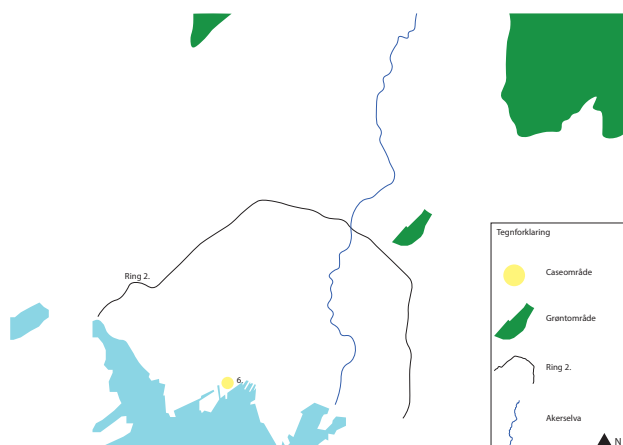
Parken fremgår ikke som en del av en helhetlig struktur som opprinnelig planlagt. Oppsummert viser denne utviklingen at man tidligere så på grøntstrukturen som et helhetlig system, noe som ikke fremgår like tydelig i dag. Området har fra tidlig av vært avsatt som grøntområde, selv om det har tatt tid før parken ble utbygd og realisert. Dette medfører at formålet og bruken gjennom alle år har vært rekreasjon.



Figur 78: Illustrasjonen viser eksisterende fasilitetene i parken.

5.7 AKER BRYGGE

Aker Brygge utgjør i dag en transformert sjøfront sør for Rådhuset (figur 79), og er en viktig del av Havnepromenaden. Området utgjør i dag et areal på ca. 60 000 m² (Linstow.no, u.å.).



Figur 79: Illustrasjonen viser Aker Brygge i en større kommunal kontekst.

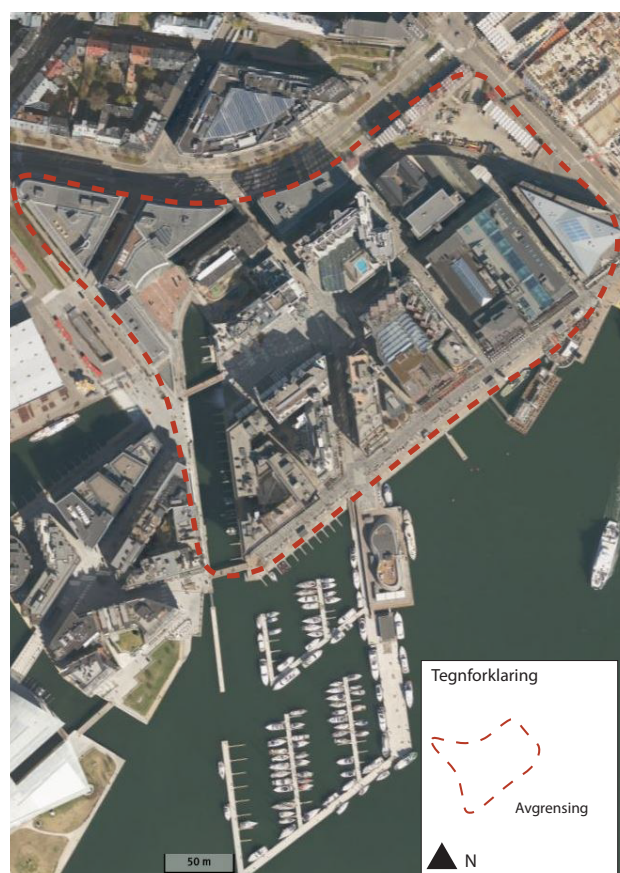
5.7.1 KOMPAKT BY

Aker Brygge ble en del av forstadsbebyggelsen da Christiania utvidet seg på 1800-tallet (Linstow.no, u.å.). Område ble betraktet som et dårligere strøk for Christianias fattigere befolkning. Havneindustrien var viktig i området fra 1842, som det første industriområdet langs fjorden. Aker mekaniske verksted ble startet opp i 1842, og etablerte seg på Holmen i 1854, i dag kalt Vika. På siste halvdel av 1800-tallet var verftets viktigste oppgave å reparere skip og stålkonstruksjoner. Vestbanehallen fungerte som jernbanestasjon frem til 1980, da Oslostunnelen åpnet mellom Skøyen stasjon og Østbanehallen (Aftenposten Redaksjon, 2014).

5.7.2 STORBYSYSTEMET

Utover 1950-tallet ble verftsindustrien effektivisert og modernisert. Dette førte til mindre behov for denne typen arbeidskraft, og et større behov for ingeniører og planleggere som organiserte produksjonen. Utover 1970-tallet ble produksjonen igjen endret på grunn av oljefunnet i Nordsjøen i 1967. Dette medførte at man begynte å produsere konstruksjoner knyttet til oljeindustrien. Utover 1980-tallet så man større muligheter i eiendomsutvikling av området. Dette førte til nedleggelse av Aker mekaniske verksted i 1982 (Industriuseum.no, u.å.).

Da mye av biltrafikken gjennom sentrum, ble lagt under bakken på 80-tallet, gav det nye muligheter for byutvikling. Byen og fjorden ble lyst ut som en nordisk idékonkurranse i 1982 (Gjerland, 2015). Hensikten var å fremme idéer knyttet til hele Oslos indre havn. Etter avindustrialiseringen oppstod det ledige arealer som kunne benyttes til eiendomsutvikling. Idékonkurransen førte til at man

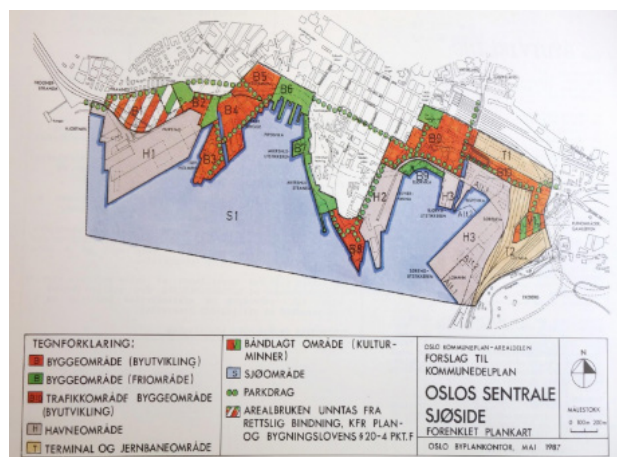


Figur 80: Figuren viser avgrensningen av området.

så muligheten for å gi byen en attraktiv sjøfront. Aker Brygge ble et prøveprosjekt for ny bytenkning, ved å blande private og offentlige virksomheter. Planen var i utgangspunktet tenkt å utvikle en kombinasjon av bolig, næring, kultur og utdanningsinstitusjoner som en del av utformingen på Aker Brygge (Butenschøn, 2013). Området ble åpnet i 1986, midt under den såkalte «jappetiden». «Jappetiden» omtales som perioden 1983-1987 da unge mennesker investerte i aksjer, eiendom og eiendomsutvikling. Målet var å kjøpe seg inn i gamle industriselskaper og starte nye selskaper i bransjer som var i vekst. På den måten kunne man få en stor avkastning og tjene raske penger (Industrimuseum.no, u.å.). Aker Brygge gjenspeilte «jappenes» livsstil med luksuriøse butikker, kontorbygg, leiligheter og restauranter. Markedet fikk i 1988 et boligkrakk som vedvarte de påfølgende årene.



Figur 81: Bilde viser Aker mekaniske verksted (Industrimuseum.no, u.å.).



Figur 82: Bildet viser plantegningen av Aker Brygge fra 1987 (Oslo byplankontor, 1987:7).



Figur 83: Bildet utbyggingen av Aker Brygge mot slutten av 1980-tallet (Oslobilder.no, u.å.).

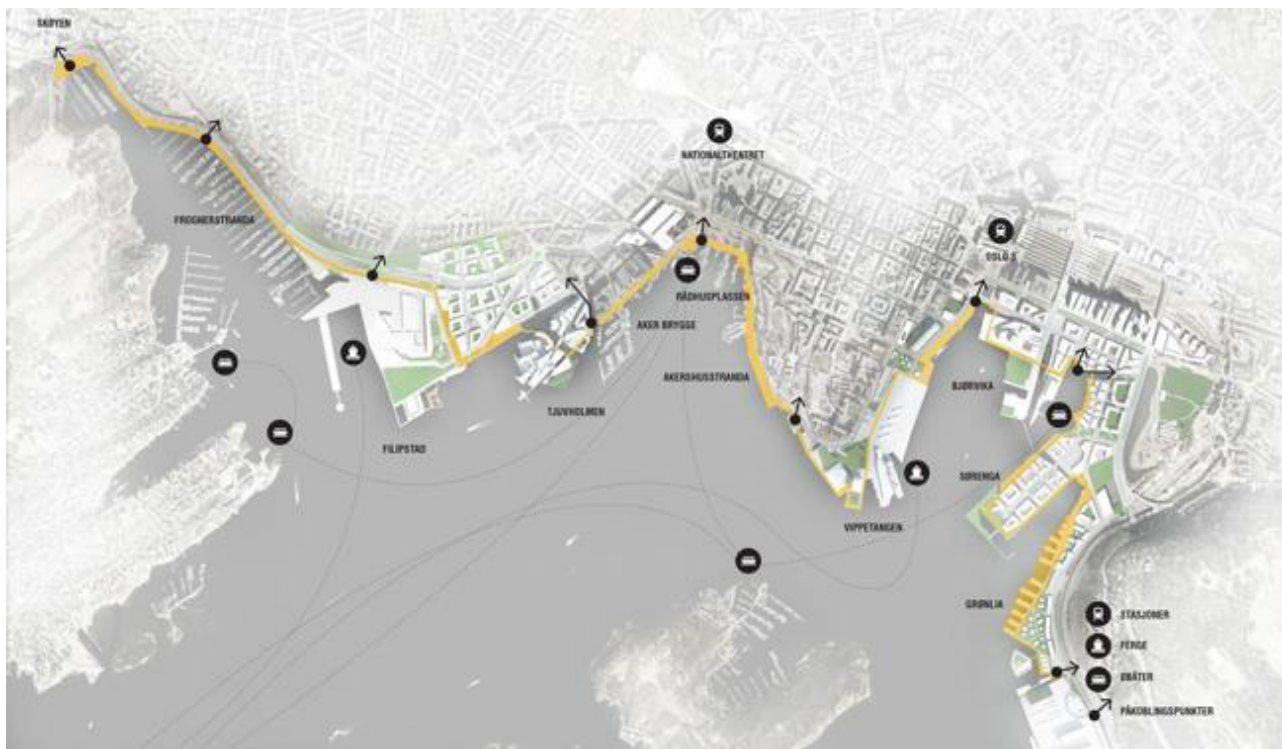
5.7.3 POLYSENTRISK NETTVERKSREGION

Utviklerne lærte mye om hvordan man skulle tilrettelegge for et attraktivt byliv, med aktive fasader på gateplan der mennesker ferdes. Mye inspirasjon ble hentet fra den danske arkitekten og byplanleggeren Jan Gehl. Bygningsmassene ble oppført ut fra gatestrukturen. Utformingen ble anlagt etter forbildet om den tette og sammensatte europeiske byen. Prosjekteringen av Aker Brygge regnes som en av de mest vellykkede byområdene i Europa etter 1980 (Butenschøn, 2013). Aker Brygge eies i dag av Norwegian Property ASA, noe som også medfører at de har ansvaret for bryggedriften

(Akerbrygge.no, u.å.). I 2011 startet en ny ombygging av området som ble pusset opp frem til 2014. Videre sto utbyggingen av Tjuvholmen i fokus. Dette var hovedsakelig i forbindelse med utbyggingen av Havnepromenaden (figur 84) og fjordbyutviklingen. Planleggingen av fjordbyen ble påbegynt rundt 2000, i 2003 ble reguleringsplanen for Bjørvika vedtatt og i 2008 ble Fjordbyplanen vedtatt av bystyret (Plan- og bygningsetaten, 2008). Totalt er Havnepromenaden en ni kilometer langt byrom som Oslobeboerne kan benytte i det urbane landskapet. Aker Brygge ble et kombinasjonsområde mellom gamle industribygg og nye moderne bygninger. Området tilbyr en rekke ulike kulturopplevelser og en nærhet til sjøen som man ikke opplever i andre deler av byen.

Området er i dagens sentral del av Havnepromenaden

og Oslos fjordbyutvikling. I dag inngår Aker Brygge og Tjuvholmen som en del av Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027 (Plan- og bygningsetaten et al., 2017). Handlingsprogrammet skal fungere som et verktøy, for utvikling av de offentlige rommene når bilen reduseres (Plan- og bygningsetaten et al., 2017). Aker Brygge er privat eid, og dette tilsier at kommunen ikke forvalter området (Butenschøn, 2013). Norwegian Property eier eiendommen noe som gjør at de kan sette egne restriksjoner på hva de mener er god tatt oppførsel innad i området. Dette tilsier at tiggning, som ikke er ulovlig etter norsk lovgiving, kan anses som en oppførsel som ikke godtas innad i området. Videre har en rekke av byens kjente kulturinstitusjoner blitt flyttet langs Havnepromenaden, og i dag finner man eksempelvis Astrup Fearnley Museet på Tjuvholmen (figur 85).

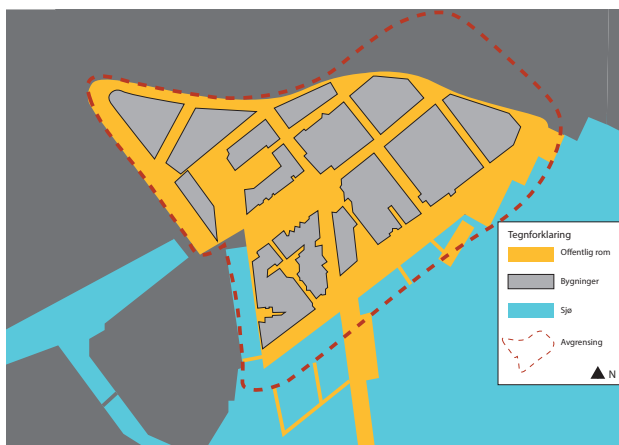


Figur 84: Kart over Havnepromenaden i Oslo (Visitoslo.no, u.å.).

Området var tidligere en forstad til det gamle Christiania, der området fremsto som en slum. Senere har området utviklet seg til å bli en viktig industrihavn hvor skipsverft og konstruksjoner til oljeproduksjon ble produsert. I dag fremstår området som en luksuriøs sjøfront som appellerer til den rikere delen av samfunnet. I takt med disse endringene har også byromstypen og autonomien innad i området endret seg.



Figur 85: : Bildet til høyre viser Astrup Fearnley Museet på Tjuvholmen.



Figur 86: Figuren viser arealavgrensningen og offentlige rom på Aker Brygge i dag.

5.8 OPPSUMMERING

I dette kapittelet ser man at autonomien og figurene til de ulike byrommene har utviklet seg i takt med byutviklingen, og oppstått på bakgrunn av spesifikke behov. Tabellen nedenfor illustrer at figuren til ulike typer byrom endres gjennom de ulike vekstmodellene (figur 87).

I den kompakte byen var byrommene tydelige definert med hver sin figur knyttet til hvert sitt byrom. Industrialiseringen som førte til jernbanen, forstadsbanen og etter hvert bilen, bidro til å spre byutviklingen. Samtidig ble byromstyper agenda for nye figurer. Likevel ser man gjennom Harald Hals sin generalplan for Stor-Oslo at man ønsker å samle byens urbane rom gjennom ulike strukturer, som eksempelvis parkforbindelsene i storbyssystemet. Dette gjorde at byrommene kunne oppleves som en struktur i en del av et system gjennom denne vekstmodellen.

Ved overgangen til den polysentriske nettverksregionen går man tilbake til prinsipper

som knyttes til den kompakte byen, ved å fortette innenfor allerede eksisterende bebyggelse. Den nyliberalistiske politiske retningen, som ble tydeliggjort gjennom plan- og bygningsloven av 1985 medførte at man i større grad en tidligere åpnet opp for private utbyggingsprosjekter og reguleringsplaner. Private aktører retter dermed planleggingen mer lokalt og definerer byrom som nye figurer. Figurene til ulike byromstyper blir i større grad enn tidligere definert gjennom styringsverktøy, der dagens figurer har vært gjenstand for andre figurer i de andre vekstmodellene. Mellomrommet har dermed fungert som ulike kulturelle figurer og fått en ny betydning over tid. Byrommene kan få en ny bruk og nye forventninger til hvordan de skal forvaltes, uten nødvendigvis å gå gjennom store fysiske endringer.

Navn	Byrom	Figur: <u>Kompakt by</u>	Figur: <u>Storbysystemet</u>	Figur: <u>Polysentrisk nettverksregion</u>
Akerselva	Elv	Handelsåre og energikilde	Energikilde	Rekreasjonsområde
Christiania Torv	Torg	Handel- og religiøst sentrum	Motorvei og bensinstasjon	«Shared space»
Karl Johans gate	Paradegate	Nasjonal møteplass	Nasjonal møteplass	Nasjonal møteplass
Youngstorget	Torg	Handel- og demokratisk sentrum	Parkeringsplass og demokratisk- og politisk møteplass	Demokratisk- og politisk møteplass
Torshovdalen	Parkdrag	-	Parkdrag	Park
Aker Brygge	Transformert havneområde	Havneindustri/Mekanisk verksted	Havneindustri/Mekanisk verksted	Privateid urban sjøfront

Figur 87: Tabellen viser hvordan den sosiokulturelle figuren til ulike typer byrom endres over tid.

KAPITTEL 6
DAGENS SIKKERHETSAGENDA I FELLESSKAPETS
AREALER

6.1 INTRODUKSJON

Kapittelet utforsker på hvilken måte det fremgår en bevissthet om hvordan fellesskapets arealer forvaltes i dag. Kapittel 5 så hvordan byromstyper med en bestemt figur, fikk nye figurer i de ulike vekstmodellene. Dette fører oss over på hvordan dagens agendaer påvirker mellomrommet. Det knyttes utfordringer til hvordan et byrom med en agenda forholder seg til resten av byens mellomrom. Dette er aktuelt i dag fordi det oppstår nye tilnærminger til byrommene. Sikkerhetstiltakene rundt statsinstitusjoner i byen og steder hvor større folkeansamlinger oppholder seg, er eksempler på en ny tilnærming. Kapittelet skal derfor utforske hvordan de lokale rommene, med sikkerhet som en bestemt agenda, forholder seg til mellomrommet som en helhetlig struktur i byen.

6.2 SIKKERHET SOM NY AGENDA

De siste årene har sikkerhetsagendaen fått mer innflytelse i mellomrommet. Sikkerhetstiltak dukker opp i bestemte byrom, for å forebygge store ødeleggelser av fysiske objekter. Vår informant påpeker at enkelte fysiske objekter blir automatisk sikret jamfør sikkerhetsloven. Slike objekter kalles skjermingsverdige objekter, og kan nevnes som departementsbygg og militære objekter (Hemmingby, 2018). Sikkerhetstiltakene retter seg også mot tap av menneskeliv.

Dagens byutvikling og politikk står overfor en rekke nye problemstillinger som preger bybildet og dens strukturer. Vår informant forteller at bakgrunnen for sikkerhet, som en ny type agenda i byrom, har en sammenheng med at utvikling har skjedd over lengre tid. Den er heller ikke forårsaket av enkeltstående hendelser. På 70-80-tallet var terror gjerne relatert til Baskerland og Irland, hvor målet var å påvirke myndighetene. Gjennom 90-tallet skjedde det en endring i Frankrike, ved at ekstreme militante islamister angrep vilkårlige personer med eksplosiver i det offentlige rom. Fra 2000-tallet ble problemet internasjonalt da al-Qaida angrep ulike vestlige destinasjoner (Hemmingby, 2018).

Huuse (2016) skriver at det har skjedd flere terrorangrep i Europasiden år 2000. Disse angrepene er gjennomført ved bruk av selvmordsbombere, plantede bomber og skytevåpen. Mange mennesker har blitt drept, samtidig som kaos og frykt har spredd seg. Bombeangrepet på en buss og T-banenettet i London 7. juli 2005, og terrorangrepet på utestedet Bataclan 13. november 2015 i Paris er eksempler. Disse terroristene var knyttet til ikke-vestlige kulturer, der ulike terrororganisasjoner som Den islamske

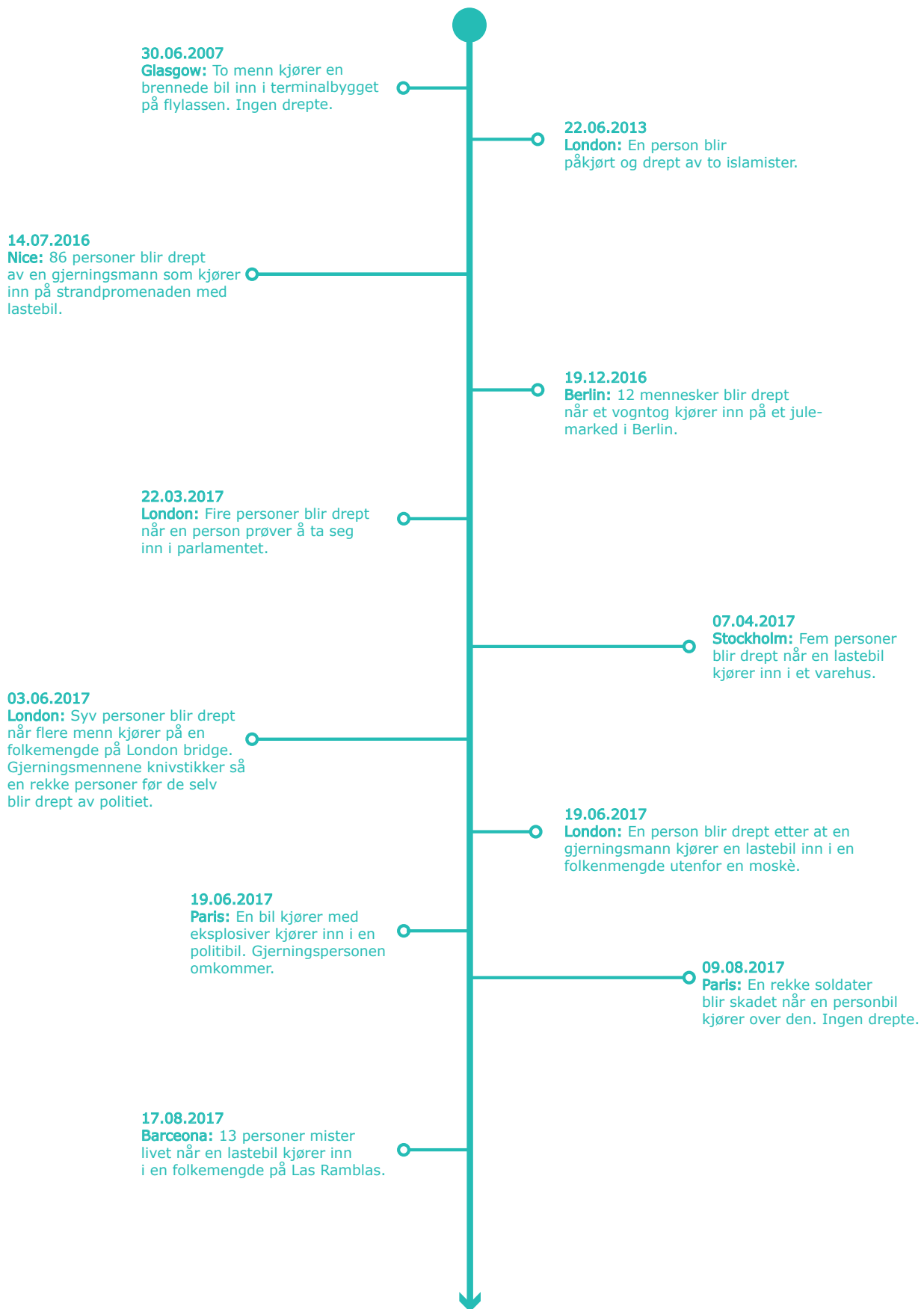
stat (IS) og al-Qaida tok på seg skylden (Huuse, 2016). Selv om det er terrororganisasjoner som stod bak, ble handlingene utført av enkeltpersoner eller i mindre grupper.

Under terrorangrepet 22. juli 2011 i Oslo (Stiegler, 2016), ble hele den norske befolkningen vitne til både bombeeksplosjonen i Regjeringskvartalet og skytingen på Utøya. Angrepet ble utført av en enkeltperson. Før dette angrepet var det nærmest utenkelig for folk flest at noe slikt kunne hende i Norge. Handlingene den 22. juli ble stående som et angrep på den norske stat, demokratiet og Arbeiderpartiet. Etter terroren 22. juli besluttet Byrådet i Oslo 25. april 2013, at deler av Karl Johans gate forbi Stortinget og Akersgata skulle stenges for biltrafikk i en periode, på bakgrunn av en risikoanalyse (Stortinget, 2013). Sensommeren 2013 dukket det opp blomsterkasser i jern langs Stortinget på Karl Johan, samt bomber på hver side av gaten bak Stortinget. Blomsterkassene var ment som midlertidige sikringstiltak. Tiltakene skulle forhindre parkering og vanlig biltrafikk, med et spesielt fokus på at varebiler med sprengstoff ikke kunne parkere inntil bygningen (Berg et al., 2014). Fokuset etter at Regjeringskvartalet ble utsatt for bilbomben 22. juli 2011 var dermed å sikre signalbygget Stortinget som et enkelt objekt, der fokuset i mindre grad var rettet mot folkeansamlinger. Man begynte å sikre og forebygge i gater, som er konkrete offentlige rom, for at man på den måten skulle unngå gjentakelser.

6.3 UØNSKEDE HENDELSER RETTET MOT FOLKEMENGDER

De siste ti årene har terrorister hatt større fokus på terrorhandlinger knyttet til kjøretøy (figur 85). Angrepene har fokusert på større folkeansamlinger. I 2016 ble både Frankrike og Tyskland utsatt for terrorangrep i form av lastebilmassakre. 14. juli 2016, på den franske nasjonaldagen, ble 84 personer drept da en lastebil kjørte ned folk på en promenade i Nice (Røsvik et al., 2016). Samme år ble 12 drept og nærmere 50 skadd i Berlin da en semitrailer kjørte inn i et julemarked (Olsson, 2016; Ravndal et al., 2016). Begge hendelsene knytter seg til radikale islamister, der den sistnevnte hendelsen knyttes til terrorgruppen IS. I mars 2017 ble London utsatt for en terroraksjon da en person i en bil kjørte ned mennesker. Fem ble drept og rundt 40 skadd (Barstein & Røset, 2017). Stockholm ble også utsatt for en terroraksjon i april 2017. En mann stjal en lastebil og kjørte ned mennesker i en gågate. Fire personer ble drept og 15 skadd i hendelsen (Brenna et al., 2017; Suvatne & Johansen, 2017). I august samme år ble Barcelona rammet av en terrorhendelse, da en varebil kjørte ned mennesker i turistgaten La Rambla. 13 ble drept og nærmere 100 ble såret i angrepet som IS tok på seg ansvaret for (Barstein et al., 2017). I desember 2017 kjørte også en person inn i en folkeansamling i Melbourne (Kolberg, 2017). 7. april 2018 skjedde det en lik hendelse i Tyskland. To mennesker omkom og 20 ble skadd. Hendelsen fant sted på en bilfri plass i sentrum av byen Münster (Kolberg & Døvik, 2018). 23. april 2018 kjørte en varebil inn i et travelt område i Toronto. 10 mennesker ble drept, og 13 personer ble skadd (Fuglesang & Ertesvåg, 2018). Hendelsene i Melbourne, Münster og Toronto knyttes ikke til terror, men viser den samme type handling. Disse enkelthendelsene henviser seg mer lokalt i dag enn tidligere.

TERRORANGREP GJENNOMFØRT MED KJØRETØY I EUROPA



Figur 88: Figuren viser terrorangrep gjennomført med kjøretøy i Europa de siste 10 årene (Figuren er egenprodusert, men informasjonen er hentet fra (Kalajdzic, 2017)).

6.4 HENDELSER SKAPER NYE TILNÆRMINGER

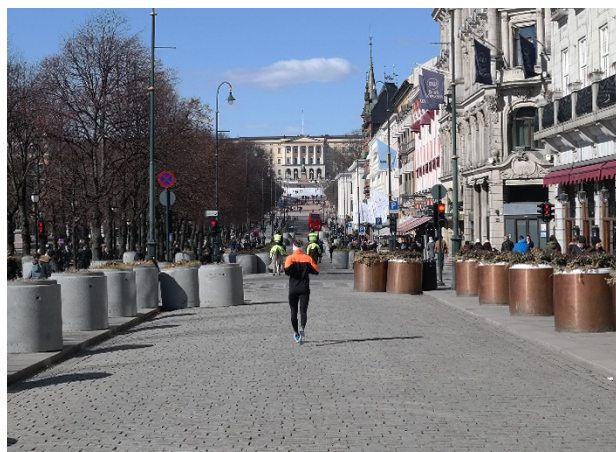
Enkelt hendelsene i den vestlige verden har ført til sikkerhetstiltak i bestemte byrom. Man ser stadig et større behov for å sikre og kontrollere mellomrommet i byen. Byens rom skal være allment tilgjengelig og et sted hvor demokratiet møtes. Det offentlige rommet blir i dag en agenda for sikring mot bestemte handlinger. De tre grunnleggende rettighetene, kontroll, tilgang og bruk, som knytter seg til det offentlige rommet (de Magalhães & Trigo, 2017), blir i større grad preget av kontroll. Myndigheter overvåker, kontrollerer og gjennomfører perimetersikringer rundt objekter, men også tiltak for å beskytte folkeansamlinger. Det oppstår dermed to nye tilnærminger til byrommene. Disse er sikring av objekter og sikring av mennesker. Dette medfører at tilgang og bruk kan begrenses ved gjennomføring av disse spesifikke sikringstiltakene.

Det er viktig at staten og Oslo kommune beskytter menneskene i byen, men ansvaret ligger like mye i at mellomrommet forblir offentlig. De offentlige rommene skal være åpne, tilgjengelige og fremme demokratiet selv om man også har behov for kontroll (de Magalhães & Trigo, 2017). Disse rettighetene blir i større grad utfordret i dagens samfunn, noe man kan se gjennom midlertidige tiltak langs Karl Johans gate og kommende permanente tiltak i det nye Regjeringskvartalet.

På grunn av den økte terrortrusselen ved bruk av varebiler og lastebiler, ble det satt i gang konkrete tiltak på 17. mai i fjor. Bach et al. (2017) skriver at det ble oppført sikkerhetstiltak i tilknytning til barnetoget på Karl Johan i Oslo. Politiets sikkerhetstjeneste (PST) hadde oppjustert trusselbildet etter terrorangrepet i Stockholm, og etter funnet av en bombelignende gjenstand i Oslo. Likevel hadde ikke trusselbildet

endret seg før tiltakene ble iverksatt denne dagen. Tiltakene som ble gjennomført på 17. mai var mer synlig politi, kommunale kjøretøy, som sperret sidegatene til Karl Johans gate og andre utplasserte objekter. Tiltakene ble oppført for å ivareta sikkerheten og ha mer kontroll i byen.

7. november 2017 dukket det opp flere sperringer på Karl Johan. Disse skulle forhindre bilbasert terror (Udland, 2017). Det var ingen direkte trusler, men kommunen hadde likevel satt opp blomsterkasser i betong og benker for å redusere risikoen. Målet var at de skulle integreres i bybildet (Borgersrud, 2017). Myndighetene ble derfor påvirket av enkelt hendelser, noe som i dag får store konsekvenser for utvalgte byrom, men også mellomrommet som helhet.



Figur 89: Sikkerhetstiltak oppført langs Karl Johan høsten 2017.

Prinsiplanen Oslo sentrum - gatebruk og grunnsikring - Et verktøy for et tryggere byrom (Kommunal- og moderniseringsdepartementet et al., 2014) er et styringsverktøy som tilrettelegger for at byrom i Oslo sentrum skal være trygge. Verktøyet påpeker at det har vært et større fokus på å sikre nasjonale styringsfunksjoner, viktig infrastruktur, materielle og menneskelige verdier etter terrorhendelsen 22. juli 2011. De viktigste tiltakene i planen er å øke avstanden

mellom objekter og trafikk, endre kjøreretninger, gategeometri, redusere hastigheten, trafikkmengden og iverksette perimetersikring, som stenges for biler, men samtidig oppleves som åpent for mennesker. Prinsippplanen er ikke en juridisk bindende etter plan- og bygningsloven av 2008 (Kommunal- og moderniseringsdepartementet et al., 2014). Planen er dermed et verktøy for å sikre en agenda byen. Prinsippplanen vil samtidig at byen skal være åpen og tilgjengelig, men utdyper ikke hvilke konsekvenser sikkerhetstiltakene får for mellomrommet.

6.5 REGJERINGSKVARTALET

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2014) skriver at Regjeringen den 22. mai 2014 gjorde en beslutning om hovedkonseptet for det fremtidige Regjeringskvartalet. Regjeringskvartalet skal blant annet være en samlokalisering som inkluderer alle departementene utenom Forsvarsdepartementet. Det skal bygges mellom Møllergata og Akersgata, og utformingen skal fremstå som åpent og inkluderende for mennesker som oppholder seg der. Likevel er sikkerhet grunnleggende og et hovedfokus i konseptet.

I reguleringsplanen for det nye Regjeringskvartalet blir sikkerhet trukket frem som et sentralt premiss. Det skal blant annet utarbeides en områdesikring, en ytre perimenter, som har til hensikt å sluse inn kontrollerte kjøretøy. Poenget er å forhindre at ukontrollerte kjøretøy kommer for nærme regjeringsbygningene. Videre skal en indre perimenter bidra til ulike sikkerhetstiltak som er integrert og mindre synlige enn den ytre perimenter. De indre sikkerhetstiltakene vil blant annet bestå av gatemøbler, vannspeil og terrengbearbeiding i det offentlige rommet (Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2017). Et spørsmål er om alle disse sikkerhetstiltakene er nødvendige. Dominerer de bybildet vil kanskje mennesker oppleve byrommene som ekskluderende. Vår informant påpeker at sikkerhet er viktig, men det kan ikke bli så fremtredende at det går på bekostning av logistikk og funksjonalitet i område (Hemmingby, 2018). Svensen (2016) skrev i *Arkitektnytt* (09/2016) at etatsdirektør de Vibe uttalte, i forslaget til reguleringsplan for nytt Regjeringskvartal, at perimetersikringen rundt det nye Regjeringskvartalet var større enn hva som er bra for byen. Hun mente det bør gå an å tenke annerledes,

der dagens sikkerhetsagenda har overtaket i planleggingen. En differensiering av sikkerhet som spres rundt omkring i Oslo kunne blitt diskutert i et større omfang, enn å plassere alle departementene innenfor perimetersikringen. På den måten kunne man redusere perimetersikringen i Regjeringskvartalet ved å ha flere departementsområder spredt i byen, med ulik grad av sikkerhetsnivå.

Terrorhandlingene har ført til flere midlertidige og raske tiltak for å bedre sikkerheten og kontroll i ulike byrom i Oslo. Offentlig styring og forvaltning (de Magalhães & Trigo, 2017), gjennom kontroll av de offentlige rommene, har blitt tydeligere i Oslo. Permanente og midlertidige sikkerhetstiltak som overvåking, pullerter, bomber, blomsterkasser og gjerder er eksempler på dette. De har blitt tvunget frem på bakgrunn av terrortrusselen. Samtidig som disse tiltakene har blitt implementert ulike steder i Oslo, bør det stilles spørsmål om bruk og tilgang til de offentlige rommene blir godt nok ivaretatt.



Figur 90: Illustrasjonen viser indre og ytre perimetersikring til nytt regjeringskvartal (Skjermdump fra Statsbygg, 2016).

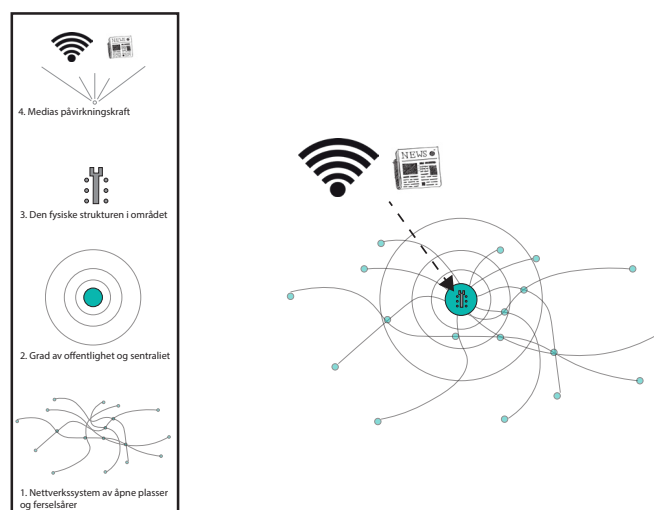
6.6 MEDIAS PÅVIRKNINGSKRAFT

Utviklingen av dagens samfunn har gått fra en offentlig sfære med en direkte kontakt og kommunikasjon i det offentlige rommet, til å utvide denne kommunikasjonen gjennom ulike sosiale plattformer. Internett og media, uten en direkte kommunikasjon i det offentlige rommet, er eksempler på slike plattformer (Low, 2017). Dette resulterer i at man ikke er nødt til å oppholde seg i de offentlige rommene som tidligere, for å kommunisere med hverandre. I dag er media den mest effektive måten å spre informasjon på, og omtales som den fjerde statsmakt. Media bidrar til å sette direkte fokus på bestemte områder, som gjerne er knyttet til identitetsskapende steder eller statlige institusjoner. Som en utvidelse av den offentlige sfæren kan media være en bidragsyter til å eksponere enkelte steder for oppmerksomhet. Media kan også bidra til å sprer reaksjoner og opptøyer (Low, 2017). Dette kan medføre at stedene blir utsatt for skjulte krefter som eksempelvis terror. Media påvirker i stor grad det offentlige rommet, og på denne måten utvidelsen av den offentlige sfære gjennom kommunikasjonen som formidles.

Vår informant forklarer at media formidler

synspunkter fra ulike interessegrupper. I 2004 startet en stor prosess rundt stengingen av Grubbegata for kjøretøy etter anbefaling fra en rapport utarbeidet av politidirektoratet. I 2007 gikk Aftenposten ut mot prosjektet og prosessen, og latterliggjorde stengingen av Grubbegata. Eksemplet viser hvordan media bidrar til at man i enkelte tilfeller blir mer forsiktig med å etablere sikringstiltak. 2011 gikk bomben utenfor Regjeringskvartalet av, slik skrekkscenariot ble beskrevet i rapporten. Media kan derfor påvirke begge veier, både for at myndigheter skal sikre mer, men også gi en oppfatning av at man bør sikre mindre (Hemmingby, 2018).

Figur 91 viser de grunnleggende strukturene, sentralitet, bebyggelse og åpne rom og ferdsel, som utgjør hvert sitt lag. Strukturene legges overlappende i en lagvis inndeling, og viser hvordan de ulike strukturene kan skape konflikt i nettverket av åpne rom og ferdsel, sentralitet og bebyggelse. Dette ved at de sammen sørger for at enkelte byrom blir spesielt eksponert. Media virker inn på utvidelsen av den offentlige sfære, og kan dermed ha en stor innflytelse på å hvordan ulike byrom fremstilles for offentligheten.



Figur 91: Illustrasjonen viser hvordan enkelte offentlige rom i nettverket av åpne rom og ferdsel blir gjenstand for høy trafikk i form av mennesker. Disse rommene kan bli ekstra eksponert gjennom media.

6.7 POLITIKKENS INNVIRKNING PÅ BYROM

Byutviklingen har de siste årene rettet seg mot å skape et myldrende byliv i mellomrommet gjennom tilgjengelighet og åpenhet. I dag ser en samtidig et større behov for sikring gjennom fremtredende tiltak. Det offentlige rommet påvirkes av politikken knyttet til uønskede hendelser. Bekymringer knyttes til om at politikken gir etter for trusselbildet og derfor en tvangsstyring av det offentlige rommet (Lavin, 2017). På bakgrunn av terrorhendelsene gjennomført med kjøretøy i Europa, og andre deler av verden, har sikring av byrommet fått et nytt politisk hensyn. 22. juli er også en hendelse som har ført til økt sikkerhet i byrom. Enkelte hendelser utført av terrorister, har ført til at befolkning og myndigheter har blitt satt i bevegelse. Dette har medført radikale tiltak i bestemte byrom, som vi i dag ser i byrom hvor folkemengder samles og rundt regjeringsinstitusjoner i byen. Dette er et relativt nytt fenomen. Tidligere har fokuset vært rettet mot å beskytte og sikre objekter slik som viktige bygninger og institusjoner. Dagens sikkerhetsagenda forutsetter en større sikring av viktige folkeansamlinger i Oslo, der sikring av byrommene mot kjøretøy får mye kraft selv om det foregår i kompleksiteten.

I et sikkerhetsperspektiv skaper offentlige rom tilgjengelighet og åpenhet, men samtidig skapes det også en sårbarhet overfor uønskede handlinger. Utfordringen ligger i en balansegang mellom sikkerhetstiltak mot terrorhendelser, samtidig som de offentlige rommene ikke mister sin aktualitet. En annen utfordring ligger i å få et samspill mellom statlige institusjoner, kommunale områder og ulike private aktører. Vår informant påpeker at dette er helt vesentlig for at man skal kunne sikre offentlig rom (Hemmingby, 2018). Terror, men også andre uønskede handlinger, former dermed politikken.

6.8 OPPSUMMERING

Kapitlet viser at konkrete hendelser, og hendelser slik de blir fremstilt i den offentlige sfære, skaper politikk. Politikken omsettes i det konkrete fysiske rommet som sikkerhetstiltak. Den omsettes fordi koblingen den har til den offentlige sfære, i form av å være politisk, kulturell, og der hendelsen får konsekvenser i sosiale sentra, kan få stor oppmerksomhet.

Det kan virke som om myndighetene ikke har en klar bevissthet og forståelse rundt omfigureringen av byrom og hvilken rolle dette spiller. Det oppstår to typer tilnærminger av sikkerhetstiltak: perimetersikring rundt objekt og sikring av folkeansamlinger. Disse sikkerhetstiltakene får konsekvenser for fellesskapsrommene i form av bruk og tilgjengelighet. Mellomrommet, som en av de tre grunnleggende strukturene i byen, men også som en negativ i byutviklingen, er utsatt for ulike agendaer. Grunnen til dette er at mellomrommet er et svakt objekt. Fordi vi ikke har en god nok forståelse av hva ulike agendaer setter i mellomrommet, er vi utsatt for skjulte krefter. I dette tilfellet er sikkerhetstiltak en slik agenda. Slike agendaer kan gå på bekostning av viktige fellesskapsverdier. Det er derfor viktig at det skjer en diskusjon om hvordan politikken griper inn i fellesskapets rom. Konsekvensene for mellomrommet er at det skapes lokale forskjeller, og at fellesskapet har blitt mer sårbart. Dette kan tilsi at man i dagens planlegging ikke er bevisste nok på konsekvensene av forvaltningen av fellesskapets arealer.

DEL III
Mellomrommets utvikling
i et kritisk lys



KAPITTEL 7

DISKUSJON

I denne delen av oppgaven vil vi belyse ulike aspekter ved det empiriske materialet. Vi vil drøfte funnene i lys av det teoretiske rammeverket for oppgaven, for å kunne svare på forskningsspørsmålet. I dette kapitlet vil vi drøfte de ulike underproblemstillingene knyttet til kapittel 3, 4, 5 og 6 for å kunne gi et reflektert svar på oppgavens forskningsspørsmål. Diskusjonen starter med det siste kapitlet, for deretter å drøfte kapittel 5, 4 og 3. På den måten diskuteres det i en bestemt rekkefølge som vil lede oss til et svar på oppgavens forskningsspørsmål.

7.1 FORVALTNINGEN AV FELLESSKAPETS AREALER

Underproblemstilling 4 - *På hvilken måte fremgår det en bevissthet om hvordan fellesskapets arealer forvaltes?*

Mellomrommet har egne utfordringer

Kapittel 6 utforsker på hvilken måte det fremgår en bevissthet om hvordan fellesskapets arealer forvaltes. Måten man kontrollerer et tomrom på er annerledes enn ett produsert objekt. Et produsert objekt som bygninger gis bestemte funksjoner. Mellomrommet er vanskeligere å forstå. Hvorfor er det slik? Det er enklere å se bruksverdien som ligger i et konkret objekt, enn mellomrommet som kan oppleves som et svakere objekt. Mellomrommet er ikke avgrenset, men består av overganger mellom ulike byrom. Overgangene kan ofte være utydelige, fordi de ikke fysisk avgrenses slik som en bygning. Dette tilsier at det kan være vanskelig å se verdien, forstå fenomenet og hvordan mellomrommet bør forvaltes uten at det går på bekostning av enkelte samfunnsgrupper.

Mellomrommene har egne utfordringer som må tas på alvor. Konsekvensene av å stykke opp mellomrommet, der ulike agendaer får mye kraft, er lite utforsket. Samtidig mangler det en refleksjon av mulige sosiale konsekvenser i utbyggingsprosjekter og i politikken. At man ikke har denne bevisstheten rundt mellomrommet som fenomen, vil man ikke kunne forstå konsekvensene av å forvalte mellomrommet på nye måter. Den manglende bevisstheten kan føre til negative interaksjoner og at utviklingen som sosial og bærekraftig kan dermed gå i feil retning. Negative interaksjoner skaper frykt, ekskludering og følelse av å ikke tilhøre samfunnet (Radford, 2017). Spørsmålet er om dagens agendaer tilrettelegger i stor nok grad for de positive interaksjonene og dermed skaper sosial bærekraft, eller om agendaene får sosiale konsekvenser og dermed bidrar til ekskludering og frykt. I dag blir enkelte agendaer dominerende i mellomrommet. På den ene siden kan det føles tryggere at myndighetene innfører fysiske tiltak som skal bidra til å forebygge terror i mellomrommet, samtidig blir man gjennom tiltakene minnet på hendelser som 22. juli, og at det er en mulighet for at det kan skje igjen. Det er en fare at enkelte samfunnsgrupper vil unngå disse kontrollerte byrommene, og dermed indirekte bli ekskludert. Det søkes å overvinne ekskludering ved å tilrettelegge for deltakelse, forhandlinger og kommunikasjon i offentlige rom (Vaiou & Kalandides, 2017). Det er en målsetning om at byrommene, som er fellesskapsrom for allmennheten, holdes tilgjengelig for alle. Fellesskapsrommene er steder hvor allmennheten skal kunne ytre sine meninger. Spørsmålet er om kravet til økt sikkerhet i byrom og dermed økt kontroll, bidrar til allmenn tilgjengelighet og er identitetsskapende, som er tradisjonelle kjerneverdier for å opprettholde

demokratiet.

Medias rolle

Dagensteknologi med applikasjoner, diskusjonsforum og nettsteder har bidratt til at enkeltmennesket ikke fysisk trenger å oppholde seg i mellomrommet, for å delta i den offentlige sfæren. Det medfører at man ser annerledes på mellomrommet i dag enn tidligere. Den offentlige sfære kan ses på som et sted hvor man har anledning til å kommunisere direkte med andre mennesker, og et sted hvor man kan kommunisere med en hel verden ved hjelp av sosiale medier.

Massemedia kan bidra til å rette et fokus mot bestemte byrom som en arena for å utøve protester og opptøyer (Low, 2017). Ulike lokaliteter kan dermed være utsatt for, og framstå som mål for skjulte krefter som eksempelvis voldelige aksjoner og terror. Konkrete objekter, typiske symbolbygg som Regjeringskvartalet og Stortinget, framstår som mulige terrormål. Tilsvarende gjelder hendelser som samler store folkemengder som konserter eller idrettsarrangementer. Kommunikasjonen på de sosiale plattformene gjøre at den tradisjonelle kommunikasjonen i det offentlige rommet blir mindre tydelig enn tidligere. På den måten kan mellomrommet, som tidligere var et møtested der all form for kommunikasjon ble utøvet, framstå mindre tydelig.

Nye agendaer settes politikk

På grunn av de uønskede hendelsene i byrommet, er det i dag mye større fokus på sikkerhet som agenda i det offentlige rom. Lavin (2017) problematiserer at politikk gir etter for ulike hendelser, der det blir et større behov for regulering og kontroll av det

offentlige rommet. Gjennomføringen av nye politiske føringer som sikkerhet kan være et eksempel på, får ofte stor innvirkning på kompleksiteten av byen. Et annet eksempel er Bilfritt byliv (Sweco, 2017), der sentrumsområdene i Oslo skal bli bilfrie. Dette kan derfor gå på bekostning av fellesskapets arealer. de Magalhães og Trigo (2017) viser til de grunnleggende egenskapene kontroll, tilgang og bruk av det offentlige rommet. I dag griper kontroll i større grad inn i fellesskapsrommet. Når en ny politisk agenda settes og får stor gjennomslagskraft, ser man hvor sårbart mellomrommet som fellesskapsrom kan bli. Bakgrunnen for dette kommer av at enkelte politiske føringer blir gjennomført uten at man tenker gjennom de sosiale konsekvensene for mellomrommet

I Oslo har terrorangrepene 22. juli 2011 medført at politikere og myndigheter har hatt stort fokus på sikring av konkrete objekter og viktige offentlige rom. Sikkerhetsagendaen kontrollerer i større grad enn tidligere bestemte byrom i Oslo gjennom sikkerhetstiltak. Dagens sikkerhetspolitikk har to formål. Den skal på den ene siden perimetersikre viktige institusjoner og bygninger, altså det fysiske objektet. På den andre siden er fokuset å sikre folkeansamlinger i utsatte områder i byens mellomrom. Det er en forskjell på hvordan man sikrer ulike strukturer, bebyggelse og åpne rom og ferdsel. Perimetersikring kan gå på bekostning av mellomrommets struktur, fordi tilgang og bruk endres. Måten man sikrer folkeansamlinger på, men også perimetersikring rundt det nye Regjeringskvartalet, er nye måter av kontroll.

Asmervik (2017) diskuterer i Arkitektnytt sikkerheten rundt det nye Regjeringskvartalet, der han mener

at det er et sikkerhetsproblem å plassere alle departementene i samme område. Å bygge høyhus er også en høyrisikofaktor. Debatten om det nye Regjeringskvartalet omhandler bare hvordan sikkerheten skal ivaretas på best mulig måte. Hva konsekvensene blir for mellomrommet, etter at det nye Regjeringskvartalet er ferdig, er utelatt i diskusjonsinnlegget. I debatten mangler det en forståelse av hva omfattende agendaer gjør med mellomrommet som helhet, for slike agendaer får mye kraft i kompleksiteten. Det mangler en debatt om hva perimetersikringer og sikringsobjekter gjør med mellomrommet, for de kan bidra til å fragmentere strukturen. Mellomrommet er allerede en svak struktur, en negativ. Ved å implementere tydelige og omfattende tiltak, vil konsekvensene bli at mellomrommet i større grad mister sin posisjon i byen, og dermed bli en enda svakere struktur. Dette kan få sosiale konsekvenser. På den måten kan andre agendaer lettere få gjennomslagskraft i mellomrommet, uten at det fremlegges en debatt om konsekvensene dette medfører.

Sikkerhet er en av flere politiske føringer som har medført endringer i bybildet i Oslo. Dette setter agendaen for myndigheter og statlige aktører som har makt og innflytelse til å gjøre store endringer som påvirker mellomrommet. Befolkningen har tillit til at myndighetene gjør det beste for innbyggerne i byen. Hva konsekvensene av disse agendaene er for mellomrommet, kan viskes ut i forhold til diskusjonen om sikkerhet og terror. Det kan stilles spørsmål ved Bilfritt byliv (Sweco, 2017), styrt av klima- og miljøpolitiske mål, overstyrer andre hensyn og dermed tillegges for stor vekt. På den måten kan andre hensyn og formål knyttet til mellomrommet

forsvinne. Hvis man ikke har en god nok forståelse av mellomrommet i byen som helhet, og hva ulike politiske føringer medfører av konsekvenser, kan fellesskapsrommene over tid miste sin legitimitet som offentlige og tilgjengelige objekter. Konsekvensene av hva slike tiltak gjør med mellomrommet som en helhetlig struktur, og ikke bare enkelte byrom, er ikke godt nok utforsket og diskutert politisk. På den måten kan konsekvensen av politikken gå på bekostning av fellesskapsrommene. Politiske fokusområder og hva dette medfører av tiltak, kan føre til konsekvenser for bruk, tilgang og opphold i mellomrom. Dette kan medføre konsekvenser for det offentlige rommet som en demokratisk arena, men også sosiale konsekvenser som eksempelvis ekskludering.

“Romlige forestillinger” og “midlertidige forestillinger” oppstår på bakgrunn av hvordan politikk styrer urbane byrom mot disse forestillingene (Lavin, 2017). Tidligere var for eksempel Bjørvika utelukkende forbundet med konteinere og havneindustri. I dag forbinder man Bjørvika med blant annet Operaen, Havnepromenaden og noe “nytt”. Dette viser folks oppfatning og forestilling av ulike rom, noe som gjør at man får et forhold til området. Området blir en destinasjon selv om det kan være midlertidig. En festival er et eksempel på en midlertidig destinasjon. Ved å gjøre byrom attraktive, skaper mennesker relasjoner og forestillinger om dem. Det skaper en lokal identitet som kommer av “forestillingen” om hva som skjer i ulike byrom. Dermed har forestillingen innvirkning på hva man forventer i den offentlige sfæren. Hvordan dagens agenda settes i byrom kan dermed endre denne “forestillingen” om rommet. Dette er viktig å forstå i forhold til dagens agendaer som omfatter større områder i byen. Det er på samme

måte viktig å forstå hva transformasjoner og andre utbyggingsprosjekter gjør med mellomrommet, og dermed hvordan forestillingen påvirker relasjonen mellom mennesker og byrom.

7.2 UTVIKLING AV BYROM OG DENS FIGURER

Underproblemstilling 3- *Hvordan fungerer byens mellomrom som kulturelle figurer i byens ulike utviklingsstadier?*

Kapittel 5 undersøker hvordan ulike typer byrom i Oslo endrer seg over tid. I analysen av ulike caseområder blir det svært tydelig at enkelte områder har en klar figur til ulike tider, mens andre typer byrom endrer figur i takt med samfunnsutvikling og gjeldende politikk. Disse mekanismene bidrar til enhver tid til å sette en agenda i ulike byrom. Lokasjon og identitet kan i like stor grad spille inn på hvordan byromstypenes figurer utvikles.

Dagens politikk har et større fokus på sikkerhetstiltak og miljø og klima i sentrumsområdene enn tidligere. Spørsmålet blir hvordan denne politikken påvirker figurene gjennom nye tiltak og agenda, og at tradisjonelle byrom dermed kan gå over i en ny sosiokulturell kontekst. Byromstypene kan bli gjenstand for nye figurer. For eksempel har Christiania Torv i dag en sosiokulturell figur som kommersielt torg med "shared space". Dette betyr at bilister, syklende og gående deler det åpne rommet. Når bilistene fjernes vil det kun være gående og syklistene som benytter byrommet. Dette kan igjen føre til at figur, forståelse og bruk endres.

Bilfritt byliv skal fjerne biler innenfor Ring 1 (Sweco,

2017), mens andre politiske målsetninger skal skape økt byliv. *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027* skal skape byliv der man fremmer byen gjennom aktiviteter og opplevelser når privatbiler i Oslo sentrum blir redusert (Plan- og bygningsetaten et al., 2017). En konsekvens kan bli at ledige arealer som tidligere har utgjort veiarealer og parkeringsplasser, kan danne grunnlaget for nye byromsfigurer. Spørsmålet vil da bli hva slags figurer disse vil utgjøre i fremtiden. Kjøretøyene tar mye plass i det offentlige rommet, og en konsekvens kan bli at de ledige arealene skaper økt byliv eller "tomme fellesskapsrom" uten mennesker, og dermed redusere opplevelsen av økt byliv. Endringen av en slik figur er ikke utforsket godt nok, der styringsverktøy som er utformet etter politikken bare tar forbehold om hva som kan endres og tilføres i byrommene. Det er vanskelig å vite i forkant, men spørsmålet kan bli om konsekvensene av et slikt tiltak reflekteres over i stor nok grad i forhold til de sosiale konsekvensene.

Samtidig som ulike politiske mål setter agenda for utforming av mellomrommet, gjør også private aktører det samme gjennom utbyggingsprosjekter. Aker Brygge, som et caseområde i oppgaven, er i dag eid og driftet av private aktører. Dette illustrerer at fellesskapsrommene i større grad bli fragmentert på bekostning av lokal forvaltning, og dermed også lokal agenda. Aker Brygge ses på i styringsverktøy som en sammenhengende del av Havnepromenaden. Havnepromenaden er et sammenhengende område som kan tilby brukerne forskjellige aktiviteter i de ulike områdene. Likevel oppleves Aker Brygge som et fragment i bybildet på grunn av forvaltningen av fellesskapsrommet.

7.3 MELLOMROMMETS BEGREPSUTVIKLING

Underproblemstilling 2 - *Hvordan defineres mellomrommet i de ulike vekstmodellene?*

Kapittel 4 utforsker hvordan mellomrommet defineres i styringsverktøy gjennom lover, planer, dokumenter og forskrifter. Det har oppstått en begrepsendring i hvordan byens mellomrom omtales i de ulike vekstmodellene. I den kompakte byen eksisterte det få begreper om mellomrommet, men de eksisterende begrepene knyttet seg til bestemte funksjoner. Begrepsutviklingen i storbyssystemet skjedde i sammenheng med byutvidelsen og økt mobilitet, noe man i dag ser som et mangfold av begreper om mellomrommet. I dagens komplekse samfunnsutvikling er det større behov enn tidligere, for å definere ulike byrom i styringsverktøy. Det er nødvendig å ha et mangfold av begreper for å forklare de ulike fysiske rommene i byen, hvilket innhold og formål de ulike rommene har. Dette får konsekvenser for hvordan man definerer, oppfatter og bruker mellomrommet. Andre konsekvenser kan bli hvordan det reguleres og styres.

En mangfoldig begrepsutvikling

Planverktøy for lokale utbyggingsprosjekter bruker i større grad enn overordnede planer, lokale begreper. Bakgrunnen er at lokale planer og dokumenter beskriver mellomrommet i et avgrenset område, der offentlige rom skal skape attraktivitet ved å gi byrommene identitet. På den måten markedsfører man byrommene gjennom enkeltprosjekter. Når det oppstår nye begreper, kan dette resultere i flere lokale identiteter knyttet til byrom. På den måten får folk lettere en lokal tilhørighet til et sted. Tipler og Chang

(2017) påpeker at kunst i det offentlige rom har en sosial funksjon. Kunst er viktig for å bidra til bredere brukergrupper, noe som gjør at grupper ikke utelates fra byrommene. Planen for Havnepromenaden (white architects, årstall) viser viktigheten av variasjon og tilbud i bredde for byrommene.

Ulik målestokk

Agendaen som settes gjør at styringsverktøy på ulike plannivå, omtaler det samme objektet på forskjellige måter. Det kan resultere i at man forstår mellomrommet i byen ulikt. Et mangfold av begreper kan skape en utfordring med å kategorisere og forstå mellomrommet som en helhetlig struktur. Dette gjør at man i dag ikke har en like klar bevissthet rundt struktur slik som tidligere. Denne manglende bevisstheten kan komme av at mellomrommet har gått fra å ha spesifikke funksjoner, til å utvikle mange forskjellige funksjoner i dag. Konsekvensen er at mellomrommet kan bli et svakere objekt enn det den allerede er. De ulike betegnelse for samme type byrom, viser at begrepsbruken ikke er entydig og dette gjenspeiles i praksis.

Ulike måter å kontrollere og definere rom

På samme måte som offentlige rom oppstod gjennom allianser og rivaliseringer i den romerske barokken (Connors, 1989), skaper medvirkningsprosessen i dag allianser og rivaliseringer i forvaltningen av de offentlige rommene i byen. Medvirkningsprosessene er sterkere i planprosesser der det offentlige er forslagsstiller, enn der man har private forslagsstillere. Dermed er private aktører mindre opptatt av å ivareta bredde og tilgjengelighet for alle grupper. Det offentlige har et mye sterkere ansvar for å ivareta dette. Dagens markedsbaserte planlegging gjør at

de fleste reguleringsforslag og utbyggingsprosjekter fremmes i regi av private aktører. Det gjør at noen grupper i større grad holdes utenfor medvirkningsprosessene, men også muligheten til å definere mellomrommet i prosjektene.

Det må stilles spørsmål ved hvem som kan sette agenda for utviklingen av mellomrommet gjennom politiske vedtak. Det er åpenbart ikke samme medvirkningsprosess å sette en sikkerhetsagenda i mellomrommet, som fremmes av stat og kommune, som ved utbyggingsprosjekter. I dagens lovverk har man i større grad medvirkningsprosesser som tilsynelatende gir en fordel til de som fremmer planforslag. Det betyr at enkelte aktører i større grad enn tidligere, har mulighet til å sette agenda for utvikling og forvaltning av mellomrommet. Clubification, der noen forvalter og setter en agenda i mellomrommet i en retning av selvvalgte interesser (de Magalhães & Trigo, 2017), viser hvordan ansvarsdimensjonen spiller en stor rolle i fellesskapsrommene. Dette skjer når overgangene mellom det offentlige og private blir komplekst, og kan få konsekvenser for tilgjengeligheten og kommunikasjon. På den måten skaper ulike agendaer og forvaltning visse krav til hvem man ønsker skal oppholde seg i rommene. Spørsmålet blir da om slike agendaer og forvaltning er tenkt for alle, fordi det oppstår nye og alternative måter å kontrollere og definere rom på ved siden av den kommunale reguleringen. De nye måtene å kontrollere og forvalte mellomrommet på skjer fordi strukturen en rest av det ubebygde arealet i et utbyggingsprosjekt. Fordi disse restene er stykket opp, kan de enklere forvaltes lokalt, noe som medfører at mellomrommet forvaltes forskjellig i ulike utbyggingsprosjekter. Dette

gjør at man ikke får en forståelse av mellomrommet som en helhet, og hva de sosiale konsekvensene blir med mange agendaer og forvaltninger i denne strukturen.

Måten vi planlegger på

Utfordringer ved forvaltningen av fellesskapets arealer er knyttet til en utydelig fremstilling av forvaltningen av mellomrommet som fenomen i planverktøy med tilhørende lover og krav, etablert praksis og måten man styrer byplanleggingen på. Bakgrunnen for dette ligger i tilnærmingen og forståelsen av hva mellomrommet omfatter, samtidig som agendaer settes forskjellig utvikling av ulike byrom. Nye agendaer oppstår på bakgrunn av at vi omtaler rommene på nye måter gjennom skifter i politiske føringer med fokus på bærekraft, grønt skifte, sikkerhet osv. Konsekvensen blir at planleggere ikke har en felles forståelse av hvordan mellomrommet som helhet forvaltes og hvordan disse hensynene ivaretas i planer. Grunnen er at planleggere har ikke mulighet til å kunne ha en forståelse av mellomrommets forvaltning om ikke styringsverktøyene er tydelige på hvordan rommet skal forvaltes.

I styringsverktøy er det uklart hvem rommene er planlagt for. Spørsmålet blir derfor om det fremstår som et problem at begreper knyttet til lokale byrom fragmenteres i styringsverktøy.

Fragmenteringen er ikke nødvendigvis negativt for by og samfunnsutviklingen. Det er et bidrag til blant annet å skape identitet og lokal tilhørighet til ulike byrom. Likevel kan det vanskeliggjøre fremstillingen og forståelsen av mellomrommet som et helhetlig system siden utviklingen rettes mer lokalt. Den lokale differensieringen av begrepsbruken av mellomrom

stiller dermed et spørsmål om måten vi planlegger på er optimal? Fordi åpne rom og ferdsel er strukturer som er vanskelig å definere og forstå, kan det tyde på at begreper i styringsverktøy ikke er tilstrekkelig definert, utarbeidet og forankret. Det kan virke som problemet ligger i den helhetlige forståelsen av hvordan mellomrommet oppstår, men også hvordan strukturen i dag forholder seg til resten av byen.

7.4 UTVIKLING AV MELLOMROMMETS ORGANISERING

Underproblemstilling 1- *Hvordan har mellomrommet vært organisert til ulike tider?*

Organisering av mellomrommet

Kapittel 3 belyser hvordan byens utviklingsmønster har forandret seg over tid. Vi har påvist en endring i organiseringen av byen gjennom ulike vekstmodeller i Oslos byutvikling. Mellomrommet, bestående av åpne rom og ferdsel, har gått fra å ha en tydelig funksjon i den kompakte byen. I storbyssystemet ble mellomrommet i større grad tenkt som et system. Dette er noe man ser ved organisering av mellomrommet som parksystem og transportsystem i forbindelse med datidens utvikling langs transportlinjene. Den tidligere utviklingen var i større grad styrt etter abstrakte modeller for hvordan byen skulle organiseres. Modellene baserte seg på en idé om at man skulle planlegge byen etter et helhetlig og rasjonelt perspektiv basert på ulike strukturer, systemer og ulike tilnærminger som var like.

Differensieringen av dagens byrom

Dagens organisering av mellomrommet er i større grad basert på en differensiert forvaltning av byrommene. Å forholde seg til det lokale nivået

på en systematisk måte innebærer dermed en differensiert og tilpasset planlegging til ulike steder. Dette medfører at man ikke kan benytte den samme systematiseringen for hele byen. Det er derimot enklere å planlegge byrommenes utvikling om man får kartlagt eksisterende lokalsamfunn, noe som medfører en mer differensiert planlegging. På den måten ser man mulighetene innenfor hvert system, og planlegger hva som er nødvendig for å få til en riktig utvikling på rett sted (Galland, 2012). Den differensierte planleggingen får følger for mellomrommet, fordi den får en mindre tydelig struktur enn tidligere. Dette gir i større grad kontroll av mellomrommet på lokalt nivå. Bakgrunnen kommer av begrepsutviklingen og retorikk, utviklet på bakgrunn av politikk og styringsverktøy.

I dagens planlegging ser man at private aktører i stor grad har eierskap til lokal utvikling. Ved gjennomføring av utbyggingsprosjekter oppstår det ubebygde restarealer. Summen av disse restarealene utgjør, sammen med ferdselsårer og åpne rom, mellomrommet i byen. Det kan derfor bli vanskelig å håndtere hvordan man forvalter denne strukturen, fordi den oppstår ved stykkevis utvikling. Selv om private aktører i dagens planlegging bidrar til en lokal differensiering av byrommet, er ikke dette nødvendigvis negativt. Private aktører har mulighet til å sette ulike agendaer i byrom, basert på egne interesser. Dette på bakgrunn av større økonomisk frihet enn kommunen. Et eksempel på dette kan være opplevd trygghet i byrom. Athanassiou (2017) viser hvordan en privatdriftet park ble et tryggere område ved å innføre vakthold i parken. Innføringen av bruksreglene og vaktholdet bidro likevel i større grad til å virke ekskluderende for enkelte samfunnsgrupper.

Dette er en tendens som kan bli tydelig i privateide og driftede byrom. Problemet blir da at de som har «rett til byen», fra de private aktørenes side, forbeholdes samfunnsgruppene de selv ønsker skal benytte byrommene. De som ikke ønskes på grunn av sosial bakgrunn, atferd eller etnisk tilhørighet kan dermed oppleve en ekskludering, noe som kan bli en konsekvens av privatiseringen.

Åpne rom og ferdsel, mellomrommet, er dermed en struktur som er vanskelig å definere og forstå. Det kan tyde på at fragmenteringen av begreper i styringsverktøy medfører at dette fenomenet ikke forstås like godt som andre strukturer i byen. Dette bidrar til å tydeliggjøre at problemet ligger i den helhetlige forståelsen av hvordan mellomrommet oppstår, men også hvordan strukturen i dag forholder seg til den overordnede organiseringen i den komplekse samfunnsutviklingen.

KAPITTEL 8 KONKLUSJON

Mellomrommet består av åpne rom og ferdselsårer, og er summen av ulike restarealer fra forskjellige utbyggingsprosjekter. Begrepet er i prinsippet nøytralt, men samtidig komplekst. Grunnen er at mellomrommet som fenomen oppfattes på forskjellige måter, noe som fører til at den blir gjenstand for ulike forståelser i planleggingen. Dette medfører at det blir vanskelig å forstå hva strukturen utgjør og den kan bli nedprioritet i planleggingen. Mellomrommet har derfor ikke tydelige retningslinjer knyttet til forvaltningen av strukturen.

Dette leder oss inn på oppgavens forskningsspørsmål - ***Er dagens byrom en ny og mangfoldig helhetstanke, eller en fragmentering av det urbane fellesskapet?***

Forskingsspørsmålet viser hvordan planleggingen må ha en bakenforliggende forståelse av hvordan mellomrommet skal forvaltes som en grunnleggende struktur i byen. Fra et planleggingsperspektiv har vi undersøkt hvordan mellomrommet som en negativ har vært organisert til ulike tider, og hvordan strukturen blir definert og dermed regulert i styringsverktøy. For å forstå hvordan utviklingen endres på bakgrunn av planleggingen, har vi utforsket hvordan konkrete byromstyper i Oslo endrer figurer gjennom utviklingen. Vi har tatt utgangspunkt i hvordan sikkerhetsagendaen, på bakgrunn av ny politikk, men også det private markedet, kommunen, staten og media har stor påvirkningskraft på mellomrommet i dag, og utforsket hvilken virkning dette har på mellomrommet. Utviklingen har gått fra å ha en helhetlig systemtilnærming, til i dag å ha en mer differensiert tilnærming, hvor ulike agendaer settes i forskjellige byrom.

Analysene viser at mellomrommet som en helhetlig struktur ikke fanges opp i dagens planlegging. Bakgrunnen er at dagens samfunnsutvikling er kompleks. Den differensierte utviklingen, med en tankegang om rett utvikling til rett sted (Galland, 2012), kan være en løsning for å tolke steder forskjellig, og dermed få til gode og lokale løsninger i planleggingen. Det oppstår en spenning i dagens planlegging der mellomrommet fremstår som mer fragmentert og byrommene får ulike agendaer. Dette bidrar til at måten man håndterer fellesskapet også blir fragmentert. Likevel er vi avhengig av en lokal differensiering, for at planleggingen skal være mer stedstilpasset. Den lokale differensieringen av byens mellomrom er et resultat av at dagens utvikling av åpne rom og ferdselsårer ikke lar seg planlegge som et system i like stor grad som i de foregående utviklingsmodellene.

I oppgaven har vi vist til Connors (1989) som illustrer hvordan ulike byrom har oppstått på bakgrunn av allianser og rivaliseringer. Dette relateres til dagens differensierte utvikling. En konsekvens av dagens differensiert utvikling kan bli at enkelte samfunnsgrupper ikke føler en tilhørighet til stedet. Dette må ses i forbindelse med teoriene som omhandler struktur, relasjon, mekanismer og praksis i det offentlige rommet. En konsekvens kan bli ekskludering, og at det offentlige rommet ikke lenger fungerer som et fellesskapsrom hvor allmennheten kan utøve en kommunikasjon. Dette kan igjen bidra til å sette spørsmål rundt om dagens fellesskapsarealer er sosialt bærekraftige. Dermed kan vi ikke konkludere med at planlegging av mellomrommet tyder på en polarisering. Derfor vil det ikke være mulig å svare entydig på om mellomrommet oppleves som enten

en helhetlig fellesskapstanke eller ulike fragmenter.

Det er viktig å fange opp denne kritikken av dagens planlegging. Bakgrunnen for dette er at vi kan stille følgende spørsmål: Hvor bevisste er vi i planleggingen av fellesskapets arealer? Dersom dagens planlegging ikke er bevisst på konsekvensene av nye agendaer og forvaltningen av mellomrommet, blir et spørsmål: Er dagens virkemidler gode nok for å kontrollere denne utviklingen? Dagens styringsverktøy tyder på at vi ikke har gode nok forutsetninger til å kunne avveie dette. For å forbedre styringsverktøyene, er man avhengig av å kunne se problemet i politikken og loven som styringsverktøyene retter seg etter. Man må tydeliggjøre hvordan denne problematikken kan tas inn i planverket, for å bidra til en mer omforent forståelse og praktisering av planmessige elementer som omfatter eller etterlater mellomrom.

REFERANSELISTE

- Abbott, C. & Adler, S. (1989). Historical Analysis as a Planning Tool. *Journal of the American Planning Association*, 55 (4): 467-473. doi: 10.1080/01944368908975435.
- Aftenposten Redaksjon. (2014, 8. juni). Oslo på skinner. *Aftenposten*. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/osloby/i/4dewV/Oslo-pa-skinner> (lest 07.03.2018).
- Akerbrygge.no. (u.å.). Aker Brygge - den utrolige reisen. Tilgjengelig fra: <https://www.akerbrygge.no/aker-brygge-den-utrolige-reisen/> (lest 06.03.2018).
- Alsvik, B. (2008). Historien bak sammenslåingen. *TOBIAS: Tidsskrift for arkiv og oslohistorie*, 1 og 2: 4-19.
- Apall-Olsen, L. (2007). *Norsk hagekunst under funksjonalismen: idelologisk bakgrunn og estetisk praksis i hager og parker*. Masteroppgave. Oslo: Universitetet i Oslo. Tilgjengelig fra: https://www.duo.uio.no/bitstream/handle/10852/24700/1/MANUS_ferdig.pdf (lest 06.05.2018).
- Aslaksby, T. (2010). Linstows byplan og dens følger. I: Grønvold, U. (red.) *Slottet og Linstow: Den nye hovedstadens grunnstein = The Palace and Linstow: the cornerstone of the new capital*, s. 118-131. Oslo: Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design.
- Asmervik, S. (2017, 30. mai). Gjør som departementet ditt sier!: Sikkerhet bør være hovedkriterium for juryarbeidet med forslagene til det nye Regjeringskvartalet. *Arkitektnytt*. Tilgjengelig fra: <https://www.arkitektnytt.no/debatt/gjor-som-departementet-ditt-sier> (lest 10.05.2018).
- Athanassiou, E. (2017). The hybrid landscape of public space in Thessaloniki in the context of crisis. *Landscape Research*, 42 (7): 782-794. doi: 10.1080/01426397.2017.1372399.
- Bach, D., Johannessen, N., Sarmadawy, H. & Oddstad, G. (2017, 17. mai). Slik ivaretar politiet sikkerheten på 17. mai. *VG*. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/jWJ6b/slik-ivaretar-politiet-sikkerheten-paa-17-mai> (lest 06.05.2018).
- Barstein, G., Reisdal, M., Rangnes, H.-K., Revheim, H. H. & Ording, O. (2017, 17. august). Varebil pløyde inn i folkemengde i Barcelona. *NRK*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/urix/varebil-ployde-inn-i-folkemengde-i-barcelona-1.13647023> (lest 06.05.2018).
- Barstein, G. & Røset, H. H. (2017, 22. mars). Dette vet vi om London-angrepet. *NRK*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/urix/dette-vet-vi-om-london-angrepet-1.13440284> (lest 06.05.2018).
- Berg, K. E., Krokfjord, T. P. & Andersen, Ø. (2014, 4. november). Dagbladet fant sikkerhetshull: Her er det fri bilvei til stortingstrappa. *Dagbladet*. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/dagbladet-fant-sikkerhetshull-her-er-det-fri-bilvei-til-stortingstrappa/60816958> (lest 06.05.2018).
- Bjørsvika Utvikling AS. (u.å.). *Planer og temahefter*. Tilgjengelig fra: <http://www.bjorsvikautevikling.no/portfolio-item/planer/> (lest 06.05.2018).
- Borgersrud, A. (2017, 6. november). Nå skal disse beskytte hele Karl Johan mot terror. *Dagsavisen*.

- Tilgjengelig fra: <https://www.dagsavisen.no/oslo/na-skal-disse-beskytte-hele-karl-johan-mot-terror-1.1051825> (lest 06.05.2018).
- Brenna, J. G., Lohne, J.-L., Newth, M., Røed, R., Bach, D., Skevik, E. & Matre, J. (2017, 7. april). Dette vet vi om lastebilangrepet. VG. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/utenriks/i/dAx0j/dette-vet-vi-om-lastebilangrepet> (lest 06.05.2018).
- Butenschøn, P. (2013). *Oslo: steder i byen*. Oslo: Forlaget Press.
- Byantikvaren. (u.å.). *Kulturminneatlas for Kvadraturen*. Tilgjengelig fra: <http://www.kvadraturen.oslo.no/> (lest 06.05.2018).
- Bygningsloven. (1924). *Lov om bygningsvesenet av 22. februar 1924*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/pro/-document/NLO/lov/1924-02-22-2?searchResultContext=2185> (lest 06.05.2018).
- Bygningsloven. (1965). *Bygningslov av 18. juni 1965 nr. 7*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/pro/-document/NLO/lov/1965-06-18-7?searchResultContext=1937> (lest 06.05.2018).
- Byplankontoret & Oslo kommune. (1960). *Oslo: Planlegging og utvikling: Oversikt over den geografiske og historiske bakgrunn, utviklingen av befolkning og næringsliv m.m. og planlegging og utbygging etter krigen*. Oslo: Oslo kommune.
- Carlsen, A. (1899). *Lov om Bygningsvæsenet i Kristiania af 26de mai 1899*. Kristiania: Aschehoug.
- Connors, J. (1989). Alliance and Enmity in Roman Baroque Urbanism. I: b. 25 *Römisches Jahrbuch der Bibliotheca Hertziana*, s. 207-294.
- de Magalhães, C. & Trigo, S. F. (2017). 'Clubification' of urban public spaces? The withdrawal or the re-definition of the role of local government in the management of public spaces. *Journal of Urban Design*, 22 (6): 738-756. doi: 10.1080/13574809.2017.1336059.
- Direktoratet for byggkvalitet. (2017). *Byggteknisk forskrift (TEK17)*. Tilgjengelig fra: <https://dibk.no/byggereglene/byggteknisk-forskrift-tek17/> (lest 04.05.2018).
- Eike, Ø. (2006). Oslos byparker. *TOBIAS: Tidsskrift for arkiv og oslohistorie*, 2 og 3: 4-9.
- Eike, Ø. (2011). En vandring i Bjørvika. *TOBIAS: Tidsskrift for arkiv og oslohistorie*, 2: 22-31.
- Eliassen, H. (2005). *Torshovdalen park*. Masteroppgave. Ås: Universitetet for miljø- og biovitenskap.
- Fainstein, S. S. & DeFilipps, J. (2016). *Readings in Planning Theory*. 4. utg. West Sussex: Wiley Blackwell.
- Falleth, E. (2015). Introduksjon til norsk planlegging. I: Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 49-62. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.
- Falleth, E. & Hanssen, G. S. (2015). Medvirkning i planlegging. I: Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 187-203. Kristiansand: Cappelen Damm høyskoleforl.
- Falleth, E. & Saglie, I. L. (2015). Kommunal arealplanlegging. I: Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for*

- norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati, s. 85-101. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.
- Fjelland, R. & Strand, R. (2012, 14. september). 50 år med paradigmeskifte. *Aftenposten*. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/meninger/i/naBpx/50-ar-med-paradigmeskifte> (lest 06.05.2018).
- Fuglesang, K. & Ertesvåg, O. R. (2018, 23. april). Ti døde etter påkjørsel i Toronto. *NRK*. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/urix/ti-dode-etter-pakjorsel-i-toronto-1.14020343> (lest 04.05.2018).
- Galland, D. (2012). Understanding the Reorientations and Roles of Spatial Planning: The Case of National Planning Policy in Denmark. *European Planning Studies*, 20 (8): 1359-1392. doi: 10.1080/09654313.2012.680584.
- Gehl Architects. (2007). *Byromsprogram: Operaallmenningen*. Tilgjengelig fra: http://www.bjorvikautvikling.no/wp-content/uploads/2018/03/Operaallmenningen_small-1.pdf (lest 06.05.2018).
- Gjerland, L. (2015). *Oslos elleve byer: historien om en byutvikling*. Oslo: Dreyer.
- Grønning, M. (2011). What is the Fjord city? *Territorio*, 56 (4): 141-150.
- Grønning, M. (2017). *Byen som system: strukturer, materialer, prosesser*. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (forelesning 31.10.2017).
- Gulbrandsen, E. (2013, 22. august). «Karl Johan er som en piazza i Sør-Europa». *Aftenposten*. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/osloby/i/m4X0/Karl-Johan-er-som-en-piazza-i-Sor-Europa> (lest 04.05.2018).
- Habermas, J., Schwabe-Hansen, E., Høibraaten, H. & Øien, J. (1991). *Borgerlig offentlighet: dens fremvekst og forfall: henimot en teori om det borgerlige samfunn*. 2. utg. Strukturwandel der Öffentlichkeit. Oslo: Gyldendal.
- Hagen, J. O. (2018). Ravine. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/ravine>.
- Hals, H. (1929). *Fra Christiania til Stor-Oslo: et forslag til generalplan for Oslo*. Oslo: Aschehoug.
- Hanssen, G. S., Hofstad, H. & Saglie, I.-L. (2015). *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforl.
- Haugan, B. (2017, 6. november). Slik skal Karl Johan sikres mot terror. *VG*. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/innenriks/i/KE9IE/slik-skal-karl-johan-sikres-mot-terror> (lest 06.05.2018).
- Helle, K., Eliassen, F.-K., Myhre, J. E. & Stugu, O. S. (2006). *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax.
- Hemmingby, C. (2018). *Intervju med Cato Hemmingby, forsker ved Politihøgskolen med fokus på terrorisme, samfunnsikkerhet og etterretning, ved Kommunal- og moderniseringsdepartementet*. Oslo (25.04.2018).

- Higdem, U. (2015). Regional planlegging. I: Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 102-120. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.
- Holck, P. (1989). *Oslo gjennom tidene: glimt av byens historie med forslag til utflukter*. Oslo: Dreyer.
- Huuse, C. (2016, 25. mars). Dette er de verste terrorangrepene i Europa siden år 2000. VG. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/utenriks/i/J0Ag6/terroraarhundret-dette-er-de-verste-terrorangrepene-i-europa-siden-aar-2000> (lest 06.05.2018).
- Industrimuseum.no. (u.å.). *Akers mek. Verksted*. Tilgjengelig fra: http://industrimuseum.no/bedrifter/akersmek_verksted (lest 06.05.2018).
- Jensen, R. H. (2016). *Byplaner for Oslo fra Harald Hals til i dag, og spor de har satt*. Oslo: BULL seminaret. Tilgjengelig fra: <http://bullby.net/wp-content/uploads/2016/10/2-ByplanerOslo-Rolf-HJensen-rev.-aug.2016.pdf> (lest 07.05.2018).
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tufte, P. A. (2011). *Forskningsmetode for økonomisk-administrative fag*. 3. utg. Oslo: Abstrakt forl.
- Kjærdsdam, F. (2010). *Byplanlægningens historie*. 2. utg. Aalborg: Aalborg Universitetsforlag.
- Kolbeinstveit, L. (2017). *Hva er fellesskap?* Tilgjengelig fra: <https://www.civita.no/politisk-ordbok/hva-er-fellesskap> (lest 06.05.2018).
- Kolberg, M. & Døvik, O. (2018, 8. april). Kritisk for flere av ofrene fra Münster. NRK. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/urix/kritisk-for-flere-av-ofrene-fra-munster-1.13997706> (lest 06.05.2018).
- Kolberg, M., Elster, K., Kinn, E. (2017, 21. desember). Politiet: Bil kjørte inn i folkemengde i Melbourne med vilje. NRK. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/urix/politiet-bil-kjorte-inn-i-folkemengde-i-melbourne-med-vilje-1.13835507> (lest 06.05.2018).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2014). *Nytt regjeringskvartal - oppdragsbrev statlig reguleringsplan*. Tilgjengelig fra: <http://www.statsbygg.no/files/prosjekter/RKVnytt/OppdragsbrevStatligReguleringsplan-20140626.pdf> (lest 06.05.2018).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet, Justis- og beredskapsdepartementet, Plan- og bygningsetaten & Bymiljøetaten. (2014). *Oslo sentrum - gatebruk og grunnsikring*. Tilgjengelig fra: http://ann.milli.no/byplanoslo/Prinsipplan_Oslo_sentrum_gatebruk_og_grunnsikring.pdf (lest 06.05.2018).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). *Byrom - en idehåndbok*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcd92a/byrom_idehandbok.pdf (lest 06.05.2018).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2017). *Vedtatt av statlig reguleringsplan for nytt regjeringskvartal*. Tilgjengelig fra: <http://www.statsbygg.no/files/prosjekter/RKVnytt/reguleringsplan/vedtatt/RKVvedtakRegplanKMD-20170210.pdf> (lest 06.05.2018).

- Kommuneloven. (1992). *Lov om kommuner og fylkeskommuner av 25. september 1992 nr. 107*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/dokument/NL/lov/1992-09-25-107?q=kommunelov> (lest 06.05.2018).
- Kuhn, T. S. (1996). *The structure of scientific revolutions*. 3. utg. Chicago: University of Chicago Press.
- Lavin, C. (2017). Escaping the Spatial Imaginary, or, Politics as an Occupation. *New Political Science*, 39 (4): 538-553. doi: 10.1080/07393148.2017.1378858.
- Lia, B., Berg, J. K., Leraand, D. & Stenersen, A. (2018). Terrorisme. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/terrorisme>.
- Linstow.no. (u.å.). Aker Brygge - SOLGT. Tilgjengelig fra: https://linstow.no/prosjekter/prosjekt/?tx_projectgallery_view%5Bproject%5D=396&tx_projectgallery_view%5Baction%5D=s-how&cHash=ba97de867ab7f9b9033709d4b4b79309 (lest 06.05.2018).
- Low, S. (2017). Public Space and the Public Sphere: The Legacy of Neil Smith. *Antipode*, 49: 153-170. doi: 10.1111/anti.12189.
- Norbetong.no. (u.å.). *Sinsen T-banestasjon*. Tilgjengelig fra: <https://www.norbetong.no/no/sinsen-t-banestasjon> (lest 05.05.2018).
- Norconsult. (u.å.). *Nedre Foss*. Tilgjengelig fra: <https://www.norconsult.no/prosjekter/nedre-foss/> (lest 06.05.2018).
- Nordahl, B. (2015). Planlegging og marked - arealplanlegging som arena for dialog og forhandling. I: Kristiansen, R. (red.) *Utfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 167-186. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.
- Norske arkitekters landsforbund. (2011). *Akerselva miljøpark*. Tilgjengelig fra: <http://www.arkitektur.no/akerselva-miljopark> (lest 06.05.2018).
- Olje- og energidepartementet. (2016). *Norsk oljehistorie på 5 minutter*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/energi/olje-og-gass/norsk-oljehistorie-pa-5-minutter/id440538/> (lest 06.05.2018).
- Olsson, S. V. (2016, 20. desember). IS hevder de står bak Berlin-terror. NRK. Tilgjengelig fra: <https://www.nrk.no/urix/is-hevder-de-star-bak-berlin-terror-1.13285836> (lest 06.05.2018).
- Oslo byplankontor. (1965). *Transportplan for Oslo-området*. Oslo: Kirstens Boktrykkeri.
- Oslo byplankontor. (1991). *Kommunedelplan Akerselva miljøpark*. Tilgjengelig fra: www.akerselvasvener.no/wp-content/uploads/2016/10/KDP-Akerselva-Miljøpark.pdf (lest 06.05.2018).
- Oslo kommune. (2015). *Kommuneplan 2015: Oslo mot 2030: Juridisk arealdel*. Tilgjengelig fra: [https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1374702/Innhold/Politikk og administrasjon/Politikk/Kommuneplan/Ny kommuneplan 2015/Kommuneplan 2015 del 2 justert 31.01.2017.pdf](https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1374702/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Kommuneplan/Ny%20kommuneplan%202015/Kommuneplan%202015%20del%202%20justert%2031.01.2017.pdf) (lest 06.05.2018).

- Oslo kommune & Akershus fylkeskommune. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*. Tilgjengelig fra: <http://www.akershus.no/ansvarsomrader/samferdsel/samferdsels-planlegging/regional-plan-for-areal-og-transport-i-oslo-og-akershus/> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten, LPO Arkitekter & Design As ved Wøien, R., Halseth, L. & Salvesen, M. L. (2003). *Bærekraft i Bjørvika: Designhåndbok*. Oslo: Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Havnevesenet, Plan- og bygningsetaten, Statens vegvesen Region øst, Statsbygg, ROM eiendomsutvikling AS/Oslo S Utvikling AS. Tilgjengelig fra: <http://www.bjorvikautvikling.no/wp-content/uploads/2018/03/Designhb5b15d.pdf> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2004). *S-4099 Reguleringsbestemmelser for Bjørvika-Bispevika-Lo-havn*. Tilgjengelig fra: <https://od2.pbe.oslo.kommune.no/kart/-598203,6642063,5> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2007). *Kommunedelplan for torg og møteplasser: Høringsutkast*. Tilgjengelig fra: http://www.universell-utforming.miljo.no/file_upload/oslo_delplan_torg.pdf (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2008). *Fjordbyplanen - Prinsipper for utvikling av helheten i Fjordbyen og for delområder - Planprogram for Filipstad, Vippetangen og Alnas utløp*. Vedtak. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/134073/Innhold/Plan%2Cbygg%20og%20eiendom/Overordnede%20planer/Omr%3%A5de%20og%20planprogrammer/Plan%20for%20Fjordbyen.pdf> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2009). *Kommunedelplan for torg og møteplasser: Kdp. Nr. 17*. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showregbest.asp?planid=15137879> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2012). *Den fargerike byen ved Alna; Veiledende plan for det offentlige rom på Breivoll (VPOR)*. Tilgjengelig fra: http://od2.pbe.oslo.kommune.no/pages/vedlegg/vpor/breivoll_dok.pdf (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2014). *Løren og Økern: Veiledende plan for det offentlige rom: Høringsutkast*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1348495/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Bydeler/Bydel%20Gr%3BCnerl%3CB8kka/Politikk%20i%20Bydel%20Gr%3BCnerl%3CB8kka/Politiske%20saker%20i%20Bydel%20Gr%3BCnerl%3CB8kka/2015/2015-06-01%20VPOR%20for%20L%3CB8ren%20og%20%398kern/Forslag%20til%20VPOR%20for%20L%3CB8ren%20og%20%398kern.pdf> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (2017). *Områderegulering Skøyen: Forslag til offentlig ettersyn*. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017071641&fileid=7210622> (lest 06.05.2018).

- Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten & Eiendoms- og byfornyelsesetaten. (2017). *Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum 2018-2027: Forslag til politisk behandling*. Tilgjengelig fra: <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2017155819&fileid=7502756> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsetaten. (u.å.). *Kort informasjon om Hovinbyen og oppstartet planarbeid*. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1314482/Innhold/Politikk_og_administrasjon/Slik_bygger_vi_Oslo/Hovinbyen/Informasjon_om_Hovinbyen_og_oppstartet_planarbeid.pdf (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsloven. (1985). *Plan- og bygningslov av 14. juni 1985 nr. 77*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/pro/-document/NLO/lov/1985-06-14-77?searchResultContext=1640> (lest 06.05.2018).
- Plan- og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni 2008 nr. 71*. Tilgjengelig fra: <https://lovdata.no/pro/-document/NL/lov/2008-06-27-71?searchResultContext=1129> (lest 06.05.2018).
- Radford, D. (2017). Space, Place and Identity: Intercultural Encounters, Affect and Belonging in Rural Australian Spaces. *Journal of Intercultural Studies*, 38 (5): 495-513. doi: 10.1080/07256868.2017.1363166.
- Rasmussen, T. F. & Tvedt, K. A. (2012). Oslo - historie. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/Oslo_-_historie.
- Ravndal, D., Røed, R., Midtskog, R. E., Sarmadawy, H., Haugan, B., Spets, K. & Gjestvang, A. (2016, 19. desember). Minst tolv drept etter at lastebil traff julemarked i Berlin. VG. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/utenriks/i/02AjE/minst-tolv-drept-etter-at-lastebil-traff-julemarked-i-berlin> (lest 06.05.2018).
- Regjeringen.no. (2013). *Veg- og gateutforming*. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny-emner-og-eksempler/veg--og-gateutforming/id536722/> (lest 06.05.2018).
- Rolfsen, E. & Oslo reguleringsvesen. (1950). *Generalplan for Oslo: et utkast lagt fram som diskusjonsgrunnlag for de kommunale myndigheter og etater og for andre interesserte*. Oslo: Oslo reguleringsvesen.
- Røhne, M. (1967). *Oslo kommunale parker og grønnanlegg 1810-1948*. Oslo: Myhres Papirindustri A/S.
- Røsvik, E., Skarvøy, L. J., Wiik-Hansen, B. S., Mortensen, T. & Bach, D. (2016, 15. juli). Lastebil-massakre i Nice: Dette har skjedd. VG. Tilgjengelig fra: <https://www.vg.no/nyheter/utenriks/i/o0ojR/lastebil-massakre-i-nice-dette-har-skjedd> (lest 06.05.2018).

- Sagdahl, M. (2017). Autonomi. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/autonomi>.
- Sandberg, L. (2008, 20. januar). Foran og bak fasaden. *Aftenposten*. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/kultur/i/Ppz06/Foran-og-bak-fasaden> (lest 06.05.2018).
- Seip, A.-L. (2010). Linstows by 1814-1848 I: Grønvold, U. (red.) *Slottet og Linstow: Den nye hovedstadens grunnstein = The Palace and Linstow: the cornerstone of the new capital*, s. 20-29. Oslo: Nasjonalmuseet for kunst, arkitektur og design.
- Sennett, R. (1994). The Power of the Eye. I: Ferguson, R. (red.) *Urban Revisions: Current Projects for the Public Realm*, s. 59-69. Los Angeles: MIT Press.
- Silverman, D. (2011). *Interpreting qualitative data*. 4. utg. London: SAGE Publications.
- Skulpturstopp.no. (u.å.). Hodet N.N. (2014). Tilgjengelig fra: <http://www.skulpturstopp.no/oslo> (lest 06.05.2018).
- St.meld. nr. 28 (2001-2002). *Utvikling av Bjørvika*. Oslo: Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/stmeld-nr-28-2001-2002-/id432071/sec1> (lest 06.05.2018).
- Statistisk sentralbyrå. (u.å.). *Standard for sentralitet*. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/klasse/klassifikasjoner/128> (lest 06.05.2018).
- Stiegler, I. T. (2016, 22. juli). Dette skjedde 22. juli 2011. TV 2. Tilgjengelig fra: <https://www.tv2.no/a/8464648/> (lest 06.05.2018).
- Store norske leksikon. (2009). *New towns*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/.versionview/133982> (lest 06.05.2018).
- Store norske leksikon. (2012). *Christiania Torv*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/Christiania_Torv (lest 06.05.2018).
- Store norske leksikon. (2016). *Elv*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/elv> (lest 06.05.2018).
- Store norske leksikon. (2018a). *Fragment*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/fragment> (lest 06.05.2018).
- Store norske leksikon. (2018b). *System*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/system>. (lest 06.05.2018).
- Stortinget. (2013). *Stenging av Karl Johans gate og Akersgata*. Tilgjengelig fra: <https://www.stortinget.no/no/Hva-skjer-pa-Stortinget/Nyhetsarkiv/Hva-skjer-nyheter/2012-2013/Stenging-av-Karl-Johans-gate-og-Akersgata/>.
- Suvatne, S. S. & Johansen, A. H. (2017, 8. april). Angrepet i Stockholm: Dette vet vi om angrepet i Stockholm. *Dagbladet*. Tilgjengelig fra: <https://www.dagbladet.no/nyheter/dette-vet-vi-om-angrepet-i-stockholm/67472430> (lest 06.05.2018).
- Svendsen, L. F. H. (2017). Thomas S. Kuhn. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/Thomas_S_Kuhn.
- Svensen, M. (2016, 25. oktober). Fortsatt mulig å påvirke RKV-planen. *Arkitektnytt 09/2016*. Til-

- gjengelig fra: <https://www.arkitektnytt.no/nyheter/fortsatt-mulig-a-pavirke-rkv-planen> (lest 04.04.2018).
- Sweco. (2017). *Bilfritt byliv: Mellomundersøkelse 2017 - Oppsummering av observasjonsstudier*. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13261937/Innhold/Politikk_og_administrasjon/Slik_bygger_vi_Oslo/Bilfritt_byliv/Bilfritt_byliv_mellomunders%C3%B8kelse_2017_observasjoner_16.11.2017.pdf (lest 06.05.2018).
- Syvertsen, T. (2013). *Massemedier. I: Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/massemedier>.
- Tipler, K. & Chang, C. (2017). Reflexivity, participatory art, and the failures of monist representation. *Space and Polity*, 21 (1): 75-91. doi: 10.1080/13562576.2017.1291137.
- Topic Architecture & Design. (2015). *Hovinbyen: Fra A til Å*. Tilgjengelig fra: http://ann.milli.no/byplanoslo/Hovinbyen_AtilAA_tekst.pdf (lest 06.05.2018).
- Tvedt, K. A. & Svendsen, T. O. (2015). *Akerselva. I: Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: <https://snl.no/Akerselva>.
- Udland, P. (2017, 8. november). Nødvendig med sikring av Karl Johan. *Journalen*. Tilgjengelig fra: <http://journalen.hioa.no/2017/11/riktig-med-sikring-av-karl-johan> (lest 06.05.2018).
- Universitetsstyre. (2015). *Etiske retningslinjer for NMBU*. Ås: NMBU. Tilgjengelig fra: <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=2&ved=0ahUKEwiOu9W4hPPaAhUECYwKHYPcSoQFggMAE&url=https%3A%2F%2Fwww.nmbu.no%2Fdownload%2Ffile%2Ffid%2F15383&usg=AOvVaw3-8JsYPsK1-aFZ1Gi6SuPM> (lest 07.05.2018).
- Vaiou, D. & Kalandides, A. (2017). Practices of solidarity in Athens: reconfigurations of public space and urban citizenship. *Citizenship Studies*, 21 (4): 440-454. doi: 10.1080/13621025.2017.1307605.
- Vetlesen, A. J. (2018). Jürgen Habermas. I: *Store norske leksikon*. Tilgjengelig fra: https://snl.no/J%C3%BCrgen_Habermas.
- Walmann, A. (2010). Byens frie torghandel. *TOBIAS: Tidsskrift for arkiv og oslohistorie*, 1: 3-15.
- White arkitekter, Rodeo arkitekter & Grønning, M. (2014). *Havnepromenaden i Oslo: Forslag til prinsipp- og strategiplan*. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13192436/Innhold/Politikk_og_administrasjon/Slik_bygger_vi_Oslo/Fjordbyen/Havnepromenaden/Havnepromenaden_i_Oslo_-_forslag_til_prinsipp-og_strategiplan.pdf (lest 06.05.2018).
- Wikipedia.org. (2015). *Sosialt system og sosial struktur*. Tilgjengelig fra: https://no.wikipedia.org/wiki/Sosialt_system_og_sosial_struktur (lest 06.05.2018).
- Wøhni, A. (2007). *Virker medvirkning virkelig?* Sluttrapport av evalueringer av planmedvirkning i storbyene. Asplan Viak AS. Tilgjengelig fra: http://www.allgronn.org/virker_medvirkning_virkelig.

[pdf](#) (lest 20.03.2018).

- Aarsæther, N. (2015a). Ny giv for kommunal planlegging? I: Kristiansen, R. (red.) *Uttfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 63-84. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.
- Aarsæther, N. (2015b). Planlegging som handlingstype. I: Kristiansen, R. (red.) *Uttfordringer for norsk planlegging: kunnskap, bærekraft, demokrati*, s. 26-48. Kristiansand: Cappelen Damm Høyskoleforl.

FIGURLISTE

Alle figurer som ikke er nevnt i figurlisten eller med kilde i figurtekst er egenproduserte.

Grunnlagskartene som er benyttet i egne figurer og fremstillinger er hentet fra <https://www.norgeskart.no/#!?project=seeiendom&layers=1002,1015&zoom=4&lat=7197864.00&lon=396722.00>

Figur 2 s.13: Akersposten.no (2016). *Bonanza i boligmarkedet på Skøyen*. Hentet den 20.04.2018 fra <http://akersposten.no/nyheter/bonanza-i-boligmarkedet-pa-skoyen/19.331>

Figur 3 s.13: Torggata blad. (u.å.). *Måneskinnsonten*. Hentet den 20.04.2018 fra <http://www.torggatablad.no/?p=2617>

Figur 8 s.24: Imgur.com (2018). *Baroque architecture*. Hentet den 20.04.2018 fra <https://imgur.com/gallery/FtGna>

Figur 9 s.24: Pinterest.com. (u.å.). *Satellite view of St. Peter's in Rome*. Hentet den 20.04.2018 fra <https://no.pinterest.com/pin/186758715767071413/>

Figur 10 s.24: newhavenurbanism.org. (u.å.). *Urban Theatrics: Baroque Rome*. 20.04.2018 fra <https://newhavenurbanism.org/european-urbanism/rome/>

Figur 11 s.27: Egenprodusert figur, inspirert av (Helle et al, 2006).

Figur 13 s. 28: Akersposten.no. (2016). *Bonanza i boligmarkedet på Skøyen*. Hentet den 20.04.2018 fra <http://akersposten.no/nyheter/bonanza-i-boligmarkedet-pa-skoyen/19.331>

Figur 14 s. 28: Torggata blad. (u.å.). *Måneskinnsonten*. Hentet den 20.04.2018 fra <http://www.torggatablad.no/?p=2617>

Figur 20 s. 44: Lokalhistoriewiki.org. (2017). *Kart over Oslo*. Hentet den 20.04.2018 fra https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Kart_Over_Oslo

Figur 21 s. 44: Oslo byarkiv (u.å.). *Kart over Christiania 1887*. Hentet den 20.04.2018 fra <https://www.oslo.kommune.no/OBA/kart/1887/index.html>

Figur 23 s. 48: Kartverket.no. (u.å.). *Oslo blad 4: Akershus/Oslo*. Hentet den 20.04.2018 fra https://kartverket.no/Kart/Historiske-kart/Historiske-kart-galleri/historiske-kart---detaljer/?kartid=omegn_oslo-4_1949

Figur 25 s. 50: Plansamarbeidet.no. (u.å.). *Alternativ 3: Fortetting i mange knutepunkter*. Hentet den 20.04.2018 fra <http://plansamarbeidet.no/kart/arealkonflikt/>

Figur 28 s. 58: Hals, H. (1929). *Fra Christiania til Stor-Oslo: et forslag til generalplan for Oslo*. Oslo: Aschehoug.

Figur 29 s. 60: Byplankontoret & Oslo kommune. (1960). *Oslo: Planlegging og utvikling: Oversikt over den geografiske og historiske bakgrunn, utviklingen av befolkning og næringsliv m.m. og planlegging og utbygging etter krigen*. Oslo: Oslo kommune.

Figur 32 s. 71: Plan- og bygningsetaten, LPO Arkitekter & Design As ved Wøien, R. Halseth, L. Salvesen, M. L. (2003:4). *Bærekraft i Bjørvika: Designhåndbok*. Oslo: Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Havnevesenet, Plan- og bygningsetaten, Statens vegvesen Region øst, Statsbygg, ROM eiendomsutvikling as/ Oslo S Utvikling AS. Hentet den 06.05.2018 fra: <http://www.bjorvikautvikling.no/wp-content/uploads/2018/03/Designhb5b15d.pdf>

Figur 33 s. 72: Gehl Architects og Bjørbekk & Lindheim AS. (2007). *Byrom og gaterom: Temahefte Bjørvika 2007*. Hentet den 09.05.2018 fra: <http://www.bjorvikautvikling.no/wp-content/uploads/2018/03/Temahefte2.pdf>

Figur 35 s. 78: Plan- og bygningsetaten. (2016). *Strategisk plan for Hovinbyen*. Hentet den 09.05.2018 fra <http://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2016067233&fileid=6435357>

Figur 36 s. 78: Topic Architecture & Design. (2015). *Hovinbyen: Fra A til Å*. Hentet den 06.05.2018 fra: http://ann.milli.no/byplanoslo/Hovinbyen_AtilAA_tekst.pdf

Figur 37 s. 78: Topic Architecture & Design. (2015). *Hovinbyen: Fra A til Å*. Hentet den 06.05.2018 fra: http://ann.milli.no/byplanoslo/Hovinbyen_AtilAA_tekst.pdf

Figur 41 s. 90: Oslobilder.no. (u.å.). *Nedre Vøien Spinderi*. Hentet den 20.04.2018 fra http://oslobilder.no/NTM/NTM%20C%2013171?query=V%C3%98IEN&count=113&search_context=1&pos=1

Figur 42 s. 90: Oslobilder.no. (u.å.). *Akerselva mellom Vaterland og Hausmanns*. Hentet den 20.04.2018 fra http://oslobilder.no/OMU/OB.05935?query=akerselva&count=1490&search_context=1&pos=33

Figur 43 s. 91: Oslobilder.no. (u.å.). *Akerselva fra Beierbrua*. Hentet den 20.04.2018 fra http://oslobilder.no/OMU/OB.FS0132?query=akerselva&page=2&count=1490&search_context=1&pos=131

Figur 44 s. 91: Oslobilder.no. (u.å.). *Akerselva mellom Vaterland og Hausmanns*. Hentet den 20.04.2018 fra http://oslobilder.no/OMU/OB.A10119?query=akerselva&page=2&count=1490&search_context=1&pos=149

Figur 45 s. 92: Inby.no. (u.å.). *Akerselva miljøpark*. Hentet den 23.04.2018 fra <http://www.inby.no/prosjekter/h-akerselva/03.jpg>

Figur 46 s. 93: Norconsult.no. (u.å.). *Nedre Foss*. Hentet den 23.04.2018 fra <https://www.norconsult.no/prosjekter/nedre-foss/>

Figur 52 s. 96: Oslo museum. (u.å.). *Christiania torv sett fra Akershusfestning*. Hentet den 23.04.2018 fra <http://digitalmuseum.no/021017122022/christiania-torv-sett-fra-akershus>

Figur 58 s. 99: Aftenposten.no. (2014). *Oslo sentrum en pust av Versailles?* Hentet den 23.04.2018 fra <https://www.aftenposten.no/kultur/i/m6mRI/Oslo-sentrum--en-pust-av-Versailles>

Figur 59 s. 99: Oslobilder.no (u.å.). *Karl Johans gate fra Grand Hotel mot slottet.* Hentet den 23.04.2018 fra http://oslobilder.no/OMU/OMu.NW8399?query=%22hotell+Nobel%22&count=113&search_context=1&pos=10

Figur 60 s. 99: Oslobilder.no (u.å.). *Bilfri by aksjon på rådhusplassen.* Hentet den 23.04.2018 fra http://oslobilder.no/BAR/A-70013/Ut/0001/005?query=BILFRI+BY&count=4&search_context=1&pos=2

Figur 61 s. 100: Aftenposten.no. (2017). *Aftenposten mener: La ikke terrorfrykten hindre 17. mai-tog.* Hentet den 23.04.2018 fra <https://www.aftenposten.no/meninger/leder/i/RglBr/Aftenposten-mener-La-ikke-terrorfrykten-hindre-17-mai-toget>

Figur 66 s. 102: Dagsavisen.no. (2017). *Youngstorget cirka rundt 1900.* Hentet den 23.04.2018 fra https://www.dagsavisen.no/polopoly_fs/1.940443.14900107281/image/image.jpg_gen/derivatives/169_980/image.jpg

Figur 67 s. 102: Digitaltmuseum.no. (2017). *Torggata ved Youngstorget. April 1963.* Hentet den 23.04.2018 fra <https://digitaltmuseum.no/021017394672/torggata-ved-youngstorget-april-1963>

Figur 68 s. 102: ndla.no. (u.å.). *Einar Gerhardsen taler på Youngstorget, 1. mai 1957.* Hentet den 23.04.2018 fra <https://ndla.no/sites/default/files/images/sp63dfed.jpg>

Figur 69 s. 103: Fagbladet.no. (2018). *#metoo over hele landet-Her er parolane til kvinnedagen.* Hentet den 8.05.2018 fra <https://fagbladet.no/nyheter/metoo-over-heile-landet--her-er-parolane-til-kvinnedagen-6.91.531121.e86aad7f67>

Figur 72 s.104: Oslobilder.no. (u.å.). *Torshovdalen.* Hentet den 23.04.2018 fra http://www.oslobilder.no/BAR/A-20145/Uat/0007/007?query=torshovdalen&count=102&search_context=1&pos=3

Figur 73 s.104: Oslobilder.no. (u.å.) *Barn og voksne i vinterlek. Snø. Ski.* Hentet den 23.04.2018 fra http://www.oslobilder.no/BAR/A-20145/Uat/0009/003?query=torshovdalen&count=102&search_context=1&pos=32

Figur 74 s.105: Oslobilder.no. (u.å.). *Sinsen.* Hentet den 23.04.2018 fra http://www.oslobilder.no/BAR/A-20027/Ua/0019/053?query=torshovdalen&count=102&search_context=1&pos=43

Figur 75. s.105: Byplankontoret & Oslo kommune. (1960). *Oslo: Planlegging og utvikling: Oversikt over den geografiske og historiske bakgrunn, utviklingen av befolkning og næringsliv m.m. og planlegging og utbygging etter krigen.* Oslo: Oslo kommune

Figur 76 s.105: Oslobilder.no. (u.å.). *Torshovdalen park. Juli 1958.* Hentet den 23.04.2018 fra http://www.oslobilder.no/ARB/AAB-109441?query=torshovdalen&count=102&search_context=1&pos=66

Figur 81 s.108: Industrimuseum.no (u.å.). *Aker mek. Verksted.* Hentet det 30.04.2018 fra http://industrimuseum.no/bedrifter/akersmek_verksted

Figur 82 s.108: Oslo byplankontor. (1987). *Oslos sentrale sjøside: Forslag til kommunedelplan*. Oslo: Oslo byplankontor.

Figur 83 s.108: Oslobilder.no. (u.å.). *Aker brygge og Vestbanen*. Hentet den 30.04.2018 fra http://oslobilder.no/BAR/A-10002/Ua/0029/060?query=%22Aker+brygge%22&count=91&search_context=1&pos=18

Figur 84 s. 109: Visitoslo.no. (u.å.). *Havnepromenaden*. Hentet den 30.04.2018 fra <https://www.visitoslo.com/no/artikler/havnepromenaden/>

Figur 90 s. 119: Statsbygg. (2016). *Statlig reguleringsplan for nytt Regjeringskvartal: Byliv, byrom og ytre perimetersikring*. Hentet den 10.05.2018 fra <http://www.statsbygg.no/files/prosjekter/RKVnytt/reguleringsplan/rkvBylivByromPerimeter-red.pdf>

Intervjuguide

- Hva slags problem er terror i dag i forhold til sikkerhet i bymiljø?
- Når man planlegger for sikkerhet i offentlige byrom, er tankegangen at alle skal kunne bruke dem. Gir det begrensninger på ferdsel og fri kommunikasjon, eller vil enkelte grupper ekskluderes?
- Hvilke hindringer opplever man når man skal sikre byrommene?
- Vurderer dere alt likt eller er det bestemte mål man sikrer?
- Hvilke vurderinger gjør dere i forhold til kommunikasjon og viktige møteplasser i byen når man skal sikre byrommene?
- Tror du at byrom endrer seg på grunn av sikringstiltak, i så fall hvordan?
- Hvordan påvirkes myndigheter av media til å sikre bestemte steder i byen?
- Hvordan mener du media kan skape bestemte terrormål?
- Hvorfor er det slik at måten man kontrollerer og sikrer byrom på, der folk oppholder seg, er annerledes enn en bygning?
- Ofte, når man utformer byen, har man en medvirkningsprosess. Hva gjør dere?
- Hva gjør dere når det kommer et nytt trusselbilde? Har dere noen refleksjon om hvordan dere prøver å tilpasse bybildet?
- Mangler det en større debatt om hva ulike agendaer (eks. sikkerhet og bilfritt byliv) setter i byrommene, og hvilke konsekvenser det får?



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway