



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2020 30 stp

Fakultet for landskap og samfunn

Hovedveileder: Marius Grønning

Fra demografi til byform i Lørenskog - Arealplanlegging som teknisk støtte for beslutningstakere i et regionalt pressområde

From demography to urban structure

- Spatial planning as technical support for decision-
makers in a regional press area

Benedicte Johannessen Abrahamsen

Master i by- og regionplanlegging

FORORD

Denne masteroppgaven markerer slutten på to og et halvt år som student i by- og regionplanlegging ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet. Det har vært en innholdsrik reise hvor jeg har fått tilegnet meg både akademiske og praktiske ferdigheter innenfor faget. Jeg vil spesielt sette fokus på den tverrfaglige læringen jeg har fått vært en del av, som jeg kommer til å ha stor nytte av i arbeidslivet.

Det er mange som fortjener en takk for at denne studien gikk i mål. Jeg vil rette en stor takk til veilederen min Marius Grønning for gode innspill og diskusjoner underveis i prosessen. Jeg vil også rette en stor takk til alle informanter som har bidratt med intervju og tilbakemeldinger. Tusen takk for verdifull tid og gode innspill i oppgaven. I tillegg vil jeg takke Gunnar Tenge for tilgang til ulike kartdata.

Jeg vil også takke NIBR for studentplass denne høsten. Det har vært en stor motivasjon i oppgaveskrivingen å ha fast skriveplass, kaffemaskin og kunne ta del i et spennende forskningsmiljø, til tross for hjemmekontor siste månedene. Videre vil jeg takke studentgjengen på NIBR for gode råd og oppmuntringer på veien når jeg trengte det som mest. Til slutt vil jeg takke familie og venner for støtten dere har vist de siste månedene. Heiaropene deres har vært gull verdt!

Benedicte Johannessen Abrahamsen

Ås, Desember 2020

SAMMENDRAG

Det forventes en betydelig befolkningsvekst i norske byer og tettsteder de kommende årene. 82 % av dagens befolkning bor i dag i en by eller et tettsted. Samtidig som den nasjonale befolkningen vokser, må vi bruke arealene mer effektivt. For at veksten skal kunne tas innenfor bebygde områder må byene og stedene gjøres attraktive. Dette stiller krav til god byutvikling. "Kompakte byer" har blitt modellen for å planlegge bærekraftige byer. Den forenkler virkeligheten på en måte som skaper forståelige mål, i teorien, men hvor fullstendig er teorien når målene skal oppnås i virkeligheten?

Denne studien ser på hvilken rolle demografisk informasjon spiller i utformingen av framtidige løsninger utarbeidet gjennom kommunale planverktøy, basert på Lørenskog kommune som case. Lørenskog har de siste årene toppet listene på landsbasis over økt befolkningsvekst. Samtidig mangler det geografiske området de grunnleggende strukturelle forutsetningene for å utvikle en typisk kompakt by. For å bedre forstå omfanget av denne utfordringen for dagens planlegging, stiller denne studien to virkelighetsbilder opp mot hverandre: på den ene siden analyser av bebyggelsesmønster og praksis i planlegging, og relasjonen mellom disse over tid; på den andre hva teorien forventer av planlegging og hva man kan få ut av romlige strategier. På dette grunnlaget tydeliggjøres et mønster i kommunens håndtering av befolkningsutvikling, og hvordan dette forøkes styrt gjennom planlegging.

Funnene som kommer frem i denne studien viser til en ubalanse mellom hva som forventes av planlegging og hvilke modeller som anvendes. Modellen om den kompakte byen har i Lørenskog kommune ikke håndtert den demografiske utviklingen, men i stedet blitt brukt som et argument for en stadig skiftende strategi. Utarbeidelse av mål og strategier handler om valg av metoder og kunnskap om faktiske forhold. Det blir derfor svært viktig i planlegging å forstå bevisstheten rundt de metodiske valg for å kunne ta de beste beslutningene for den fremtidige utvikling.

ABSTRACT

Significant population growth is expected in Norwegian cities and towns in the coming years. 82% of today's population live in a city or town. At the same time as the national population is growing, we must use the land more efficiently. In order for growth to be taken within built-up areas, cities and places must be made attractive. This places demands on good urban development. "Compact cities" have become the model for planning sustainable cities. It simplifies reality in a way that creates understandable goals, in theory, but how complete is the theory when the goals are to be achieved in reality?

This study looks at the role of demographic information in the design of future solutions prepared through municipal planning tools, based on Lørenskog municipality as a case. In recent years, Lørenskog has topped the lists on a national basis of increased population growth. At the same time, the geographical area lacks the basic structural prerequisites for developing a typically compact city. To better understand the scope of this challenge for today's planning, this study contrasts two reality-pictures against each other: on the one hand, analyzes of building patterns and practices in planning, and the relationship between these over time; on the other hand what the theory expects from planning and what one can get out of spatial strategies. On this basis, patterns are clarified in the municipality's handling of population development, and how this is increased controlled through planning.

The findings that emerge in this study refer to an imbalance between what is expected of planning and which models are used. In Lørenskog municipality, the model of the compact city has not dealt with demographic development, but has instead been used as an argument for an ever-changing strategy. Preparation of goals and strategies is about choosing methods and knowledge of actual conditions. It therefore becomes very important in planning to understand the awareness of the methodological choices in order to make the best decisions for future development.

INNHOLDSFORTEGNELSE

DEL I: LØRENSKOGS BYPLANUTFORDRINGER OG HVORDAN STUDERE DEM

KAPITTEL 1: STUDIENS OPPBYGGING	8
Tema og bakgrunn	8
Problemstillinger	11
Metode	14
Forskningsstrategi	14
Kvalitativ forskningsmetode	15
Metodisk verktøy	16
Vurdering av metodisk valg	17
Avgrensning	18
Oppgavens oppbygging	19
KAPITTEL 2: ROMLIG STRUKTURER OG DYNAMIKK I ET PLANTEORETISK PERSPEKTIV	22
Bosetning, sentralitet og romlig utvikling	22
Sentralstedsteorier	22
Den kompakte byen	26
Forholdet mellom den romlige og ikke-romlige	27
Planlegging som styringsmetode	30
Hva er planlegging?	30
Metoder i planlegging	31
Romlig bevissthet i planlegging	33
Begrepsavklaringer	34

DEL II: DEMOGRAFI, ROMLIGHET OG PLANLEGGING I LØRENSKOG KOMMUNE

KAPITTEL 3: LØRENSKOG-FREMVEKSTEN AV ROMLIGE STRUKTURER	37
1910-1945 Lørenskog kommune som forstadskommune	38
1945-1985 Bolig og befolkningseksplasjon	43
1985-2015 Innføringen av nytt planverktøy	50
2015-2020 Lørenskog-største vekstkommune	56
KAPITTEL 4: ETABLERINGEN AV ET NÆRINGS LIV	64
Norges første jernbane-via Lørenskog	64
Drømmen om den moderne industrikommune	65
Sentralsykehuset	66
Bilens innpass på Lørenskog veier	66
Fra industridrøm til regionalt handelssentrum	68
Grensen mellom politikk og marked	69
ABC-prinsippet	70
T-bane til Lørenskog	71

Dagens næringsliv i Lørenskog kommune	72
Dagens transportnett i Lørenskog kommune	74
Plan for grønn mobilitet	75
KAPITTEL 5: SENTERDANNELSE	77
Første forsøk på en senterdannelse	77
Nytt sykehus-nytt sentrum	78
«Senterkrigen»	78
Sentrumsutvikling basert på kjøpesenterutvikling	80
Nye planleggingsidealer	81
Lørenskog sentrum-hvilken funksjon?	81
Nytt årtusen for sentrumsplanen	82
Kommunedelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Lørenskog	83
Lørenskog hus	84
KAPITTEL 6: JAKTEN PÅ SENTRUM	87
Planer og strategier for Lørenskog senterstruktur-regionalt	87
Planer og strategier for Lørenskog senterstruktur-lokalt	90
<u>DEL III: «KOMPakte BYER» NÅR KARTET IKKE STEMMEr MED TERRENGET</u>	
KAPITTEL 7: DRØFTELSE	96
KAPITTEL 8: AVSLUTTENDE REFLEKSJONER	101
LITTERATURLISTE	102
FIGURLISTE	106
TABELL-LISTE	107

DEL I

Lørenskogs byplanutfordringer og hvordan studere dem

KAPITTEL 1: STUDIENS OPPBYGNING

TEMA OG BAKGRUNN

Norges befolkning er i stadig i vekst og prognoser viser at ved år 2060 kommer vi til å passere 6 millioner mennesker (SSB, 2020a). Vekst i befolkningen gir oss nye muligheter, men også nye utfordringer. Samtidig som vi må verne om matjord og natur, skal vi tilrettelegge for at en voksende befolkning får gode levekår i stadig tettere bebygde byer. 82 % av dagens befolkning bor i dag i en by eller tettsted (SSB, 2020b), og kravene til god byutvikling øker da i takt med befolkningsveksten. Dagens byplanlegging bygger på et ideal om en bærekraftig utvikling, blant annet knyttet til begreper som kompakte byer. Ideen bak en kompakt by er å fortette i de eksisterende utbyggingsområder, ha en klar grense til resten av omlandet, skape urbane områder som bindes sammen av offentlig transport og ikke minst at innbyggerne skal ha korte avstander mellom bosted, arbeidsplass og et servicetilbud (Hanssen et al., 2015).

Hansen et al. (2015) hevder at «Oslo er den byen med mest konsekvent fortetningspolitikk» og videre at «i Stor-Oslo har byspredningen så å si stoppet opp» (Hanssen et al. 2015, s.21). Det er mange tegn ved dagens bosetningsmønster i Oslo storby som peker i en retning av den kompakte byen, men beveger vi oss ut utenfor Oslos grenser, er det flere strukturelle motsetninger til den kompakte byen. Hvor realistisk er det å utvikle alle byer og tettsteder etter det samme planidealet, uten å ta hensyn til de lokale forutsetningene stedet har? For noen byer og tettsteder kan det være langt mellom mål og virkelighet. I denne oppgaven skal jeg se på en spesifikk urban kontekst, Lørenskog kommune, der etablerte konseptuelle verktøy ikke så lett kan ses opp mot hvordan terrenget faktisk ser ut. Utbyggingsmønsteret i Lørenskog er relativt arealkrevende og spredt til tross for en relativ liten byggesone. Videre er handel og andre funksjoner lokalisert langs hovedveiene i stedet for i tilknytning til den skinnegående kollektivtransporten kommunen har.

I de største norske byområdene kan vi se at det de siste årene har vært utviklet regionale strategier og planer for å ta europeisk og statlig politikk ned på bynivå, med hensikt om å få et helhetlig grep rundt by agglomerasjoner som romlige enheter. Det regionale arbeidet foregår i en målestokk og på et styringsnivå som ligger over kommunen, altså over det nivået som i Norge er definert som arealmyndighet. I 2015 ble det vedtatt en Regional plan for areal og

transport i Oslo og Akershus (regional plan for ATP), som har vært førende for lokale arealstrategier, herunder Lørenskog kommune.

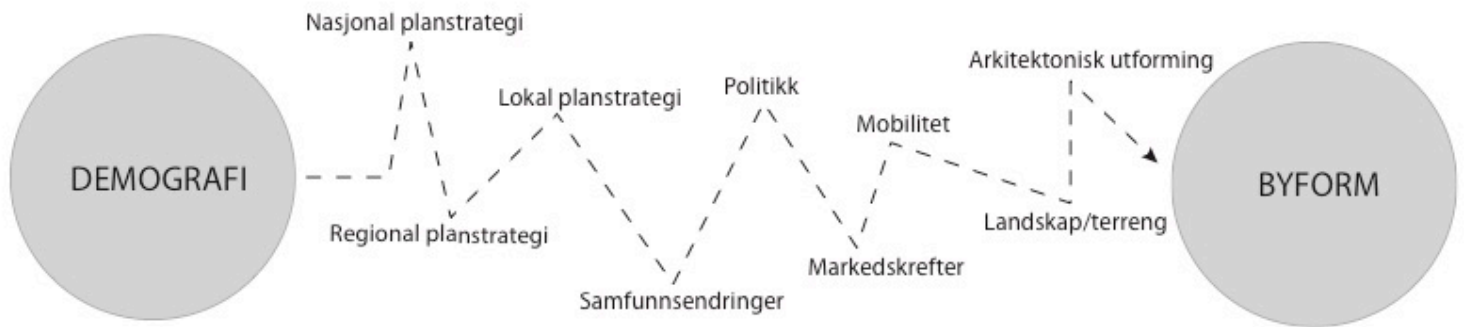
Den Regionale plan for areal og transport i Oslo og Akershus (2015) introduserte en ny utviklingsstrategi som hele Osloregionen nå skulle planlegges etter. Osloregionen skal utvikles til å være en konkurransedyktig og bærekraftig region i Europa. Dette skal skje gjennom utvikling av en flerkjernet regional nettverksby, et arealeffektivt utbyggingsmønster, og et effektivt og miljøvennlig transportsystem (Akershus Fylkeskommune & Oslo kommune, 2015). For mange av kommunene i Osloregionen ble ATP-planen kun en presisering om videreføring av sin arealstrategi, men for noen ble dette en helt ny planleggings strategi. Flere mindre steder med tilknytning til hovedstaden har historisk sett vært havneområder eller drabantbyer og har hatt et bosetningsmønster som ikke er forenelig med det som nå satses på i ATP-planen. Disse stedene har ikke bare en ny strategi og forholde seg til, men må også gjennom en stor omstillingsprosess basert på tidligere utvikling.

Norge sett under ett har de siste tiårene hatt en nedgang i befolkningsveksten, viser tall fra Statistisk sentralbyrå. Et unntak er Viken (tidligere Akershus) fylkeskommune som gjennom samme periode har hatt en stabil høy befolkningsvekst (SSB, 2020c). En av de viktigste bidragsyterne til den høye veksten har vært hovedstadens nabokommune, Lørenskog. Siden 2015 har kommunen hatt en av de sterkeste befolkningsvekstene her i landet, med gjennomsnittlig årlig vekst på 3,6 % (Lørenskog kommune, 2020a).

I den regionale areal- og transportplanen for Oslo og Akershus (2015) er Lørenskog kategorisert som en del av bybåndet i den flerkjernede nettverksbyen. Bybåndet er pekt ut som et område som skal ta en stor del av den kommende veksten de neste årene og det må derfor fokuseres på å tilrettelegge for både bymessig vekst og arbeidsplasser som kan lette på bo-og arbeidsmarkedet i Oslo. Spesielt er strekningen Lørenskog/Ahus til Kjeller/Lillestrøm en prioritert Øst for Oslo. I tillegg til å være en del av bybåndet er også Lørenskog omtalt i det planen kaller prioritert utvikling av noen lokale byer og tettsteder. Her er jernbanen det viktigste strukturerende elementet for utbygging. Et annet viktig element med planen er at innenfor de prioriterte vekstområdene bør vekst gå foran vern. Det vil si at hensynet til å øke veksten bør gå foran vern av jordbruksområder og regional grønnstruktur innenfor en langsiktig grønn grense rundt de prioriterte vekstområdene (Akershus Fylkeskommune & Oslo kommune, 2015). Lørenskog kommune har i dag en svært begrenset byggesone på kun 12 km² av sitt

totale areal på 70 km² (Lørenskog kommune, 2020b), derfor spørsmålet om vekst og vern svært aktuelt.

I denne studien skal jeg se på hvordan befolkningsvekst kan være en utfordring for kommunens planverktøy. Lørenskog har høy befolkningsvekst, samtidig har ikke territoriet i kommunen de grunnleggende forutsetningene for en bærekraftig byutvikling. En stor andel av norske byområder har samme strukturelle utfordringer som Lørenskog, og kan derfor ses på som en regel heller enn et unntak, som kan kaste lys over konseptuelle og metodologiske svakheter ved måten vi planlegger for bærekraftig utvikling per i dag. Jeg ønsker å forfølge denne undersøkelsen og tar derfor et skritt tilbake fra de mest etablerte politiske argumentene og modellene og ser på handlingene en kommune foretar seg fra befolkningspresset er opplevd eller kjent (faktisk tilflytting eller informasjon i form av befolkningsframskrivinger). Hvordan foregår denne planleggingen i praksis? Hvordan er tankegangen innenfor kommunal planlegging når vi forfølger problemstillingen fra demografi som inngangstema til planleggingen og helt fram til de konkrete fysiske løsningene for å møte befolkningspresset? Hvordan håndterer ulike foreslåtte bystrukturer ulike sosiale, kulturelle, økonomiske og miljømessige betraktninger som inngår i romlig planlegging, og som plan- og bygningsloven forutsetter at planlegging skal bidra til å samordne? Uten å se nærmere på hvordan disse tingene er håndtert i praksis, mangler vi bevismateriale for å vurdere om grunnleggende verdier ivaretas gjennom praktisk planlegging, som for eksempel lovens begrep om bærekraftig utvikling av regioner og kommuner.



Figur 1: Fremstilling av veien mellom demografi og byform i planperspektiv. (Kilde: egenprodusert).

PROBLEMSTILLINGER

For å tydeliggjøre problematikken i denne studien kan vi ta utgangspunkt i ulike formål med planlegging, slik de er formulert i det rammeverket vi har felles, og som gir den grunnleggende hjemmelen til å planlegge i Norge, plan- og bygningsloven. Bærekraftbegrepet er juridisk forankret i plan- og bygningsloven formålsbestemmelse, og har som hensikt å ivareta at planlegging og utbyggingssaker følger de rammer som er satt for bærekraftig utvikling (Plan- og bygningsloven, 2008). Planlegging er det grunnleggende virkemiddelet vi har for å oppnå den ønskede fremtid, men det er samtidig viktig å ikke bruke mer ressurser enn nødvendig på å planlegge.

«Planlegging skal bygge på økonomiske og andre ressursmessige forutsetninger for gjennomføring og ikke være mer omfattende en nødvendig» (Plan- og bygningsloven §3-1, andre ledd).

Det holder ikke bare å ha de rette hensiktene med planlegging, kommunen er også ansvarlig for å se utfordringene slik de fordrer seg i den konkrete geografiske konteksten, og definere problemstillingene i tid og rom slik at planleggingen får den effekten den er ment å ha. Den kommunale virksomhet skal også kunne forsvares med tanke på bruk av fellesskapets ressurser og på at samfunnet opplever planlegging som hensiktsmessig og effektivt.

Behovet for å planlegge kan utløses ved at det kommer nye politiske føringer som skal realiseres innenfor kommunens territorium. Men helt grunnleggende finnes det ikke noe behov for å planlegge uten en reell eller forventet befolkningsvekst. Et utgangspunkt for denne oppgaven

er derfor å se hvordan kommunen får disse to argumentene til å møtes i sin planlegging. Jeg vil derfor forfølge demografien, under forutsetning av befolkningspress, som tema i kommunens planlegging.

Med dette som grunnlag har jeg kommet fram til følgende problemstilling:

«Hvilken rolle spiller demografisk informasjon i framtidige løsninger gjennom kommunens planer?»

For å kunne svare på hovedproblemstillingen må jeg se på følgende underproblemstillinger først.

1. «Hvordan arbeider Lørenskog kommune med befolkningsvekst?»

Dette er i seg selv et stort og krevende spørsmål, men her vil jeg i hovedsak ta for meg produksjonen som må til for å møte en befolkningsvekst. Det vil si den materielle produksjonen av bygninger, veier, parker, men også tjenesteproduksjon som skoler, omsorgstilbud, og andre handels- og servicetilbud i kommunen. Jeg ønsker å se på de historiske prosessene Lørenskog kommune har vært gjennom og hvordan det har påvirket dagens situasjon.

2. «Hvordan kan økt befolkningsvekst være en utfordring for Lørenskog kommunen?»

Det er kommunene som har ansvar for at innbyggerne får grunnleggende velferdsgoder som barnehage, skole, sosialhjelp, og medisinsk hjelp. På den måten påvirker antall innbyggere og utviklingen i aldersgruppen investeringsbehovet og den løpende tjenesteytingen i kommunen. Men det er ikke bare utgifter knyttet til en befolkningsvekst, det er også muligheter i form av en økning av yrkesaktive som kan føre til økte skatteinntekter for kommunen. Vekst er derfor svært kompleks, på den ene siden har kommunen løpende utgifter, men kan også få løpende inntekter. Det er hver enkelt kommune selv sitt ansvar å sørge for at de har en god økonomistyring.

3. «Hvilke strategier og planverktøy bruker kommunen for å tilrettelegge for vekst?»

Befolkningsframskrivninger er et viktig verktøy kommunene i dag bruker for å beregne hvordan befolkningen utvikler seg framover, gitt ulike forutsetninger om fruktbarhet, dødelighet, innflytting og utflytting, samt boligbygging. Dette gir et prognosegrunnlag som brukes i planleggingen av kommunens investeringer, tjenestetilbud samt planarbeidet. Det er usikkerhet knyttet til alle faktorene som inngår i befolkningsframskrivingene, men en viktig bakgrunn for befolkningsvekst er boligbygging. Kommunens utbyggingsstrategi kan gi føringer for hvor stor og evt. om vekst er ønskelig i kommunen. Her er også tid et viktig moment, hvor langsiktig er planene som brukes og ikke minst om det er sammenheng mellom planer og den faktiske utviklingen. Et annet viktig moment er hvordan Lørenskog kommune forholder seg til de overordne regionale planene, ref. den regionale arealstrategien fremlagt i ATP-planen. Som nevnt faller Lørenskog i planen under to prosessuelle objekter og her kan jeg få svar på hvordan Lørenskog velger å svare på dette.

4. «Hvilken sammenheng har demografi og bystruktur?»

Lørenskog har i flere tiår arbeidet med en planstrategi for sin sentrumsutvikling. Per dags dato er det et pågående arbeid knyttet til en urban byutvikling og samtidig opplever kommunen en voldsom befolkningsvekst. Den kompakte byen er i dag en anerkjent byform, men med tanke på de lokale forutsetningene Lørenskog har ønsker jeg svar på om dette er riktig fremgangsmåte for Lørenskog.

METODE

Hensikten med dette kapittelet er å beskrive hvordan studien er gjennomført for å kunne besvare hovedproblemstillingen, særlig hvordan data er samlet inn og gjort til bevismateriale.

«Hvilken rolle spiller demografisk informasjon i framtidige løsninger gjennom kommunens planer?»

I dette kapitelet vil jeg kort argumentere for de metodiske valgene som er gjort for å gjennomføre studien, for deretter å beskrive hvordan det empiriske grunnlaget er hentet inn i oppgaven. Dette innebærer en redegjørelse for bakgrunn for utvalg, valg av sakslitteratur, dokumentkilder og informanter, samt hvordan data helt konkret er innhentet. Det vil også forklares hvordan intervjuene er gjennomført og hvilke etiske betraktninger som er tatt. Til slutt vil det være en vurdering knyttet til kvaliteten ved det empiriske materialet, særlig med tanke på relabilitet og validitet.

Forskningsstrategi

Forskningsstrategien som benyttes har til hensikt å forklare hvilken logikk som er anvendt for å besvare forskningsspørsmålene. Dette handler om forholdet mellom teori, empirigrunnlag og metode for innhenting av data, men også om hvordan man trekker slutninger på dette grunnlaget, og kriterier for slutningenes gyldighet. Det er vanlig å skille mellom tre typer strategier; induktiv, deduktiv og abduktiv eller retrodeduktiv (Blaike & Priest, 2019). En induktiv tilnærming kjennetegnes ved at ny teori utvikles på bakgrunn av empiri (Thagaard, 2016). I den deduktive tilnærmingen testes eksisterende teori gjennom utforskning av ny empiri (Thagaard, 2016). Denne studien baserer seg på en abduktiv tilnærming, som ligger midt mellom den deduktive og induktive, i den forstand at teori og empiri ikke kommer i en forhåndsdefinert rekkefølge, men utvikles ofte i en prosess hvor en går frem og tilbake mellom funn og teori. Denne forskningsstrategien bruker med andre ord både teori og empiri som utgangspunkt for å få utvidet kunnskap om et fenomen (Thagaard, 2016). En abduktiv tilnærming starter med å se på en teori, forstått som en generell lovmessighet ved fenomener og prosesser, for deretter å utforske dem gjennom observasjoner og analyse. Til slutt trekkes en konklusjon basert på funn eller bevis, satt opp mot teorien. Konsekvensen av denne tilnærmingen kan være at en antatt lovmessighet må justeres, altså at det oppstår en teoretisk

refleksjon om betraktningen er riktig. Pierce (2001) argumenterer for at det er den abduktive tilnærmingen som kan gi den mest sannsynlige forklaringen, basert på de gitte bevisene som er funnet i studien. Abduktive tilnærminger egner seg til å utforske, problematisere og forklare.

I denne studien vil planlegging bli sett på som en form for lovmessighet, hvor formålet er og integrerer individer og sosiale grupper i samfunnet. Planlegging kan dermed vurderes på grunnlag av hvordan demografisk informasjon bearbeides, og hvordan befolkningsendringer håndteres gjennom utforming av bosetningsstruktur i forhold til bestemte verdier og strategier. Analysen av Lørenskog viser at kommunen stadig endrer fokus og målsetninger på bakgrunn av nye impulser og tema som dukker opp. Resultatet av å observere praksis over tid i Lørenskog gir dermed en synlig tendens, som kan gi grunnlag for å stille spørsmål ved funnene opp mot de grunnleggende verdier innenfor planlegging, basert på forholdet mellom bydannelse og befolkningsutvikling, og om ressursene som settes av til å planlegge benyttes etter hensikten. Dette sammenfaller med det mønsteret Peirce (2001) definerer som en abduktiv slutningsrekke. Han mente denne typen tilnærming ikke var en ren konklusjon, men en sannsynlighet. Den egner seg godt til min undersøkelse, som ikke handler om å finne et entydig svar, men å reflektere om forholdene mellom mål, strategier og bruk av virkemidler i byplanlegging, med Lørenskog kommune som egnet eksempel, med et historisk bebyggelsesmønster som ikke så lett passer inn i dagens politiske modeller.

Kvalitativ forskningsmetode

Det skilles ofte mellom kvalitativ og kvantitativ metode for innsamling av informasjon. Kvantitativ metode er opptatt av å telle og måle aspekter ved det sosiale livet, mens den kvalitative metoden retter seg mot en utforskning knyttet til betydning og tolkning av sosiale aktører (Blaike & Priest, 2019). For å svare best mulig på studiens problemstillinger er det mest hensiktsmessig og bruke den kvalitative metoden. Den kvalitative tilnærmingen tar for seg hvorfor noe skjer (Johannessen et al.,2016). Videre er kvalitativ en tilnærming som er mer opptatt av å forstå eller beskrive hvordan vi mennesker oppfatter noe, og hvilke relasjoner som gjør at vi opplever noe på denne måten (Johannessen et al.,2016). Dette er da en metode som kan hjelpe meg å forstå hvordan planleggeren tilnærmer seg befolkningsvekst i arbeidet med planer, og hva som kan være med å påvirke planleggerens oppfatninger i en romlig kontekst. Det empiriske datagrunnlaget for oppgaven vil være innhentet gjennom litteraturstudier, dokumentanalyser, kvalitative intervjuer, samt kartframstilling av registrert informasjon.

Metodisk verktøy

Litteraturstudier:

Litteraturstudier benyttes ofte i starten av et forskningsprosjekt hvor en får en orientering om forskning eller teori som allerede finnes på område, og metoder som er blitt benyttet (Johannessen et al.,2016). I kapitel 2 har jeg anvendt litteraturstudier som har gitt meg en grunnleggende forståelse av allerede eksisterende teori som finnes om studiens tema.

Dokumentanalyse:

Dokumentanalyse er en kvalitativ innholdsanalyse hvor en samler inn data til analyse for å få frem viktige sammenhenger og relevant informasjon om det en studerer (Johannessen et al.,2016). Dokumentene gir en informasjon om et forhold på et gitt tidspunkt og et spesielt sted, for et bestemt publikum (Johannessen et al.,2016). I oppgaven har jeg brukt planer, kart og rapporter utarbeidet av Lørenskog kommune som en del av det empiriske grunnlaget. I tillegg har jeg benyttet historiske materiale hvor jeg har måttet kvalitetssikre informasjonen gjennom andre kilder som finnes på området (statistikk, kart, bilder og andre dokumenter).

Intervju:

Intervju som metode brukes fordi det gir dybdekunnskap om informantenes meninger, holdninger og erfaringer (Johannessen et al.,2016). I denne oppgaven er intervju valgt som metode med bakgrunn i å forstå hvordan Lørenskog kommune arbeider med demografi i nyere tid, samt hvordan arbeidet med sentrumsstrukturen arter seg i dag. Intervjuobjektene er valgt med bakgrunn i deres tilknytning til arbeidet med demografi eller planlegging i Lørenskog kommune. Jeg har i tillegg valgt å intervju en privat utbygger som har arbeidet i Lørenskog. Dette er gjort med den hensikt i å forstå hvordan det private markedet forholder seg til planer og strategier i Lørenskog, samt deres forhold til demografi og planlegging.

Utvalget bestod av:

- En representant fra avdelingen Strategi og samfunnsutvikling i Lørenskog kommune.
- En representant fra avdelingen Geodataseksjonen i Lørenskog kommune.
- En representant fra avdelingen Reguleringsseksjonen i Lørenskog kommune.
- En representant fra den private utbyggersiden i Lørenskog kommune.

Kvalitative forskningsintervjuer skilles vanligvis mellom strukturerte eller åpne intervjuer (Thagaard, 2016). Denne studien benytter seg av noe midt i mellom, et såkalt semi-strukturert intervju. Et semi-strukturert intervju har en forhåndsprodusert intervjuguide som utgangspunkt, mens spørsmål, tema og rekkefølge kan variere under intervjuet (Johannessen et al.,2016). Det ble utarbeidet en forhåndsprodusert intervjuguide som var inndelt etter tema og ut ifra forskningsspørsmålene. Dette for å sikre at jeg fikk besvarelse på alle spørsmålene jeg ønsket svar på. Rekkefølgen på spørsmålene i intervjuguiden ble i noen av intervjuene endret etter det som falt seg naturlig i samtalen. Thagaard (2016) påpeker hvordan kvaliteten i intervjuet er avhengig av tillitten og troverdigheten mellom forsker og intervjuobjektet. I starten av intervjuet ble det derfor informert tydelig om anonymiteten til intervjuobjektene. Til slutt fikk også informanten selv mulighet til å legge til andre ting dersom de mente noe ikke var kommet frem tidligere i intervjuet.

Det ble brukt en strategisk tilnærming for å komme i kontakt med personene som hadde relevante egenskaper for problemstillingen (Thagaard 2016). Informantene ble kontaktet per e-post hvor de fikk en presentasjon av oppgaven, samt en intervjuguide og informasjon om personvern ved deltakelse. Lengden på intervjuene var fra ca. 45-60 minutter. Intervjuene ble tatt opp med en lydopptaker og i etterkant transkribert. Alle informantene fikk på forhånd informasjon om at det ville bli tatt opp på lyd, og før intervjuet startet ble det signert en samtykkeerklæring på dette. Informantene er i denne oppgaven anonymisert og vil ikke kunne gjenkjennes.

Johannessen et al. (2016) skriver at alle forsknings- og studentprosjekter som gjennomføres ved universiteter skal meldes til Norsk samfunnsvitenskapelige datatjeneste- NSD. Oppgaven ble i September 2020 meldt inn til NSD og alt av innsamling er gjort etter godkjenning fra dem.

Vurdering av metodiske valg

I forbindelse med innhenting av datamaterialet kommer spørsmål om dataens reliabilitet (pålitelighet) og validitet (troverdighet). Reliabilitet handler om hvilke data som brukes, hvordan de ble samlet inn og hvordan de bearbeides (Johannessen et al.,2016). Som Thagaard (2016) påpeker, vil leseren bli overbevist om at forskningen er utført på en tillitsvekkende måte? I denne oppgaven er mye av det empiriske datagrunnlaget hentet fra dokumenter utarbeidet og utgitt av offentlige myndigheter. Dette er informasjon som er av viktig betydning for

befolkningen, og har dermed et høyt kvalitetskrav. I lys av dette ser jeg på dette som en pålitelig kilde, samtidig som mye av innholdet vil kunne være farget av forfatterens budskap. Jeg har også brukt bøker skrevet av historikeren Ola Alsvik, «Historien om Lørenskog: myter og mennesker 1900 til 1990» fra 1998 og «Gjennombrudd, fortvilelse og hardt arbeid. En historie om administrasjonslivet og de politiske beslutningene i Lørenskog kommune» fra 2008. Da jeg i stor grad har basert mye av empirien på disse to bøkene har det vært nødvendig å sjekke opp kildene også andre steder, f.eks. tall fra statistisk sentralbyrå, reguleringer på kart eller andre kilder.

Validitet handler om hvordan mine funn kan representere virkeligheten og formålet med studien (Johannessen et al.,2016). I denne oppgaven har jeg basert meg på en undersøkelse av Lørenskog kommune og vil hovedsakelig være rettet mot dette formålet. Lørenskog kommune er ikke unik i sin posisjon som forstadskommune, og det kan tenkes at funn i oppgaven kan overføres til lignende kommuner i samme situasjon.

Avgrensning

Tematisk avgrensning:

Denne studien skal tar for seg planleggingens ansvar for å integrere individer og sosiale grupper i territorier og byer. Med bakgrunn i dette kan jeg ikke avgrense oppgaven kun til å se på sosiale relasjoner eller fysiske strukturer. Sammenhengen mellom demografisk dynamikk og bystruktur, og planlegging for å møte befolkningsvekst på en sosialt bevisst måte, settes derfor i et romlig perspektiv der bystruktur innebærer både sosiale, kulturelle, fysiske og økonomiske «lag».

Geografisk avgrensning:

Oppgaven vil i hovedsak avgrenses til å omhandle Lørenskog kommune på et lokalt nivå. Lørenskog har også en viktig posisjon i Osloregionen, og det er derfor hensiktsmessig å se Lørenskog i det regionale perspektivet i noen av de tematiske tilnærmingene. Lørenskog er valgt for denne studien med bakgrunn i de lokale utfordringer kommunen i dag står ovenfor. En høy boligutbygging, høy befolkningsvekst, samt etablering av sentrum er høyaktuelle temaer i kommuneplanleggingen i Lørenskog.

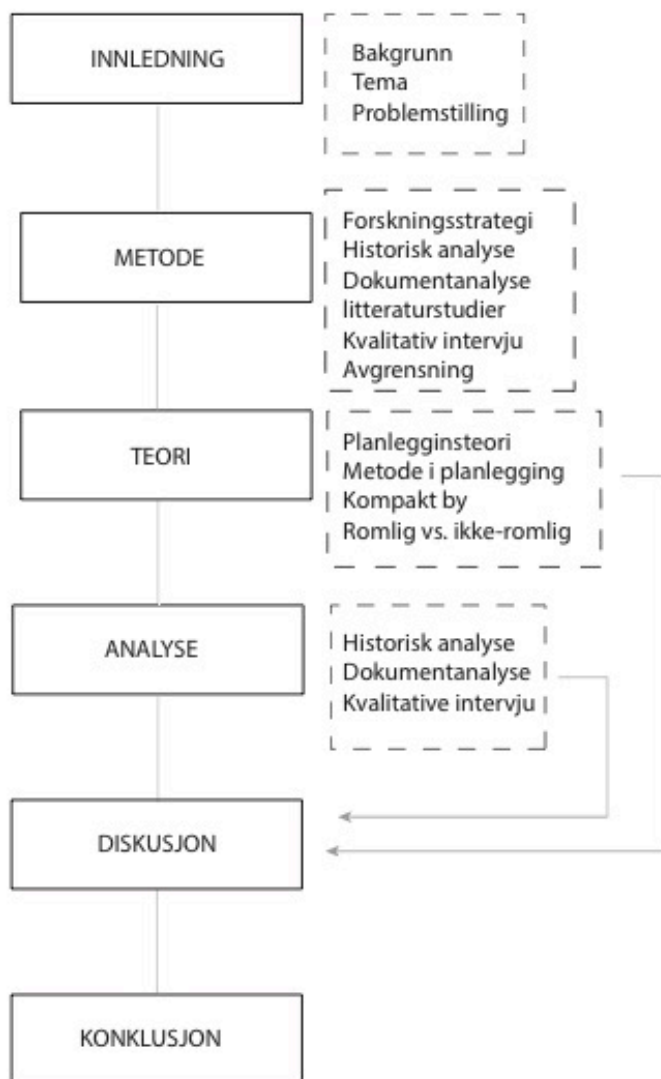
Oppgavens oppbygging

Oppgaven er strukturert med tre hoveddeler med tilhørende kapitler.

Del I: I kapittel 1 introduseres studiens oppbygging hvor både tema, bakgrunn for valg av oppgave og problemstillingene blir tatt opp. I tillegg beskrives de metodiske valgene som er gjort i forskningsprosessen. Kapittel 2 redegjør for det teoretiske rammeverket som gjør det mulig å se studieobjektet i relasjon til oppgavens problemstillinger.

Del II: I del 2 ligger det empiriske datagrunnlaget for oppgaven. Kapittel 3 beskriver en historisk fremvekst av de romlige strukturene i Lørenskog. Her vil det spesielt fokuseres på befolkningsutvikling, samt utviklingen av et bosetningsmønster. Kapittel 4 er en beskrivende gjennomgang av næringsutviklingen, arbeidsplassene og transportnettene i Lørenskog. I tillegg vil jeg se på hvilke planstrategier som er benyttet for å samordne bo- og arbeidsplasser i kommunen. Kapittel 5 presenterer senterdannelsen i Lørenskog. Her vil jeg se på hvilke planer som ligger til grunn for utviklingen, samt hvilke påvirkningsfaktorer som kan ha virket inn på utformingen av sentrum. Kapittel 6 bygger på de foregående kapitlene, som danner selve grunnlaget for dagens Lørenskog. Her vil jeg drøfte sammenhengen mellom den faktiske utviklingen og hvilke planer som er benyttet for å oppnå det ønskede resultatet.

Del III: I kapittel 7 drøfter jeg det empiriske datagrunnlaget sett i sammenheng med problemstillingene for oppgaven. I kapittel 8 avslutter jeg studien med en refleksjon rundt planlegging i praksis.



Figur 2: Fremstilling av oppgavens oppbygging. (Kilde: Egenprodusert).

KAPITTEL 2: ROMLIG STRUKTUR OG DYNAMIKK I ET PLANTEORETISK PERSPEKTIV

I dette kapitlet vil jeg bygge opp et teoretisk rammeverk som gjør det mulig å se studieobjektet i relasjon til oppgavens problemstillinger. Dette handler i hovedsak om å etablere en grunnleggende forståelse, på et abstrakt og generelt plan, av hvilke strukturer og drivkrefter planleggeren står overfor, hvordan disse fanges opp i planer og beslutningsprosesser, hvordan planlegging setter mål og hva som skal til for å oppnå dem.

Endringer innebærer både struktur og dynamikk. Det er derfor naturlig på grunnlag av oppgavens problemstilling å knytte planteori til en forståelse av historiske strukturingsprosesser. Spørsmålet er hva slags strukturer. Denne oppgaven handler om planleggingens ansvar for å integrere individer og sosiale grupper i territorier og byer, og kan derfor ikke avgrenses til kun sosiale relasjoner eller fysiske strukturer. Sammenhengen mellom demografisk dynamikk og bystruktur, og planlegging for å møte befolkningsvekst på en sosialt bevisst måte, settes derfor i et romlig perspektiv der bystruktur innebærer både sosiale, kulturelle, fysiske og økonomiske «lag». Hvor og hvordan utviklingen kan ses er på mange måter avhengig av strukturen fra dens tidligere perioder. Vekst skjer over tid, og i mange av tilfellene kan vi si at planlegging forholder seg til en form for faseforskyvning, der veksten oppfattes før endringen av strukturen har hatt mulighet til å utvikle seg.

Det finnes enorme mengder teori om disse aspektene ved virkeligheten. I det følgende kapitlet vil jeg fokusere på enkelte begreper, metaforer og modeller fra noen få teoretiske kilder som kan bidra til å sette oppgavens fenomener og begreper på rett plass.

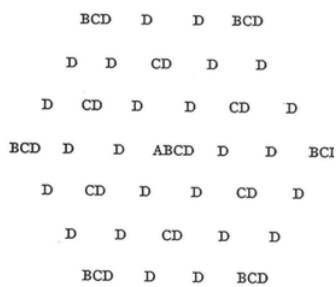
BOSETNING, SENTRALITET OG ROMLIG UTVIKLING

Sentralstedsteorier

Definisjonen av et «urbant sentrum» har vært et mye omdiskutert tema opp gjennom historien. For de fleste stedsteoretikerne var sentrum i den fysiske byen identifisert som den sentrale aktivitetsklyngen. Melvin Webber (1964) definerte et sentrum som aggregering av aktiviteter rundt et punkt i rommet, og lokalsentre som mindre aggregeringer rundt andre punkter i rommet. For noen formål kan denne beskrivelsen av sentre være god nok, men den sier lite om koblingen mellom funksjonene som finnes på disse stedene.

Walther Christaller kom i 1933 med en sentralstedteori om forholdet mellom sentre som bygget på et hierarkisk system (Helle et al., 2006). I hans modell var sentralitet den grunnleggende kjernen i byen, og dens funksjon var å utføre tjenester på en større eller mindre lokasjon (Helle et al., 2006). Et viktig aspekt med hans teori er at den bygger på sentralsteder målt ut fra dens økonomiske funksjoner. En slik modell må ha som forutsetning at det mulig å måle den ut fra dens økonomiske funksjoner, og deretter kunne settes inn i et hierarki av sentralsteder (Helle et al., 2006). Figur 4 viser en fremstilling av modellen til Christaller, hvor hver av bokstavene viser en økonomisk funksjon, med et relativt konstant markedsgrunnlag, på en gitt territoriell skala. Den hierarkiske inndelingen grunnlegges etter hvor stort område det klarer betjene og nå ut til (Helle et al., 2006).

Melvin Webber kom i 1964 med sterk kritikk til Christaller's modell, hvor han mente den var for fokusert på de sentrumsinterne forholdene til å kunne si noe om de faktiske forholdene mellom stedene. I tillegg hadde ny teknologi og nye kommunikasjonsmåter gjort at den geografiske avstanden ikke lengre var en avgjørende faktor for kommunikasjon og samhandling (Webber, 1964). Webber gjennomførte en undersøkelse av virksomheter i San Francisco Bay Area som viste at de spesialistene som hadde lokalisert seg her, ikke nødvendigvis var en del av storbyen San Francisco, men hadde lokalisert seg her med bakgrunn i fasilitetene område kunne tilby. Spesialistene var i mye større grad tilknyttet andre storbyer som New York og Washington. I figur 4 har Webber brukt samme utgangspunkt som modellen til Christaller, men oppdatert den til det han mener passer bedre for dagens situasjon.



Figur 1: Christaller's hierarkiske system av sentralsteder. Hver bokstav representerer en økonomisk funksjon, med er relativt konstant markedsgrunnlag på en gitt territoriell skala.



Figur 2: hypotetisk fordeling av deltakere i «riket» etter Webbers modell. Hver bokstav representerer en grad av spesialisering av deltakerne i forbindelse med alle typer av aktiviteter (interessesamfunn). Det geometriske heksagonale mønsteret er en videreføring av Christallers modell for å kunne sammenlikne dem. Hvis skalaen i diagrammer var 25 miles (ca. 40 km), ville territoriet vanligvis blitt klassifisert som et metropolområde. Symbolene representerer deltakere i «riker» på forskjellige nivåer av spesialisering, vilkårlig fordelt i ulike klasser; W-verdens-rike, X-det nasjonale rike, Y-metropolriket og Z-det lokale riket.

Figur 4: Illustrasjon og tekst fra «The urban Place and the Nonplace Urban Realm». (Kilde: Melvin Webber, 1964 s.141).

Webber (1964) ønsket med sin modell å se det som et interaksjonssystem, isteden for en modell som viste et lokaliseringmønster for aktivitetssteder. Han gikk bort fra de gamle strenge konseptuelle systemene som baserte seg på punkt- eller stedfenomener, og mente det heller måtte sees som feltfenomener. Urbanitet var på bakgrunn av dette ikke lenger knyttet til et spesifikt sted, og Webber introduserte med dette et nytt fenomen han kalte «Nonplace urban realm». Her var et av de viktigste leddene i forhold til lokalisering av det fysiske miljøet, knyttet til innflytelsen som kommunikasjon og romlig ordninger hadde på byen (Webber, 1964).

Melvin Webber så derimot byen i form av tre komponenter; (1) romlig strømmer av informasjon, penger og mennesker og varer, (2) plassering av de fysiske kanalene og rommene som huser aktiviteter, (3) plassering av aktivitetsstedene. Han mente byplanleggere måtte som et minimum ta for seg disse komponentene for å kunne se sammenhenger i den romlige strukturen. Videre skilte han prosess fra form slik at forståelsen mellom dem ble lettere å antyde.

1. **Prosess:** Ved å måle mengden av informasjon, penger, mennesker og varer, og se på hvilke startpunkter som benyttes, de ulike destinasjonene og hvilke ruter som blir brukt, kan det gi oss en bedre forståelse av de funksjonelle gjensidige avhengighetene mellom komponentene. Videre kan vi så beskrive prosessen der disse koblingene opprettholdes gjennom sted/rom. Slike målinger kan også gjennomføres for å gi effektivitetsindekser på alternative romlige ordninger. Et eksempel her kan være å måle mengden av informasjon som flyter i et gitt rom kan være en indikator på sannsynlige nivåer av kulturell produktivitet. Mangfold og en mengde informasjon kan gi bedre indekser på de unnvikende kvaliteter i bylivet som har blitt direkte knyttet til begrepet «urbanitet» (Webber, 1964).
2. **Form:** Denne er knyttet til hvordan den romlige formen av kommunikasjon og transportsystemer er koblet sammen. Vi snakker om det fysiske som bygninger, landskapet og andre fysiske objekter. Webber (1964) påpeker i denne seksjonen at den viktigste funksjonen til det fysiske anlegget er å imøtekomme den slags aktiviteter som utføres der, og å imøtekomme interaksjonen mellom individer og grupper som utfører disse aktivitetene. En metropol/storby som har en god fysisk struktur er den som har en romlig fordeling av kanaler og tilpassede rom som tilrettelegger godt for interaksjon mellom individer og grupper.
3. **Form:** Plasseringen av aktiviteter vil ideelt søke etter å identifisere de ferdig utførte økonomiske funksjonen, de sosiale rollene og spesialiseringsnivået på deltakerne. Byrommene er avhengig av et samhandlingsmønster mellom deltakerne. For eksempel velger bedrifter å lokalisere seg etter hvor de også kan opprettholde gode kommunikasjonslinjer med andre mennesker eller andre virksomheter. Endringer i aktivitetssteder er også begrenset gjennom holdbarheten i det fysiske anlegget. For å finne ut hvor integrert forholdet mellom aktivitetssteder og de andre komponentene er i den romlige strukturen kan en analysere hver komponent (Webber, 1964).

Dimensions of Spatial Structure			
Process aspects	Form aspects		
I. Interaction Component (by type)	II. Physical Component		III. Activity Component (by type)
	A. Channels (by type)	B. Adapted Spaces (by type)	
a. Amplitude	a. Capacity	a. Capacity	a. Volume
b. Focality	b. Nucleation	b. Nucleation	b. Centralization
c. Subfocality	c. Subnucleation	c. Subnucleation	c. Subcentralization
d. Intensity	d. Concentration	d. Concentration	d. Density
e. Affinity	e. Clustering	e. Clustering	e. Localization
f. Insularity	f. Separation	f. Separation	f. Segregation

Figur 5: Dimensjoner av romlig struktur. (Kilde: Melvin Webber, 1964 s.103).

Med å vise til en slik inndeling og fremstilling av de romlige komponentene ønsker Webber (1964) å forbedre våre målinger og vår forståelse av den urbane bosettingen og urbane regionen som romlige begrensede steder.

På mange måter kan vi si at den profesjonelle planleggeren og teoretikeren Melvin Webber, var svært forutfor sin tid når det kom til synet på byplanlegging og urbanisme. Han var den første til å introdusere tankegangen om at urbanitet ikke lenger var knyttet til et bestemt sted. I 1968 skrev Webber artikkelen «The Post-City Age». Her stilte han seg kritisk til måten vi tilnærmet oss utforutsette utviklingstrekk i samfunnet, og problematiserte den manglende evnen til å trekke skille mellom den romlige definerte byen, og de sosiale systemene som er i byen (Webber, 1968). Planleggere har forelsket seg i den historiske byen og overførte den gamle tankegangen til den nye byen. Ifølge Webber lå mye av problemet i at vi ikke har noen nye navn som beskriver vilkårene for den nye sosiale ordenen, og derfor tvinger vi gamle etiketter på som egentlig ikke passer nåtidens situasjon. Territorialitet har tidligere vært en nødvendig egenskap for å systematisere de sosiale systemene og med en slik videreføring vil ikke de egentlige problemene kunne komme frem ifølge Webber (1968).

Den kompakte byen

Webbers over 50 år gamle problematisering av by-begrepet kan sies å ha svært stor relevans også den dag i dag. Bymessig sammenfaller ikke med byens sentralitet, og det urbane er ikke lenger knyttet til et sted. Siden 1990-tallet har den «kompakte byen» vært en nasjonal politikk for byutvikling både på regionalt og lokalt nivå. Den kompakte byen er et forsøk å på å samordne økonomiske-, miljømessige og sosial bærekraft i planleggingen.

«Den kompakte byen er kjennetegnet ved å ha tett bebyggelse (fortetting) med klar grense mot omland, i urbane områder som er bundet sammen ved hjelp av offentlig transport, og hvor innbyggerne har kort avstand mellom bosted, arbeidsplasser og servicetilbud. Fortetting og

konsentrasjon av flere funksjoner, som boliger, arbeidsplasser, service og kulturtilbud, kan bidra til vitalisering av byrommet og arealøkonomisering» (Hanssen et al., 2015, s.13)

Tradisjonelt sett er det sentrumsutviklingen som har vært det viktigste grunnlaget for regional og lokal utvikling, men nå har blant annet fenomenet knutepunktfortetting fått større fokus (Hanssen et al., 2015). Knutepunktfortetting bygger på en utvikling i, og rundt transportknutepunkt med fokus på banegående transport. Lørenskog er i dag en del av det sammenhengende bo- og arbeidsmarkedet i Osloregionen, hvor jernbanelinjen spiller en viktig rolle, dermed har knutepunktfortetting blitt en viktig del av senterstrukturen i dagens Lørenskog.

Boken- *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer* (Hanssen et al., 2015) gir en god beskrivelse av hvordan den kompakte bymodellen ser ut og hvilke muligheter og utfordringer med modellen. Noe som i mindre grad blir tatt opp i boken er hvordan metodene skal anvendes ned på det lokale plan, altså kommuneplanlegging. Det er ikke nok å få presentert et ferdig resultat uten å legge det lokale forholdene til grunn som krever en faktisk kunnskap til å gjøre dette. Videre skal jeg se på teorier om hvordan planleggere kan forholde seg til metoder og hvordan valg av metoder kan forstås som et bakteppe for en planleggingsprosess.

FORHOLDET MELLOM DET ROMLIGE OG IKKE-ROMLIGE

Donald Foley var en av kollegaene til Melvin Webber, og brukte hans modell som utgangspunkt da han så på forholdet mellom den spatiale (romlige) dimensjonen og den aspatiale (ikke-romlige) dimensjonen. For å gi en bedre forståelse av hvordan disse elementene står i relasjon til hverandre, fremstilte han forholdet mellom dem gjennom et skjema (figur 6). Foley mente at for å kunne se og forstå avhengighetsforholdet mellom det romlige, og ikke-romlige var det viktig å se på sammenhengen mellom verdi, funksjon og den fysiske strukturen.

	A. Aspatial/ikke-romlig	B. Spatial/Romlig
1. Normative og kulturelle aspekter	1A. Sosiale verdier, kulturelle mønstre, normer, institusjonelle rammer, teknologi.	1B. Romlig fordeling av kulturelle mønstre og normer.
2. Funksjonelle organisatoriske aspekter	2A. Divisjon og allokering av funksjoner.	2B. Romlig fordeling av funksjoner og aktiviteter.
3. Fysiske aspekter	3A. Fysiske objekter.	3B. Romlig fordeling av fysiske objekter.

Figur 6: Illustrasjon fra "An Approach to Metropolitan Spatial Structure", (Kilde: Donald Foley, 1964 s. 24).

Foley (1964) trekker frem flere alternative forhold mellom den romlige dimensjonen og den ikke-romlige dimensjonen, men hovedforholdet ligger i det S-formede (rød streken) settet av relasjoner. I denne formen understreker han viktigheten av forholdet fra den romlige sektoren over til det normative og den ikke-romlige delen av det fysiske miljøet. Endringer som skjer i den ikke-romlige dimensjonen driver endringer i den romlige dimensjonen.

Foley (1964) påpeker at det er endringer i 2A og 2B som er avgjørende for en faktisk romlig forandring. Sosiologiske funn viser at den funksjonelle organiseringen, (2A og 2B) har en tendens til å endre seg i ulike aspekter raskere enn det våre verdier gjør (1A og 2A). Her faller blant annet befolkningsvekst inn under og blir da den funksjonelle organiseringen vi først ser forandringer ved, før den gradvis blir reflektert inn i samfunnets verdier. Den gule og blå streken markerer alternative veier som kan oppstå med enten det fysiske aspektet som en driver, eller med de normative og kulturelle aspektene som driver.

I Donald Foley sin modell var han opptatt av overgangen mellom det romlige og det ikke-romlige. I det ikke-romlige ligger staten med dens funksjonelle politikk, mens i romlige finner vi kommunen med dens territorielle planlegging. Dermed kan modellen også si noe om hvordan politikk og planer henger sammen. Aarsæther (2016) setter forholdet mellom plan og politikk inn i en norsk kontekst, ved å se på spenningsfeltet mellom velferds-staten og kommunene. Teoretisk sett har staten hatt den funksjonelle rollen, mens kommunene har hatt den territorielle rollen (Aarsæther, 2016). Den funksjonelle formen er basert på det moderne samfunn som er satt sammen av ulike «*funksjoner/sectorer og tilhørende profesjonelle spesialiseringer på kunnskapssiden*» (Aarsæther, 2016, s.89). Den teoretiske formen bygger på «*oppfatningen av samfunnet som sammensatt av geografiske enheter (byer, kommuner, regioner osv.)*» (Aarsæther, 2016, s.89). I den territorielle formen «*legges det vekt på aktiviteter som går på tvers av enkeltsectorer og sosiale felt; overlapp mellom ulike funksjoner blir ikke betrakta som et problem, og det er en utbredt kritisk holdning til spesialisert fagkunnskap i den grad profesjonskunnskapen ikke tar inn over seg den spesifikke kulturelle og geografiske konteksten han opererer innenfor*» (Aarsæther, 2016, s.89). Et diskusjonstema som både har vært gjenganger i politikken og i samfunnsvitenskapen er hvordan disse prinsippene har utviklet seg i takt med utviklingen av det moderne samfunn. De siste årene har vi som samfunn vært gjennom en omfattende spesialisering og arbeidsdeling som følge av blant annet ny teknologisk oppfinnelser. Ifølge Aarsæther har dette ført til at den territorielle styringsformen har blitt nedgradert i samfunnet. I tillegg har kommunesammenslåingen på 1950-tallet, samt utviklingen av velferdssamfunnet og innførsel av privat dominerte sectorer (geografisk lokalisering) vært med å peke ut staten, og den funksjonelle organisering som vinner av styringsretten i samfunnet. Til tross for denne utviklingen viste de neste årene et annet bilde. Territorielliteten var i ferd med å finne sitt nye fotfeste, etter at staten la mye av velferdsoppgavene over til kommunene, eks-innføring av grunnskolereformen og plikt til å produsere generalplaner. Det er her Aarsæther peker på viktigheten av å se det funksjonelle og territorielle organisasjonsprinsippet som ulike aktivitets- og styringsformer som lever i felleskap, isteden for at den funksjonelle tar over for den territorielle styringsformen (Aarsæther, 2016).

Kommunen skal hovedsakelig sikre et tilbud av offentlige tjenester, samtidig som de skal styre utviklingen innenfor det territorielle gjennom plan- og bygningsloven. I tillegg er noe av tjenestetilbudet i kommunen statens oppgaver (NAV, politiet) og fylkeskommunenes oppgaver (videregående skoler, fylkesveier). Dermed kan vi si at forholdet mellom stat og kommune er svært komplekst og kommunen blir en territoriell aktør, men også en viktig aktør i det funksjonelle (Aarsæther, 2016).

PLANLEGGING SOM STYRINGSMETODE

Hva er planlegging?

Eric Reade skrev i 1983 artikkelen “If planning is anything, maybe it can be identified”, hvor han argumenterte for at ordet planlegging ble brukt så løst at det mistet sin fulle betydning. Han ønsket å se på om det var mulig å identifisere planlegging som en analytisk distinkt metode for å informere og ta politiske beslutninger.

Reade klassifiserer metoder for å ta offentlige beslutninger inn i fire kategorier; Markedet, stemmeurnen, elite-samhandling og planlegging. Ved å la markedet bestemme trenger ikke de som styrer ta stilling til hva utfallet av hva markedets bestemmelser blir. Stemmeurnen viser hvilke av de viktigste politiske trendene som er mest populære ved et valg. Elite-samhandling handler om at det er de med innflytelse som bestemmer, og det innebærer ofte ikke en langsiktig strategi. Disse tre metodene er «metoder» som gir tilgang til prosessen mot planlegging, men kan ikke sies å være er mål i seg selv. Reade fremhever ni grunnleggende prinsipper som han mener må være til stede for at planleggingen kan identifiseres som en distinktiv metode for å informere og drive offentlig politikk;

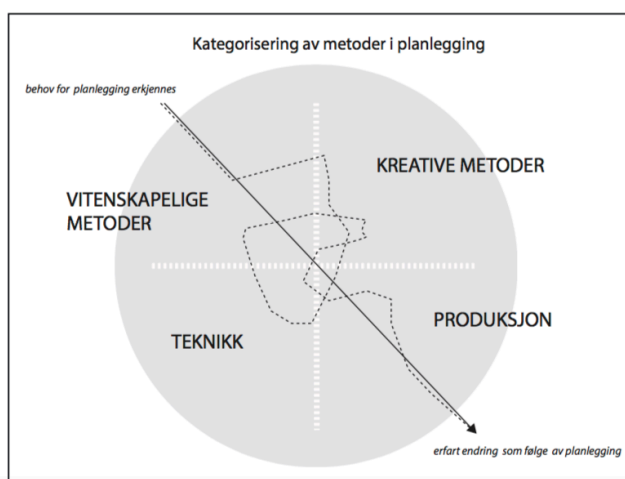
1. Planlegging innebærer et eksplisitt ønske om å oppnå resultat.
2. Der det er mulig å gjøre avveining mellom fremtidige ønsker og nåværende ønsker, skal planleggingen tenke fremover først.
3. Planlegging skal legge bedre til rette for at eksperter, profesjonelle, tjenestemenn eller rådgivere (planleggere) kan bidra i planleggingsprosessen. Dette innebærer en uunngåelig mindre rolle for politikere og for publikum.
4. Planleggingen skal «overvåke» politikken.
5. Planlegging skal ta høyde for prognoser.
6. Planleggingen skal legge større vekt på behovet for å ta et synoptisk eller helhetlig syn på forening mellom politikk og krav om det oppstår konflikt.
7. Planleggingen skal legge større vekt på vitenskapelig metode.
8. Planlegging legger mye større vekt på en rasjonell måloppnåelse.
9. Planleggingstanker antyder at begrepet offentlig interesse har klar analytisk betydning og som Hall et al. (1973), p.268 påpeker at det som utgjør allmenne interesser kan fastslås ved profesjonelle teknikker.

Reade deler videre disse ni prinsippene i to, hvor fem av dem (1-5) egentlig ikke tilhører planleggingsprosessen, da de har intellektuell troverdighet og kan fungere fint på egenhånd. Fire av dem (6-9) har ikke intellektuell troverdighet, men blir ofte brukt til å forklare hva planlegging er, til tross for at disse prinsippene ikke er forklart i noe planleggingslitteratur. Reade mener vi må se på alle prinsippene i en planleggingsprosess for å oppnå et helhetlig bilde av hva planlegging er, det har ledet oss til å tro at om vi setter spørsmålstegn ved en, setter vi spørsmålstegn ved hele prosessen. Eric Reade konkluderer med å si at artikkelen hans ikke er en kritikk av planleggere, men en oppfordring til de som kaller seg planleggere å se på effekten av hvilke metoder som benyttes. Dette gir oss en inngang til å se hvilke metoder og argumenter som blir brukt i planleggingen av Lørenskog.

Metoder i planlegging

Tanken til Reade kan tas videre ved å si at planlegging skal være et effektivt virkemiddel for å styre utviklingen i den ønskede retning, og det er viktig at metoden som anvendes i denne sammenheng faktisk bidrar til dette. Elin Børrud og Marius Grønning (2018) hevder at forståelsen av metoder berører tre forhold innenfor planleggingen; Den første handler om at planleggerrollen kan defineres gjennom hvilke metoder planleggeren velger å benytte seg av. Den andre går ut på hvordan samfunnet forstår effekten av planlegging og hvilke ressurser planlegging faktisk krever. Den siste er behovet for en faglig ledelse da planleggingen ligger i skjæringsfeltet mellom fag, politikk og forvaltning (Børrud & Grønning, 2018).

Børrud og Grønning deler metoder i planlegging inn i fire kategorier som kan gi større bevissthet rundt hvilke metoder en anvender, når og til hvilket formål. Det deles mellom vitenskapelige metoder, kreative metoder, teknikk og produksjon.



Figur 6: Illustrasjon av metoder i planlegging. (Kilde Børrud & Grønning, 2018 s.14).

Vitenskapelige metoder innenfor vitenskapen kommer ikke til gjennom planlegging, men gjennom forskning. Slike metoder kommer til nytte for å samle inn ny kunnskap i planprosesser, og får da de samme kravene som for etterprøvbarehet og ellers vitenskapelige kriterier. I planlegging får disse metodene en funksjon når det kommer til å studere og innhente informasjon om planområdet. Kunnskapen om planområdet gir planleggerne muligheten til å vurdere handlingsalternativer som gir utslag i en beslutningsprosess om riktig utslag av handling. Vi har i dag regler for hvilke metoder/analyseprosesser en kan bruke for innhenting av kunnskap i en planprosess. Konsekvensutredninger (KU) og risiko- og sårbarhetsanalyse (RoS) er eksempler på dette (Børrud & Grønning, 2018).

Kreative metoder er en syntese prosess hvor det velges ut ulike ideer ut i fra hva formålet med planleggingen er. I denne metoden er det rom for kreativitet, hvor planleggeren må ha evnen til å kunne peke ut ulike målsetninger for planområdet også ved eventuelle endringer i området. I den fysiske planleggingen kan de kreative metodene være utformet som prosjektering, visjonsbygging eller fremkast av et scenario. Syntese prosessen vil ofte følge en kombinasjon av hypotetisk, logisk, teknisk og estetisk tilnærming (Børrud & Grønning, 2018).

Tekniske metoder handler om den planfaglige teknikken planleggeren anvender for å lage sitt styringsdokument og hvordan hen utnytter sin kunnskap om planlegging til en målrettet handling. I denne kategorien faller virkemidler som planverktøy, utforming av planinnholdet, analyse av planinnholdets bestanddeler og redigering av plandokumentet inn (Børrud & Grønning, 2018). Den kompakte byen er et eksempel på et utformingsprispipp som kan anvendes som en teknisk metode i utformingen av en plan.

Produksjonsmetoder er organiserte handlinger, som skal til for å få produsert plandokumenter og gjennomført de tiltak som er presentert i planen. Produksjonsmetoder organiserer alle aktivitetene som skjer fra en forstår nødvendigheten av styring, til det ferdige produktet er utarbeidet. Eksempler på kjente produksjonsmetoder er stykkproduksjon (ferdig med en før neste påbegynnes), masseproduksjon (produksjonen stykkes opp i 'spesialisering') og «slank» produksjon (forholdet mellom inntekter, utgifter og prioritering av oppgaver) (Børrud & Grønning, 2018).

ROMLIG BEVISSTHET I PLANLEGGING

For å kunne forstå hvilke valg og metoder planleggeren står ovenfor i beslutningsprosesser og planleggingsprosesser må vi se nærmere på forståelsen og bevisstheten rundt forholdet til det romlige. Galland & Grønning (2018) definerer romlig bevissthet som;

«Spatial consciousness may refer to the awareness about one`s own spatial presence, as an individual or a community, and about real-world spatial phenomena and process» (Galland & Grønning, 2018 s.1).

Som Galland & Grønning (2018) påpeker er planlegging knyttet til tidligere erfaringer og opplevelser, samt hvordan organiseringen av «rom» skal foregå. I lys av dette kommer så spørsmålet om hvordan rommet eller stedet er representert, og da med hensyn til hvem sine erfaringer og hvilke intensjoner ligger til grunn. Dette gir grunnlag for å kunne si at romlig bevissthet blir sett på som å være et bakteppe for en planleggingsprosess, men også som det ferdige produktet/resultatet av prosessen (Galland & Grønning, 2018).

Galland & Grønning (2018) peker ut tre bevissthetsaspekter i forhold til rom; fenomenisk bevissthet, representasjonell bevissthet og den intensjonelle bevissthet. Det er viktig i denne forståelsen å ikke se på de ulike bevisstheten som tre ulike en kan skille fra hverandre, men som en del av innholdet og organiseringen av et fenomen.

Den fenomeniske bevissthet handler om vårt erfaringsområde. Dette kan være mentale konstruksjoner som bilder, oppfatninger og forestillinger som skal knyttes sammen med den virkelige verden (Galland & Grønning, 2018). I et planleggingsperspektiv kan romlige begreper som «by», «region», «land» eller «sted» være former for fenomenisk bevissthet (Galland & Grønning, 2019).

Den representasjonelle bevissthet er knyttet til muligheten for å kunne identifisere og fremstille den romlige virkeligheten, og kunne skille den fra andre fenomener (Galland & Grønning, 2018). Representasjonen av det romlige kan være gjennom bruk av bilder, diagrammer eller kart. Den representasjonelle bevisstheten er viktig og nødvendig for å kunne absorbere og dele informasjon og fenomener i den virkelige verden (Galland & Grønning, 2018) (Foley, 1964).

Den intensjonelle bevissthet handler om bevisstheten til å opprettholde den romlige ordningen, eller å foreta en endring av den (Galland & Grønning, 2018). I følge Galland & Grønning (2018) er det politikken og de med myndighet som kan foreta slike handlinger.

BEGREPSAVKLARINGER

Demografi: er studiet av den menneskelige befolkningen, dens størrelse, sammensetning og endring.

Befolkningsframskrivinger: er en beregning av framtidens befolkning under visse forutsetninger om fruktbarhet, dødelighet, innenlands flytting og inn- og utvandring (SSB, 2020a).

Bærekraftig utvikling: «*Utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at kommende generasjoner skal få dekket sine behov*» (Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, 1987, s.42). For å kunne oppnå bærekraftig utvikling må både de miljømessige, økonomiske og sosiale forholdene være ivaretatt.

Fortetting: en økning i arealutnyttelsen av eksisterende bebyggelse.

Bystruktur: en bystruktur kan være etablert på bakgrunn av en plan som baserer seg på en bestemt modell, eller så kan det ha vokst frem over tid.

Bybåndet: «*Det sammenhengende bebygde byområdet mellom Oslo, Lillestrøm, Ski og Asker*» (Akershus fylkeskommune & Oslo kommune, 2015 s.62).



Figur 3: Lørenskogs plassering i Norge. (kilde: Egenprodusert i GIS gjennom kartdata).

DEL II

DEMOGRAFI, ROMLIGHET OG PLANLEGGING I LØRENSKOG

KAPITTEL 3: LØRENSKOG-FREMVEKSTEN AV ROMLIGE STRUKTURER

I dette kapittelet vil jeg ta for meg en historisk fremvekst av de romlige strukturene i Lørenskog som knytter seg til befolkningsutvikling, og utviklingen av et bosetningsmønster. Her har jeg valgt å strukturere utviklingen gjennom fire epoker; (1) 1910-1945, som tar for seg hvordan landkommunen Lørenskog vokste seg frem til å bli en viktig bo-og arbeidspendlerkommune for hovedstaden Kristiania. Neste epoke utspiller seg fra (2) 1945-1985, som markerer en viktig tidsepoke for bolig-og befolkningsutvikling i Norges historie, men også for Lørenskog. (3) 1985-2015 introduserer inngangen planverktøyet vi dag benytter, samt de politiske planidealene vi i dag planlegger etter. (4) 2015-fremtiden, denne epoken er langt ifra ferdig, men Lørenskog har bare på disse fem årene vært gjennom en betydelig omstrukturering. Siden 2015 har Lørenskog hatt en av de sterkeste befolkningsvekstene her i landet, med gjennomsnittlig årlig vekst på mellom 3-og 4%. Et slikt press krever at Lørenskog kommune har et godt overordnet styringsverktøy i møte med fremtiden, holder tritt med tilbud av kommunale tjenester, samt at kommunen forvalter ressursene sine på en effektiv måte.

En historisk gjennomgang vil kunne gi meg svar på hvordan Lørenskog har arbeidet med befolkningsvekst, ref. underproblemstilling nr. 1- *«Hvordan arbeider Lørenskog kommune med befolkningsvekst?»*. Svarene jeg får her vil kunne lede meg videre inn til neste underproblemstilling- *«Hvordan økt befolkningsvekst kan være en utfordring for kommunen?»*. Jeg vil også se på hvilke planer og/eller strategier kommunen har tatt i bruk når det kommer til å tilrettelegge for en befolkningsvekst. Har veksten vært ønsket fra kommunens side, eller har den vært prøvd begrenset? Ved å ta i bruk planverktøy kommunen har benyttet seg av opp gjennom årene vil jeg også kunne gi svar på tredje underproblemstilling- *«Hvilke strategier og planverktøy bruker kommunen for å tilrettelegge for vekst?»*. Svarene jeg henter fra underproblemstillingene vil kunne gi meg et grunnlag for å gi svar på hovedproblemstillingen for oppgaven; *«Hvilken rolle spiller demografisk informasjon i framtidige løsninger gjennom kommunens planer?»*.

1910-1945 LØRENSKOG KOMMUNE SOM FORSTADSKOMMUNE

Første vekstfase

I 1908 ble Lørenskog egen kommune etter å ha blitt utskilt fra Skedsmo (Lørenskog kommune, 2020c). Folketellingen på daværende tidspunkt viste at den nye kommunen hadde ca. 1200 innbyggere, som var svært kritikkverdig med tanke på å klare å styre en kommunal administrasjon, og å drive generell kommunal aktivitet (Alsvik, 1998). Lørenskog har alltid hatt en strategisk lokalisering i forholdet til hovedstaden, og det var denne faktoren som skulle vise seg få den største betydningen for den videre utviklingen av kommunen.

Fra tidlig 1900- tallet opplevde Kristiania en stor økning av arbeidsplasser, og da spesielt knyttet til industriarbeid. Til tross for økning av arbeidsplasser klarte ikke boligbyggingen å følge den samme veksten, og bolignød i Kristiania ble et faktum (Oslo kommune, 1952). Det var spesielt i arbeiderklassen ble bolignøden et problem, da denne gruppen ikke hadde råd til verken leiepriser, boligpriser eller tomtepriser som nå var i byen (Oslo kommune, 1952). Det mest naturlige hadde vært å søke seg til Aker som lå tettest på Kristiania, men også her var prisene høye for størsteparten av arbeiderklassen (Alsvik, 1998). Lørenskog var stedet Kristiania sendte sine sosialklienter og ble av mange omtalt som den landlige bygda, men Lørenskog skulle vise seg å få en viktig betydning for både bo- og arbeidsmarkedet til hovedstaden. Siden 1891 har Lørenskog hatt jernbaneforbindelse med muligheter for passasjertrafikk mellom Kristiania og Lillestrøm (Alsvik & Hunskar, 2008). Det var Jernbaneforbindelsen, samt de gode leie- og tomteprisene som ble grunnlaget for den første innflytningsbølgen som kom til Lørenskog kommune. Fra 1910 til 1920 økte befolkningen fra 1252 innbyggere til 2884 innbyggere, og fra 1920 til 1930 fordoblet tallet seg til nesten 5800 innbyggere (Alsvik, 1998). Lørenskog var nå den raskest voksende kommunen både i Akershus fylkeskommune, men også sett på landsbasis (Alsvik, 2008).

Historisk sett er Lørenskog opprinnelig en jordbrukskommune hvor bebyggelsen var dominert av større gårder og Gods. Den store tilflytningen som nå kom til kommunen førte til store strukturelle endringer i bosetningsmønsteret i Lørenskog. Ola Alsvik (1998) deler i sin bok Lørenskog inn i tre bygder fra 1910 til 1930; «arbeiderbygda», «bondebygda» og «godseierbygda», og dette med bakgrunn i de kulturelle, sosiale og økonomiske forskjellene som eksisterte på den tiden. Bondebygda og godseierbygda lå i den sørlige delen av kommunen, og hadde eksistert lenge før arbeiderbygda ble et faktum. Både i bondebygda og i godeierbygda

livnærte de seg selv med jordbruk og sagbruk og levde i sine egen lokalsamfunn, ganske adskilt fra resten av Lørenskog (Alsvik, 1998). Arbeiderbygda vokste frem i den nordlige delen av kommunen, dette som følge av at innflytterne ofte var knyttet til jernbanen for å komme seg på arbeid i hovedstaden, eller i Aker kommune. I områdene Haneborg, Fjellhamar og Kjenn ble det tidlig utparsellert tomter til arbeiderfolket, og i påvente av å kunne bygge seg hus var det mange som valgte å sette opp en mindre hytte. Hytteutbyggingen ble et svært attraktivt fenomen for arbeiderbygda, og de fysiske trekkene etter utbyggingene er også noe som preger området i dag. Bo-og arbeidspendlermønsteret som nå dannet seg i Lørenskog ble en tydelig markering på en begynnende sub-urbanisering i kommunen.

Lørenskog var nå å kalle en innflyttingskommune, i 1910 var 51 % av befolkningen innfødte, men allerede i 1930 hadde dette tallet sunket til 20% (Alsvik, 1998). De som flyttet til Lørenskog var unge, ofte i etableringsfasen, mannen var industriarbeider eller arbeidet på anlegg, hun var husmor, og de ventet eller hadde småbarn. Flertallet i kommunen var nå helt tydelig unge voksne og barn, i 1930 var det bare 2 % av befolkningen som var over 70 år (Alsvik, 1998). Med en økt befolkning vokste også behovet for utbygging av både teknisk og sosial infrastruktur. Siden 1854 hadde skolekretsen i Lørenskog blitt delt i Østre og Vestre omgangsskolekrets. I øst var det Hammer skole (bygd i 1862), mens i vestre krets var det Finstad skole (bygd i 1884) (Lokalhistoriewiki, 2010). Med bakgrunn i en sterk økning av barn i kommunen ble det i vestre krets besluttet å dele Finstad skole i to nye, Fredheim skole og Solheim skole (Alsvik, 2008). I den østre kretsen ble også presset for stort på kun en skole, så i 1923 åpnet Fjellhamar skole som ble plassert i nærheten til datidens kommunesenter (Alsvik, 2008). Finstad skole ble i 1913 omgjort til nytt pleiehjem da dette var svært nødvendig for kommunen som kun hadde et fattighus å tilby de eldre (Alsvik, 2008) (lokalhistoriewiki, 2009a). Lørenskog var også en av de første landkommunene som bygget ut et større elektrisitetsverk (Alsvik, 2008). Det var svært uvanlig for landkommuner å etablere energiverk på denne tiden, mer vanlig for bykommunene og dette ble et viktig symbol på hvilken retning Lørenskog nå var på vei inn i.

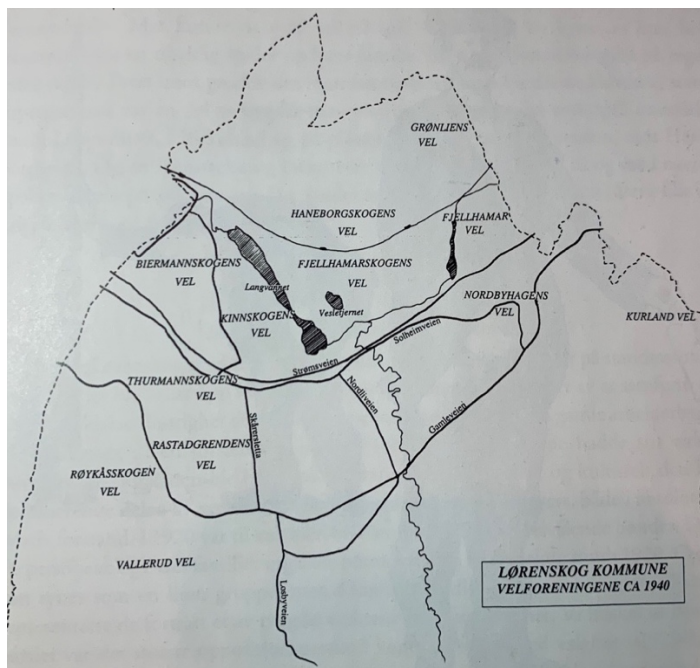
Innføring av nye sosiale lover og oppblomstringen av velforeninger i Lørenskog

I første halvdel av 1900-tallet gikk den norske politikken gjennom flere endringer som blant annet fikk store betydninger for den kommunale økonomien. I 1919 ble blant annet åtte timers arbeidsdagen innført som gav befolkningen større fritid og ulike kulturarenaer vokste frem

(Alsvik, 1998). Dette markerte starten på utviklingen av dagens velferdssamfunn, men det meste av ekspansjonen lot seg påvente et par år til.

Lørenskog kommune var opprinnelig en avsidesliggende landbrukskommune som på ingen måter rustet for den enorme folkeveksten som hadde etablert seg de siste tre tiårene. Det meste av den kommunale utbyggingen hadde vært finansiert av store lån, som nå satte en sterk økonomisk begrensning for kommunen. For å holde den kommunale økonomien på rett kjøll, ble Lørenskog nå tvunget til å stramme inn på sine kjerneområder, herunder vei-vann-og kloakkutbygging.

Samtidig som Lørenskog vokste ble det opprettet flere velforeninger i Lørenskog, og ikke uventet kom de første etableringene langs jernbanen i nybyggerstrøkene. Kinnskogens velforening ble stiftet i 1914, Haneborgskogens velforening i 1915, og i 1918 ble det etablert en velforening for Biermannskogen (Alsvik, 1998).



Figur 7: Kart over velforeningene i Lørenskog rundt 1940. (Kilde: Alsvik, 1998, s.123)

Etableringene av velforeninger var viktig for både grendesamfunnenes identitet, men også for samfunnsutbyggingen i Lørenskog. Som følge av kommunens begrensede økonomi ble vellene de som fylte gapet mellom landkommunens intuisjoner og den nye forstandens behov (Alsvik, 1998). Lørenskog kommunen støttet vellene økonomisk, spesielt med veiutbyggingen i den

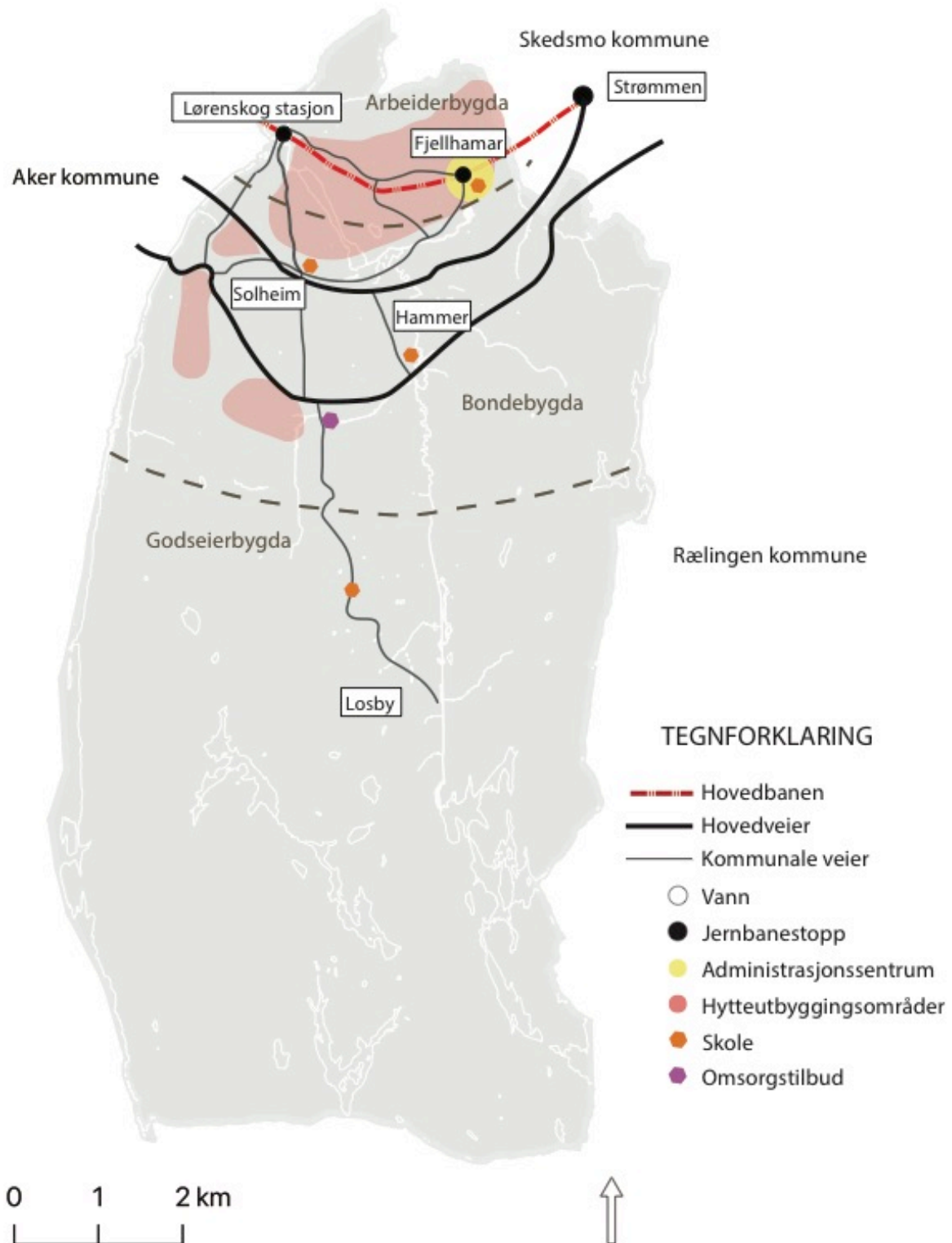
nordlige delen av kommunen i 1920-30 årene hvor det var størst befolkningskonsentrasjon. På vann- og kloakksystemet hadde kommunen lite økonomiske midler til overs, noe som førte til at vellene løste dette lokalt for sine områder og som senere skal vise seg å få store konsekvenser. Velforeningene vokste seg større og etterhvert utviklet de også kulturelle, sosiale og helsemessige institusjoner innenfor sin forening. For eksempel hadde Grønlia velforening etablert og organisert vellet i egne komitéer- Huskomité, Veikomiteé, Festkomité, Hagebrukskomité og sykekomité. Som Alsvik (1998) beskriver det;

«Velforeningene ble kommuner i kommunen, med møter og sammenkomster, med inntekter og utgifter, med overskudd og underskudd. Kort sagt: regnskapsførende organer under betryggende kontroll av sine egne medlemmer» (Alsvik, 1998, s. 106).

Lørenskog kommunes grep om styringsretten

Etter flere år med ukontrollert hytteutbygging og husbygging, samt velforeninger som etablerte dårlige veier og vann-og kloakksystemer så kommunen seg nødt til å gripe inn. I 1920 ble det satt sammen et bygningsråd som utarbeidet et eget «regulerings- og utparselleringskart» over de sentrale delene i kommunen med tilhørende boligstrøk som et bidrag til få en helhetlig plan for den videre utbyggingen (Alsvik, 1998). Plankartet var derimot i sterk uoverensstemmelse med statens retningslinjer og ble ikke godkjent. Politikerne i Lørenskog mislikte sterkt de urbaniseringstendensene de nå så, og brukte planen til å motvirke en eventuell sentrumsdannelse. Staten på sin side var godt i gang med å utvikle en ny utbyggingspolitikk, som gikk ut på å konsentrere bebyggelse, som kunne gi store økonomiske fordeler for den kommunale utbyggingen (Alsvik, 1998). Lørenskog kommune fikk ingen overordnet strukturell plan over hytteutbyggingen, og velleenes ukontrollerte utbygging fikk dermed fortsette inn i 30-årene. I 1934 så staten ingen annen mulighet enn å ta over styringen i Lørenskog kommune, og mistet med dette sin økonomiske handlingsfrihet (Alsvik, 1998). Det var mange faktorer som påvirket dette utfallet, til tross for at kommunen hadde hatt blitt en stor og folkerik kommune. Første og fremst var det nok en uheldig sammensetning av innbyggerne som var kommet til kommunen, som nevnt var det mange unge familier med lave inntekter og med store gjeldsutgifter, spesielt knyttet til boligbyggingen (Alsvik, 1998). Staten argumenterte selv med at det var den økende kommunale gjelden og mangelen på en helhetlig plan på styring av lokalsamfunnet som var bakgrunnen for deres inngrep (Alsvik, 1998).

Lørenskog kommune, 1910-1945



Figur 8: Lørenskog kommune, 1910-1945. (Kilde: Egenprodusert)

Lørenskog som avlastningskommune for hovedstaden

Lørenskog hadde nå vokst frem som en viktig pendlerkommune for hovedstaden. Etter krigen vokste avhengighetsforholdet mellom kommunene seg derimot enda sterkere. Forholdet ble forsterket ved at Lørenskog nå ble Oslos nærmeste nabo i øst etter at Aker kommune opphørte i 1948. I mellomkrigstiden hadde Oslo et svært negativt syn på Lørenskog, det var her de sendte sosialklientene sine og var i grunn bare et sted jernbanen tok dem gjennom. Nå så Oslo for alvor verdien av å ha Lørenskog som et avlastningssted til den stadig voksende byen sin, og Lørenskog ble også en viktig fritidskommune i forhold til storbyen Oslo, hvor det fantes tilbud av større arealer av rekreasjon og friluftsliv (Alsvik, 1998).

Etter krigen startet det første regionale planarbeidet, omtalt som «*Stor-Oslo*». Stor-Oslo var betegnelsen på hovedstaden og landkommunene som kretset seg rundt Norges viktigste by Oslo. Bakgrunnen for planen var å få til en samordning om utbyggingen av veier fra hovedstaden og ut til de nærliggende kommunene (Alsvik, 1998). Lørenskog ble med dette representert i «det store regionale fellesskapet» for Stor- Oslo. Lørenskog var også en del av det som ble kalt «det lille regionale fellesskap», som bestod av kommunene på Nedre Romerike (Alsvik, 1998). Dette var første steg i å utvide de lokale grensene i forbindelse med planlegging.

Andre vekstfase

Under andre verdenskrig hadde boligbyggingen i Norge stått på stedet hvil. Både på det nasjonale og lokale nivået var det full enighet om at en rask boligbygging nå måtte komme i gang. I Lørenskog bodde det nå nesten 7000 innbyggere, men ca. 500 av dem manglet et sted og bo (Alsvik, 1998). For Lørenskog var det ikke bare å bygge nye boliger som var en prioritet, hytteutbyggingen som ble reist i de foregående tiårene var nå blitt et stort problem, som kommuneingeniøren konstaterte på den tiden;

«Kvaliteten på boligene i Lørenskog er på grunn av hyttebebyggelsen dårlig som helhet sett. Det samlede antall huser har en kortere levetid og en ikke så liten del av dem er direkte utjenelige til menneskeboliger. Boligreisningens oppgave er altså ikke bare å fylle de normale behov, men vi må også prøve den ekstra anstrengelse å fylle det hull som hyttene danner, i den utstrekning de er tatt til boliger det hele år» (Alsvik, 1998, s.241).

Som nevnt var ikke Lørenskog alene om å måtte starte en offensiv boligbygging. Daværende regjering med Gerhardsen i spissen forpliktet seg de fire neste årene til å bygge flere hundre tusen nye boliger (Alsvik, 1998). For å klare å få til et slikt mål ble det opprettet flere sosiale boligbyggerlag, som ble en aktør på et regulert marked og skjermet i kampen mot det private. Allerede i 1946 kom det første boligbyggerlaget i Lørenskog, Lørenskog Bolig-og Byggerlag (LBBL) (Alsvik, 1998) (Lokalhistoriewiki, 2009b). Dette gav boligbyggingen i Lørenskog en god start hvor både det private og det offentlige arbeidet på hver sin kant for å løfte boligstandarden og bolignøden i kommunen. Fra perioden 1946-1960 ble det bygget mer enn 1500 nye boliger i Lørenskog kommune (Alsvik, 1998). Den første utbyggingen som stod klar rundt 1950 var borettslagbebyggelser ved Fjellhamar og Grønlia, tidligere svært utbredte hytteområder. Fra 1950 ble det meste av boligbyggingen konsentrert øst for Fjellhamar og jernbanen som tidligere hadde vært den mest dominerende delen av kommunen. I områdene Rolfsrud og Solheim ble det reist større borettslag som dannet små grendesamfunn som tidligere aldri hadde eksistert i dette område (Alsvik, 1998). I denne perioden ble det bygget ca. 1/3 enkle eneboliger, mens resten bestod av rekkehus, horisontale eller vertikale tomannsboliger eller firemannsboliger og boligblokker. Det var hovedsakelig det private markedet som bygde eneboligene og dette ble etablert små villastrøk i områdene på Kinn, Solheim, i Haneborglia og Grønlia (Alsvik, 1998).

Videre inn i 1960-årene fortsatte den høye boligbyggingen i kommunen, og i dette tiåret ble det i gjennomsnitt bygget ca. 275 nye boliger pr. år (Lørenskog kommune, 1976). Etter en omfattende utbygging rundt Solheim- og Rolfsrud området vokste nå Skårer frem som det største tyngdepunktet i kommunen. Her ble det totalt reist totalt seks borettslag av LBBL i perioden 1961 til 1967. På Skårer ble også de første høyblokkene i kommunen etablert, med etasjehøyde på 12 og 15 (Alsvik, 1998). Etablering av høyblokkene skapte en voldsom debatt hos innbyggerne i Lørenskog, men også hos politikerne. Det var mange som mente at med denne utbyggingen var første steg på veien til å bli en drabantby (Alsvik, 1998).



Figur 9: Høyblokkene på Skåreråsen og blokkene på Skårer, 1977. (Kilde: Digitaltmuseum)

Frem til 1960- tallet var det stort sett det private markedet og boligbyggerlagene som hadde drevet boligutbyggingen i Lørenskog kommune. Dette ble også konstatert av daværende ordfører i kommunen; «Lørenskog kommune hadde overhode ingen boligpolitikk, den boligpolitiske diskusjon som fantes var det boligbyggerlaget som førte» (Alsvik, 1998, s.254). Men kommunen kunne ikke fortsette med en «ikke-innblandingslinje» når det gjaldt boligpolitikken. Dette viste seg svært tydelig i innbyggertallet som nå vokste i takt med boligbyggingen. I 1950 hadde kommunen ca. 7. 800 innbyggere, i løpet av det neste tiåret vokste dette til rett over 10. 000, mens i 1970 nådde innbyggertallet i kommunen ca. 17. 000 (Alsvik, 1998). Enda tydeligere ble behovet for kontroll og styring på boligbyggingen mot slutten av 60-tallet, da vann- og kloakksystemet hang kraftig etter i nybygde boliger. I 1969 så ikke kommunen noen annen mulighet enn å innføre midlertidig byggestopp til dette var på plass igjen (Alsvik, 2008). Dette var et kraftfylt virkemiddel fra kommunens side, men lå som en konsekvens av mangelen på styring.

Boligbyggingen når nye høyder

Til tross for høy boligbygging på 1950-og 1960-tallet, var det mellom 1970 og 1990-årene den mest omfattende boligbyggingen fant sted i Lørenskog. 58 % av alle boligene som var i bruk i starten av 1990- tallet var bygget i denne perioden (Alsvik, 1998). Boligbyggingen og befolkningsveksten var ikke spesiell bare innenfor Lørenskogs grenser, hele landet gjennomgikk den samme økningen og det ble i gjennomsnitt bygget 28. 000 boliger hvert år på landsbasis. Forklaringen bak den enorme veksten ligger i utviklingen av samarbeids-trianglet

som gikk mellom statlig boligkreditt, kommunal tomtepolitikk og de kooperative boligbyggerlagene (Alsvik, 1998).

Boligbyggingen på 1970- tallet markerte seg over flere områder i Lørenskog kommune. Utbygging av Skårerområde fortsatte, og bestod som kommunens største demografiske tyngdepunkt. I utkanten av Skårerområde kalt Løken, ble det etablert flere større borettslag av LBBL, som tilsammen utgjorde godt over 500 leiligheter. Løken områder representerte den nest største samlingen av boliger som var oppført på et så konsentrert område, og over en så konsentrert tidsperiode (Alsvik, 1998).

I 1960 åpnet dørene ved Sentralsykehuset (SiA), på de gamle jordene ved Nordby (Lokalhistoriewiki, 2009) (Alsvik, 1998). I forlengelse av sykehusbyggingen ble det også bygget ut et eget lokalsamfunn i området rundt, som besto av boliger, barnehage og dagligvarebutikk. Et annet viktig boligprosjekt som kom i siste halvdel av 1970-årene var storutbyggingen på Kurland. Kurland grenset til Rælingen kommune og lå omkranset av naturen. Det ble totalt reist fem borettslag som tilsammen huset 376 leiligheter og i tillegg kom det like mange eneboliger (Alsvik, 1998). Disse ble sammen med Løken og Skårer nå de største tyngdepunktene i kommunen. Kurland ble på mange måter et område som viste en tydelig endring i planleggingsprosessen med boligutbyggingen. Til forskjell fra områdene Løken og Skårer hadde Kurland høyere boligstandard og kunne tilby mer varierte boligtyper (Alsvik, 1998). Her var det en miks av både rekkehus, terrassehus og eneboliger. Et annet viktig aspekt med dette område var hvordan utbyggingen hadde tilpasset seg terrenget da område var preget av ulike «lag». Denne utbyggingen ble lagt merke til fra flere hold, som en journalist fra Oslo beskrev område etter befaring: *«Skal en sammenligne boligfeltet på Kurland med det største og nærmeste i Rælingen, nemlig Blystadlia, slår det en at det faktisk går an å bygge boliger med vekt på å skape trivelige nærmiljøer. Mens de grå monotone betongblokkene i Blystadlia står og skriker mot en, går tre- og terrassehus-bebyggelsen på Kurland så fint inn i naturen at man knapt legger merke til det store boligfeltet før man er midt inne i det»* (Alsvik, 1998, s.268). Et annet viktig aspekt journalisten trekker frem er hvordan området allerede har satt i gang arbeidet med både skole, barnehage og en nærbutikk og lå på forskudd med tjenester (Alsvik, 1998).



Figur 10: Panorama bilde over den østlige delen av Lørenskog: Til venstre ligger deler av villabebyggelsen på Fjellhamar. Midtpartiet domineres av Sentralsykehuset som danner en «borg» omgitt av boliger, butikker og andre sentrumsfunksjoner. Bakerst i bilde kan vi se Kurland, og hvordan dens bebyggelse følger seg inn i terrenget og følger kulturlandskapets rytme. (Kilde: Alsvik, 1998, s.301)

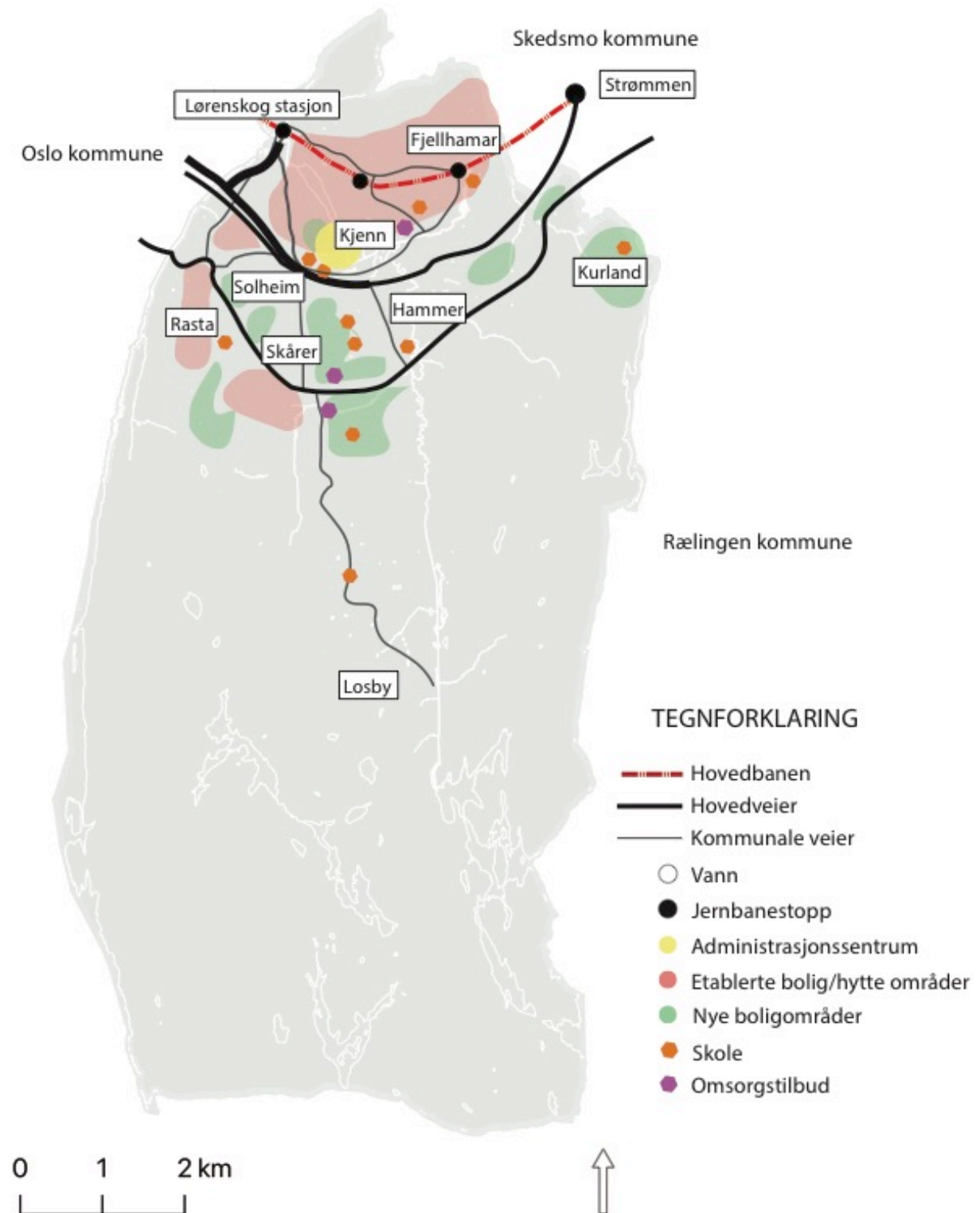
Velferdskommunen

Som nevnt vokste det tidlig på 1900-tallet frem nye velferdsordninger, men det var først i etterkrigstiden det ble et nasjonalt fenomen. Kommunene ble mer synlige institusjoner og tok i større grad enn tidligere på seg flere oppgaver og etter retningslinjer fra staten ble kommunene det viktigste organet for å utføre løsninger på de nye velferdsoppgavene (Grønlie, 1987). Kommunene ble nå det viktigste instrumentet for både service, regulering og omfordeling av goder i lokalsamfunnet. Våren 1940 startet Lørenskog kommune en kraftig opprustning av sin administrasjon. Det ble opprettet ligningskontor, en begynnende avdeling for kommunens tekniske tjenester og et sosialkontor i første omgang (Alsvik, 1998).

Kommunens posisjon ble også synlig i den sosiale infrastrukturen som ble bygget ut etter krigen. Pleiehjemmet som ble etablert i 1910 på Finstad var allerede utdatert med bakgrunn i det nye lovverket om sosial omsorg som trådte i kraft i 1964 (5.juni 1964). Løken var et av områdene som kommunens tyngdepunkt var knyttet til, og det lå også nært Skårerområde. Det ble dermed naturlig å etablere nytt pleiehjem på Løken (1966) som huset to ulike avdelinger, en aldershjemsavdeling som var beregnet på friske eldre, og en sykehjemsavdeling beregnet på svært pleietrengende (Alsvik, 2008). I 1979 åpnet Dovre bolig- og servicesenter som ble et viktig symbol på utviklingen av velferdstilbudet i kommunen (lokalhistoriewiki, 2009c)

(Alsvik, 2008). Komplekset bestod av 85 kommunale utleieleiligheter som var forbehold trygdede i kommunen, det vil si alle alders- og uførepensjonister. I 1963 kom ungdomsskolereformen som utvidet skolegangen fra syv til ni år (kilde). De fire skolene som bestod fra forrige epoke var nå sprengt på kapasitet, og ungdomsskoler måtte tilføres. Det ble reist syv nye skoler som inkluderte tre nye barneskoler og fire nye ungdomsskoler- Kjenn (1965), Fjellsrud (1967), Skåreråsen skole (1971), Løkenåsen (1972), Nordliåsen (1976) og Kurland i (1978), Finstad (1982), i tillegg ble eksisterende Hammer og Solheim skole bygd på (Alsvik, 2008). Frem til 1973 måtte innbyggerne i Lørenskog reise til Oslo eller Lillestrøm for å ta videregående utdanning, men etter 1974 kunne innbyggerne holde seg til egen kommune etter åpning av Lørenskog videregående skole (Alsvik, 2008).

Lørenskog kommune, 1945-1985



Figur 11: Lørenskog kommune, 1945-1985. (Kilde: Egenprodusert)

1985-2015 INNFØRINGEN AV NYTT PLANVERKTØY

Innføring av en samordnet styringsplan for kommunene

Fra Lørenskog ble kommune i 1908 og frem til 1980 hadde Lørenskog vært gjennom en kraftig vekst som toppet seg i 1960-70 årene. Nå gikk kommunen inn i roligere tider hvor både befolkningsveksten og boligutbyggingen stagnerte kraftig. Det er flere faktorer som påvirket nedgangen. I 1965 fikk Norge en ny bygningslov som påla kommuner å utarbeide egne generalplaner. En generalplan skulle være en oversiktsplan som viste disponering av grunn i kommunen og forløsning av spørsmål om anlegg og innretninger til dekning av allmenne behov i kommunen, ganske likt dagens kommuneplaner (Lørenskog kommune, 1976). I 1976 kom det første forslaget til en generalplan for Lørenskog kommune, hvor debatten rundt vern og vekst for første gang ble tatt opp som en politisk diskusjon. Med boligbyggingen på 60- og 70- tallet hadde mye av kommunens jordbruksarealer gått kraftig ned, noe som nå utløste stor bekymring for hvordan den videre arealutviklingen i Lørenskog skulle foregå. Kommunen så ingen annen løsning en å sette jordvern fremfor vekst, og i planen ble det tydelig markert et skille mellom den sørlige og nordlige delen. I den sørlige delen ble store arealer regulert til jordbruks- og skogbruksformål, mens i den nordlige delen av kommunen skulle det meste av boligbebyggelsen konsentreres (Lørenskog kommune, 1976). Både ved Skårer (Nordli, Hammer, Torshov) og ved Lørenskog stasjon (Robsrud, Skårerødegården) ble store områder regulert til jordbruk (Lørenskog kommune, 1976).

Ved inngangen til 1990- tallet var norsk økonomi inne i det kraftigste konjunkturtillbakeslaget etter andre verdenskrig. Økonominedgangen førte til store konsekvenser for boligbyggingen i hele landet, noe som også ble merkbart i Lørenskog. Tabell 1 viser befolkningsveksten og boligbyggingen i Lørenskog kommune utover 1990-tallet.

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	Sum
Tilvekst personer	141	242	189	607	647	106	302	298	151	171	2854
Folketall pr. 31.12.	27114	27356	27545	28152	28799	28905	29207	29505	29656	29827	
Tilvekst boliger	15	164	142	315	199	68	142	173	73	135	1426
Boliger pr. 31.12.	10637	10801	10943	11258	11457	11525	11667	11840	11913	12048	

Tabell 1 oversikt over bolig- og befolkningsvekst mellom år 1992-2001. (kilde Lørenskog kommune, 2003, s. 14)

Som nevnt hadde Lørenskog kommune pådratt seg mye gjeld de tidligere årene og med lav boligbygging og lav befolkningsvekst gjenvant de sin økonomiske handlefrihet i 1994 som gav gode forutsetninger for fremtidsutviklingen til kommunen (Lørenskog kommune, 1997).

Kommuneplan for Lørenskog kommune: 1997-2008-2015

I forbindelse med revisjon av ny kommuneplan i 1997 skjedde det et stort vendepunkt i arealstrategien for Lørenskog kommune. Tidligere ble det avsatt nye arealer til utbygging, men nå skulle det fortettes i allerede eksisterende byggesoner. Dette kom som en direkte følge av Stortingsmeldingen nr. 31 (1992-93) om «Den regionale planleggingen og arealpolitikken», hvor det ble anbefalt fortetting som strategi for utbygging av både byer og tettsteder. Fortetting var et viktig element i utformingen av den bærekraftige byen.

I kommuneplanen blir Lørenskogs bygge-attraktivitet trukket frem, hvor kommunestyret opplever at svært mange nå ønsker å sette i gang flere større prosjekter i kommunen. Videre stiller dette store krav til det politiske styringssystem for å klare å holde veksten innenfor en ramme som kan sikre befolkningen god infrastruktur. På bakgrunn av dette ønsker kommunen at det utarbeides et boligbyggingsprogram for perioden 1998-2004 som baserer seg på en årlig boligproduksjon på ca. 200 boliger (Lørenskog kommune, 1997). Dette vil gi kommunen en begrenset netto innflytting som fra kommunens side er et klart mål for kommende planperiode. Utbyggingsområdene for boligbygging skulle foregå på Nesåsen II, Åsheim skog, Rolvsrud skog, Ekerud, Lysås, Robsrud og Skårerødegården/Luhr (Lørenskog kommune, 1997). En viktig bemerkning med denne kommuneplanen er endringen av reguleringen på Robsrud og Skårerødegården. Dette var tidligere et viktig område for jordvern som nå blir regulert til fremtidig boligområder.

Lørenskogs lokaliseringpolitikk har frem til dette tidspunkt i stor grad tatt utgangspunkt i personbilen som transportmåte. Det viser seg svært tydelig i utbyggingsmønsteret etter år 1940, hvor Skårer har vokst frem som det største demografiske tyngdepunktet i kommunen. Lørenskog kommune presiseres i kommuneplanen fra 1997 at de nå ønsker å endre denne utviklingen gjennom å satse på en samordnet av areal-og transportpolitikk, som kan hjelpe dem til å gi bedre utnyttelse av arealressursene og ivareta miljøhensyn på en bedre måte (Lørenskog kommune, 1997).

Kommuneplan for Lørenskog kommune: 2003-2022

I 2003 blir kommuneplanen til Lørenskog fra 1997 revidert. For første gang introduseres vi for en problematisering knyttet til vekstimpulser som kommer av beliggenheten til Lørenskog både med nærhet til Oslo, men også beliggenheten på aksene Oslo-Gardermoen og Oslo-Lillestrøm. Planen bygger videre på ønske om å fortette i allerede eksisterende byggesoner som ble introdusert ved forrige kommuneplan (1997). Videre påpeker planen at for å kunne gjennomføre videre fortetting i sentrale deler av kommunen må opprustning av transportnettene først på plass. Uten opprustning av transportnettene vil fortettingen medføre vesentlige miljøproblemer. Til forskjell fra tidligere kommuneplaner legger Lørenskog kommune i denne planen større trykk på det regionale samarbeidet når det kommer til både befolkningsutviklingen og boligbyggingen. Som vi har sett tidligere har Lørenskog siden 1908 vært en viktig del av det sammenhengende bo- og arbeidsmarkedet i hovedstaden, men i de foregående planene har det blitt viet liten plass hvilken betydning det faktisk har hatt for Lørenskog.

Trafikkutfordringene i Lørenskog kommune er i denne perioden så store at fortetting i de sentrale delene i kommunen vil føre til at de kan «bygge seg til» økende trafikk- og miljøproblemer. Lørenskog kommune legger derfor i planen frem at forutsetningen for å kunne bygge opp en fornuftig boligpolitikk avhenger av et myndighetssamarbeid med de ansvarlige bak utbygging av transportsystemer. Det ble også gjennomført en økonomisk analyse som en del av kommuneplanrevisjonen og her kom det frem at det er klare grenser for hvor stor boligutbyggingen i kommunen bør være. Veksttakten i boligbyggingen bør legges på et nivå der kommunen kan unngå å sette seg ut for utgifter som ligger langt over de nye inntekter nye innbyggere kan bidra med (Lørenskog kommune, 2003). Den gjennomsnittlige årlige boligproduksjonen på 200 boligheter vedvarer også i denne runden. Områdene som bygges ut og fortettes i kommende periode er; Lørenskog nye sentrum, Solheim, Skårer vest, Ahusområdet, Lørenskog stasjonsområde, Fjellhamar, Ekerud og Lysås (Lørenskog kommune, 2003).

Kommuneplan for Lørenskog kommune: 2007-2018-2030

I 2007 oppdateres kommuneplanen til Lørenskog, men beholder mye av innholdet fra forrige kommuneplan (2003). Arbeidet med kommuneplanen i denne perioden har vært begrenset til å utforske Lørenskogs regionale rolle, samt utrede befolkningsprognoser for de kommende årene; 2005-2018. Et viktig tiltak kommunestyret har bedt om ved denne rulleringen er utarbeidelse av et eget boligprogram som viser veiledende tidsplan_for gjennomføring av de største boligprosjektene (Lørenskog kommune, 2007).

Etter en periode med lav boligbygging ser det nå ut til at byggeaktiviteten gradvis økt. Nå er det hovedsakelig de private utbyggerne som står for det meste av boligbyggingen og det er markedet som i stor grad bestemmer utbyggingstakten i Lørenskog. Kommunen adresseres også dette problemet i sin kommuneplan og henviser til riktig bruk av utbyggingsavtaler med utbygger om evt. dekning av infrastruktur (Lørenskog kommune, 2007).

Faktisk utvikling

Fra 1997 og frem til 2007 hadde det i gjennomsnitt vært en årlig utbygging på ca. 150 nye boliger, 50 lavere enn prognosene tilsa. Kommunen mener selv dette skyldes en forsinkelse i utbyggingen av et sentrum i kommunen (Lørenskog kommune, 2007). Lav boligbygging gir også resultater i en lav befolkningsvekst, som har ligget på gjennomsnittlig 1% økning pr år. Etter tusenårsskifte er det fremdeles unge barnefamilier og unge i etableringsfasen som dominerer i innflyttingen til kommune. De eldste utgjør fremdeles den minste gruppen. Det har ført til at skolebyggingen frem til 2015 har vært betydelig større enn utvidelsen av eldreomsorgstilbudet. Rasta området har utviklet seg til et større enebolig-strøk og fikk skole allerede i 1986. Skolene Nordliåsen og Skåreråsen lå relativt tett på hverandre og ble i 1991 slått sammen til Åsen skole (Alsvik, 2008). I 1999 kom Benterud skole lokalisert tvers over veien for det nyetablerte kjøpesenteret Triaden. Etter vedtak fra fylkestinget om ny videregående skole på Nedre Romerike ble Lørenskog kommune vinner av lokaliseringdebatten, og fikk etablert ny videregående skole bare et steinkast unna Rådhuset på Kjenn. Mailand videregående skole åpnet i 2008.

Boligtype	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Enebolig	51	48	32	48	39	55	30	22	41	31	11
Småhus	25	45	17	79	65	93	40	27	58	42	16
Boligblokk	8	35	8	46	127	0	106	78	23	235	79
Totalt	84	128	57	173	231	148	176	127	122	308	106

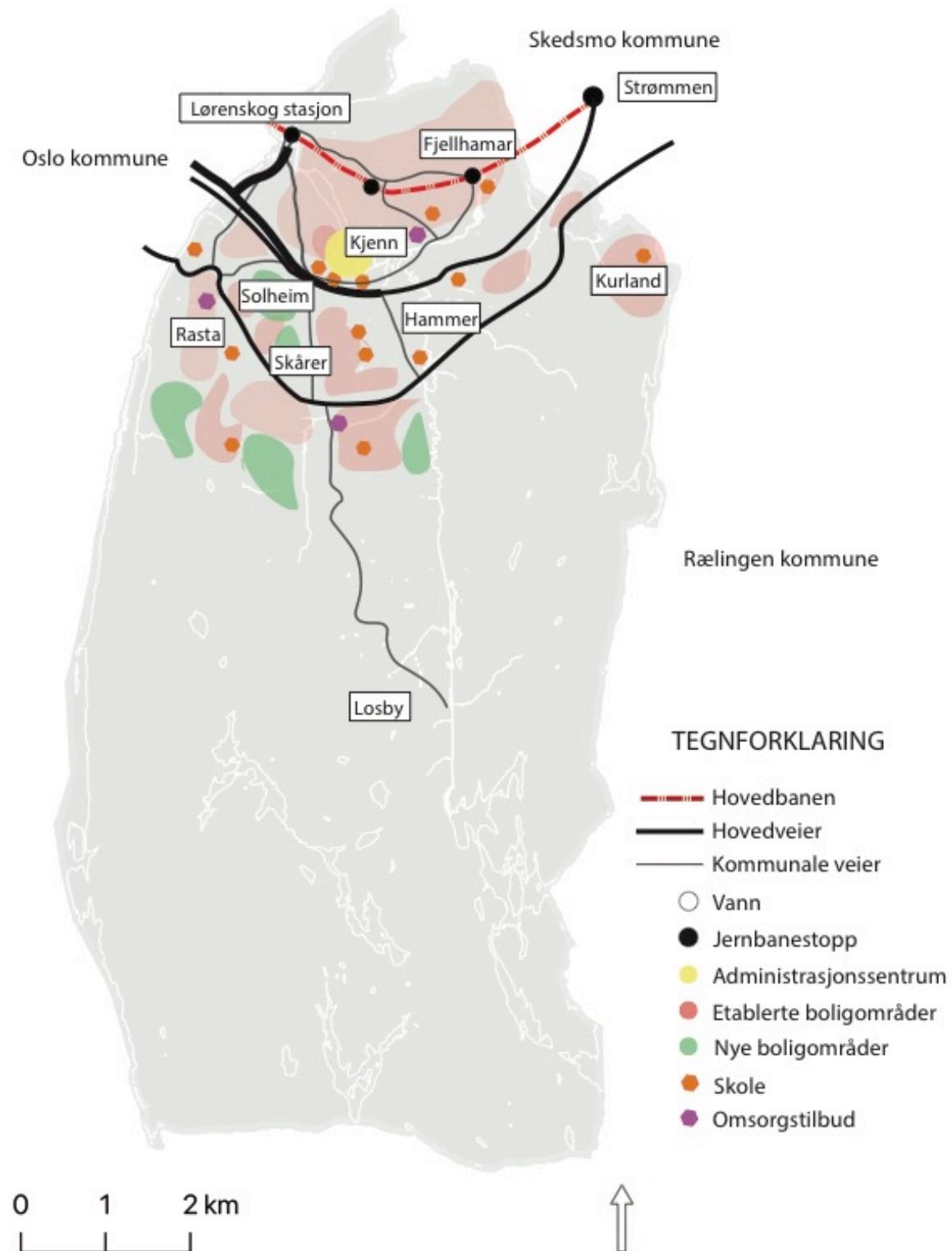
Tabell 2: Oversikt over boligbyggingen i Lørenskog mellom 1997-2007, tall fått av Lørenskog kommune.

Boligtype	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Enebolig	26	32	19	27	36	25	45	46
Småhus	21	6	6	4	5	1	49	8
Boligblokk	151	32	76	40	111	233	153	531
Totalt	198	70	101	71	152	259	247	585

Tabell 3: Oversikt over boligbyggingen i Lørenskog mellom 2008-2015, tall fått av Lørenskog kommune.

Tabell 2 og 3 gir en svært viktig bemerkning ved denne perioden. Boligbebyggelsen som nå dominerer er boligblokker, og dette som en direkte følge av strategien om å fortette.

Lørenskog kommune, 1985-2015



Figur 12: Lørenskog kommune, 1985-2015. (Kilde: Egenprodusert)

Befolkningsframskrivninger

Siden 1969 har Statistisk sentralbyrå (SSB) utarbeidet regionale og nasjonale befolkningsframskrivninger i Norge (SSB,2020d). Fra 1996 til 2008 ble befolkningsframskrivninger publisert hvert tredje år, men fra 2009 og frem til i dag blir det utarbeidet årlige befolkningsframskrivninger (SSB, 2020d). Befolkningsframskrivninger er en viktig del av dagens planarbeid i kommunene. Framskrivningene brukes ofte i forbindelse med fremtidige investeringer som for eksempel sosial- og teknisk infrastruktur eller samferdsel. Gode framskrivninger er derfor viktig både med tanke på kommunens bruk av ressurser, men også for at befolkningen skal få et godt velferdstilbud.

Framskrivninger av befolkningen på kommunenivå bygger i hovedsak videre på de regionale befolkningsframskrivingene. De regionale befolkningsframskrivingene utarbeides ved å se på de regionale demografiske mønstrene innenfor fruktbarhet, dødelighet og flytting fra de siste ti årene (Leknes & Løkken, 2020). Det antas at dette mønsteret også vil vedvare de kommende årene og blir dermed brukt som grunnlag for det fremtidige regionale demografiske mønster. Framskrivningene på kommunenivå påvirkes også av hvordan de nasjonale framskrivingene utvikler seg. Framskrivningene gjort på kommunenivå skal stemme overens med de nasjonale framskrivingene (Rogne & Tønnessen, 2014). Det vil si at de nasjonale framskrivingene overstyrer de regionale framskrivingene. For eksempel om en nasjonal framskrivning viser til en økt innvandring og høyere fruktbarhet i perioden vil dette sannsynligvis medføre økt befolkningsvekst i kommunene enn de regionale mønstrene alene kan si som baserer seg på trendene fra de siste årene. Med bakgrunn i at framskrivingene på kommunenivå bygger på de regionale demografiske mønstrene fra de siste fem årene, er det flere hensyn det ikke tas høyde for i beregningene. Den lokale boligbyggingen og fremtidige planer er noe som ikke vurderes, heller ikke økning eller redusering i arbeidsplasser, og samferdselsutbygging. Dette er viktige faktorer som har en klar sammenheng med hvordan den demografiske utviklingen utvikler seg i en kommune. SSB presiserer i sine rapporter at modellen de fremlegger kun er en forenkling av virkeligheten og anbefaler at deres tall blir brukt som et utgangspunkt og ikke som et fullstendig resultat.

Befolkningsframskrivingene utarbeidet av SSB er det demografiske grunnlaget for mange av landets kommuner. Lørenskog kommune har siden 2016 benyttet seg av et eget plan- og analysesystem hvor de selv kan produsere egne befolkningsframskrivinger som tar hensyn til de lokale forutsetningene i kommunen. Systemet Lørenskog bruker er utarbeidet av konsulentgruppen COWI og har fått navnet Kompas. Kompas (kommunenes plan- og analysesystem) framskriver folkemengde og boligmengde med utgangspunkt i detaljert statistikk og med lokale planforutsetninger som grunnlag. I denne modellen har kommunene også mulighet til å lage statistikk på grunnkretser som gjør det lettere å beregne nødvendig utbygging av barnehager, skoler og helsesektoren i et område i kommunen. Ut fra dette har kommunen nå bedre forutsetninger for å kunne forutse og legge til rette for den framtidige utviklingen.

Lørenskog kommuneplan: 2015-2026

I 2015 kom ny rullering av kommuneplan i Lørenskog kommune. Samme år ble også den samordnet regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus ferdigstilt. Det er tydelig at Lørenskog i denne planen legger opp til en strategi som samsvarer med strategien som blir fremlagt i ATP, fokus på utvikling i bybåndet. Lørenskog ønsker å legge til rette for å ta sin del av befolkningsveksten, men legger samtidig premisser for at utbyggingen også må ivareta Lørenskogs identitet og særpreg med sentrumsnær natur, grønne arealer, jordbrukslandskap og bosettingsmessige kvaliteter (Lørenskog kommune, 2015a). I kommuneplanen blir det fremlagt to scenarioer på befolkningsveksten som kan forventes i kommende planperiode. Moderat vekst gir årlig befolkningsvekst på 1,5 %, mens høy vekst gir årlig befolkningsvekst på 2 % med totalt 44 400 innbyggere i 2025. I kommuneplanperioden tilrettelegges det videre for bygging av 400 boliger per år, noe som er betraktelig høyere enn det vi har sett i de tidligere kommuneplanene. Bakgrunnen for denne høye økningen er at det allerede foreligger en del godkjente reguleringsplaner og kommunen ønsker å ta en del i den regionale utviklingen de kommende årene (Lørenskog kommune, 2015a).

Plan vs. utvikling

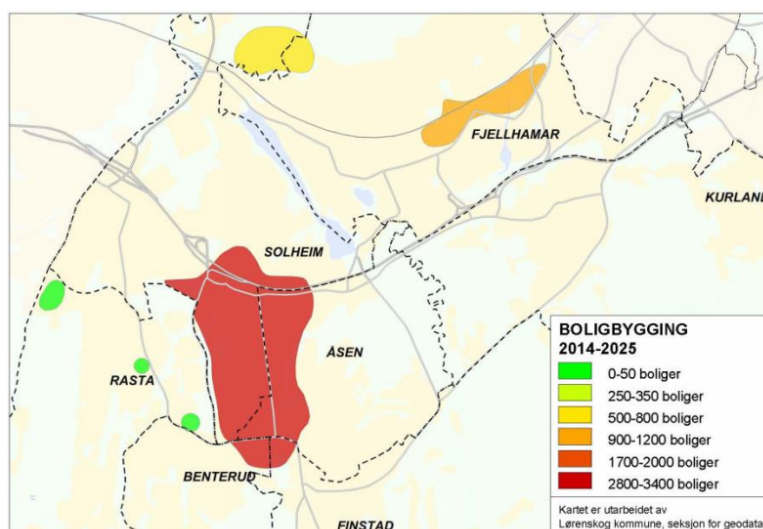
I Lørenskogs kommuneplan fra 2015 ble det forutsett en høy befolkningsvekst, men de var på ingen måte forberedt på veksten som faktisk kom. Med en prognose på 2 % økning viste den faktiske veksten allerede i 2015 en økning på 3,5 % (SSB, 2020e). Boligbyggingen fra 2014 til 2015 hadde mer en doblet seg og gav utslag i en befolkningsboom. Dette indikerer tydelig at det er boligbyggingen i Lørenskog som driver befolkningsveksten i kommunen. Dette kan vi

også se tydelig i den historiske utviklingen, og da spesielt med boligbyggingen i 1960-1980-årene, hvor også folketallet i kommunen økte kraftig. Lokaliseringen til Lørenskog i forhold til storbyen Oslo har også vist seg å være av stor betydning. Så lenge Oslo har hatt overskudd av arbeidsplasser og underskudd på boliger, viser det at befolkningsveksten øker med høy boligbygging i Lørenskog og avtar med lav boligbygging. Befolkningsveksten kan også være påvirket av andre faktorer som boligstandard, arbeidsreiser og prisnivå, men undersøkelser viser at den største tilflytningen til Lørenskog kommune i dag kommer fra storbyen Oslo.

Utviklingen i Lørenskog etter 2015 henger i stor grad sammen Lørenskogs senterstruktur, fremlagt i kommuneplanen fra 2015. Det er i Lørenskog sentrum, Skårer, Fjellhamar og ved Lørenskog stasjonsby de største prosjektene har funnet sted.

Kommunesenter:	Lørenskog sentrum
Lokalsentre:	Skårer, Fjellhamar og Lørenskog stasjonsområde
Nærsenter:	Rasta
Næringsområde med nærsentertilbud:	Nordbyhagen/Ahus/Torshov
Næringsområde:	Visperud

Tabell 4: Lørenskog kommunes senterstruktur for 2015 (kilde: Lørenskog kommune, 2015a)



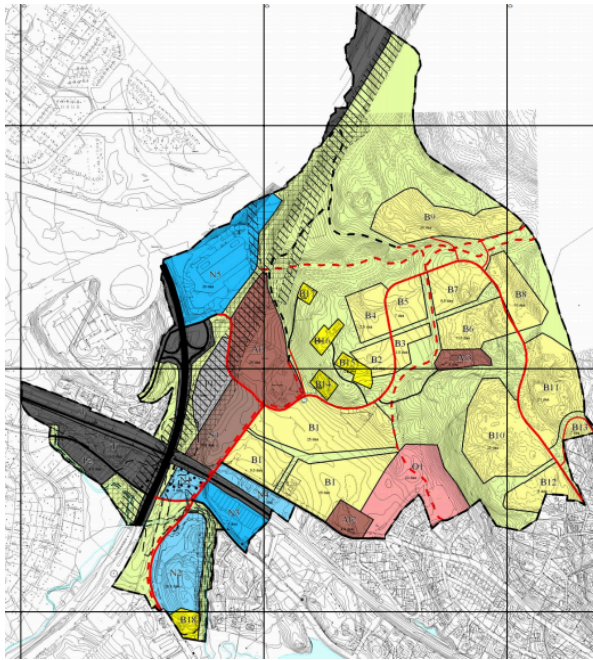
Figur 13: kart over boligbyggingen Lørenskog kommune (2014-2025). (kilde: Lørenskog kommune, 2018)

Fortetting- Lørenskog sentrum og Skårer

Sentralområdet består i dag av både Lørenskog sentrum og Skårer-område. Etter det ble vedtatt at det var nettopp her kommunes sentrum skulle etableres, vokste også interessen fra de private utbyggerfirmaene. I dag er det pågående utbygging både i Solheimsområde og langs Skårersletta. Når de private utbyggerne får en godkjent reguleringsplan er det hovedsakelig det private markedet som bestemmer takten det bygges ut i. Byggetakten i Lørenskog har på mange måter vært høyere enn det en kunne forutse både fra kommunes side og fra utbyggerne. Et eksempel som illustrerer dette er en områderegulering for Skårer syd som ble vedtatt i 2014, som gav mulighet for å bygge 1250 enheter. Kommunen fikk framlagt en plan som tilsa at utbyggingen kom til å ta mellom 10-20 år. I dag (2020) er 1226 boliger under oppføring, eller under ferdigstilling og siste byggetrinn er satt i gang kun etter 6 år vedtatt reguleringsplan (Skarersydnabo, 2020). Lørenskog kommune peker ut dette som en av utfordringene de arbeider med i dag. Boligutbyggingen går raskere enn forventet som igjen stiller høyere krav til at de kommunale tjenestene holder samme tempo.

Knutepunktutvikling -Fjellhamar og Lørenskog stasjon

Som tidligere nevnt fikk Skårerødegården allerede i 1997 endret sin regulering fra jordvern til boligbebyggelse. I arbeidet med rulleringen av ny kommuneplan i 2003, samarbeidet Lørenskog kommune med eier av Skårerødegården, Selvaag om utarbeidelsen av en kommunedelplan for dette området. Kommunedelplanen for Ødegården ble vedtatt i 2010 (Lørenskog kommune, 2010), og dette ble starten på en helt ny bydel som er har vært et viktig bidrag til den enorme befolkningsveksten som har etablert seg etter 2014. Utviklingen har foregått innenfor de rammene av en knutepunktutvikling som også har bidratt til områdets nye navn, Lørenskog stasjonsby. I kommunedelplanen ble det vedtatt utbygging av mellom 1200-1500 boliger. Det har hovedsakelig blitt bygd rekkehus og blokkleiligheter. Etter nye reguleringsplaner er det nå lagt opp til oppføring av 2000 nye boliger i området. I tillegg til boligutbygging er også i 2020 Norges første innendørs vinterpark åpnet på tomten.



Figur 14: Plankart over Ødegården/Lørenskog stasjonsby. (Kilde: Lørenskog kommune, 2010).

Fjellhamar har vært et historisk viktig område i Lørenskog kommune. Etter den aktive hyttesaneringen og boligbyggingen som pågikk fra 1945- og frem til 1960, har det vært lite byggeaktivitet i område. Med bakgrunn i områdets historie har Fjellhamar vært et viktig lokalsenter for Lørenskog og med innføring av strategien om knutepunktutvikling, var Fjellhamar en selvfølge å videreutvikle/transformere.

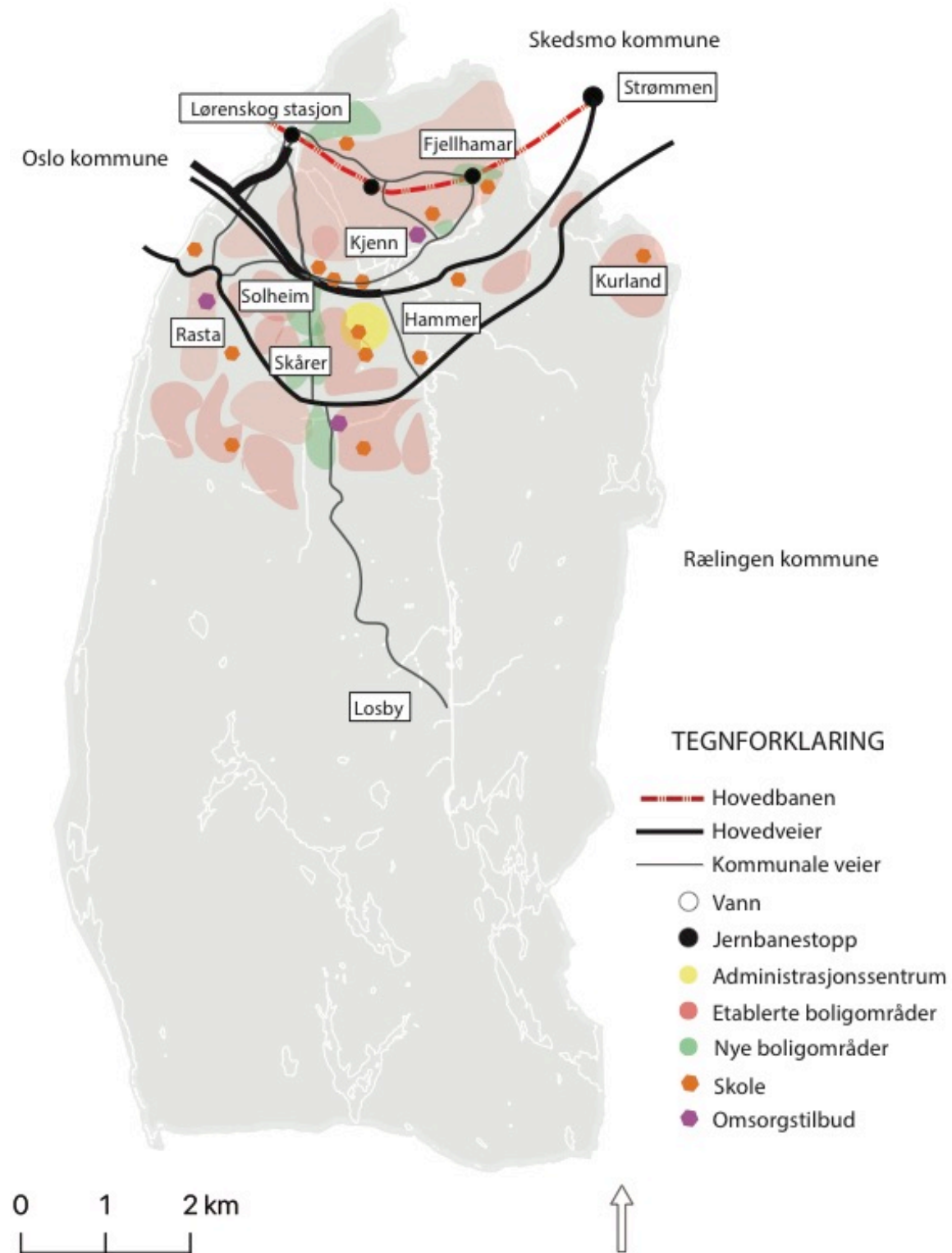
I 2014 ble det samarbeidet om et planprogram for utviklingen av Fjellhamar, mellom Lørenskog kommune og Fjellhamar Utvikling som er de største grunneieren av området. På Fjellhamar er Lørenskogs eldste industrifabrikk lokalisert under navnet Icopal AS, som dominerer store arealflater med nær tilknytning til jernbanen. Icopal har sett det ønskelig å flytte sin industri bort fra området for å gi plass til en senterdannelse. Målet er derfor å transformere Fjellhamar fra industriområde til et bærekraftig lokalt sentrum i Lørenskog med fokus på knutepunktfortetting rundt stasjonen.

Ny kommuneplan: 2020-2032

4. november 2020 ble ny samfunnsdel for Lørenskog kommune vedtatt. I sin reflektering av de foregående årene ser kommunen effekten av å ha endret sin boligpolitikk til å handle om fortetting og knutepunktutvikling. Den kraftige bolig- og befolkningsveksten i Lørenskog er langt fra ferdig. Per september 2019 er det gitt tillatelse til oppføring av nesten 2000 nye boliger som vil bli tatt i bruk de neste 3-4 årene. I tillegg til dette er det potensiale for ca. 2500 flere boliger i allerede vedtatte reguleringsplaner. Lørenskog kommune antar at det i de neste fire

årene vil bli tatt i bruk ca. 780 boliger pr år. Basert på dette viser befolkningsprognosene av veksten vil være på over 3 % de neste fire- fem årene, før den vil falle til nærmere 2 % i 2030 (Lørenskog kommune, 2020a). Lengre frem i tid er befolkningsprognosene mer ustabile. Kommunen tror selv boligveksten vil falle ned mot 500 boliger årlig fra 2025, og enda mer ved prognoseslutt i 2040 med 330 boliger årlig, som vil gi dem en lavere befolkningsvekst.

Lørenskog kommune, 2015-i dag



Figur 15: Lørenskog kommune, 2015-i dag. (Kilde: Egenprodusert)

KAPITTEL 4: ETABLERINGEN AV ET NÆRINGS LIV

I dette kapittelet vil jeg ta utgangspunkt i den romlige analysen presentert i forrige kapittel og bygge videre på med tema som kan forklare, samt underbygge den strukturelle utbyggingen av Lørenskog kommune. God infrastruktur er en av de viktigste faktorene som ligger til grunn for å kunne opprette og opprettholde et levende næringsliv. Derfor vil jeg i dette kapittelet trekke de tre komponentene bosetting, arbeidsplasser og transport sammen, og se på betydningen av dem sett opp mot betydning av vekst og demografi.

Norges første jernbane-via Lørenskog

I 1854 åpnet Norges eldste jernbanestrekning, som gikk mellom Oslo (Kristiania) og Eidsvoll (Bane NOR, 2018). Lørenskog har siden 1857 har hatt forbindelse på denne strekningen gjennom stoppested på Robsrud (senere Lørenskog stasjon). Betydningen av jernbanen for Lørenskog viste seg spesielt etter 1981 da det ble opprettet eget stoppested for reisende (Hunskaar & Alsvik, 2008). Jernbanen var en av de viktigste drivkreftene bak den første innflyttingen som kom til Lørenskog, da mange kunne beholde sitt arbeidssted i hovedstaden. Etableringen langs jernbanen bidro også til at Fjellhamar fikk eget stoppested for reisende i 1931 (Bane NOR, 2020a).

Lørenskog er tradisjonelt sett en jord- og skogbrukskommune, og næringslivet frem til 1940-1950 årene var dominert innenfor denne type arbeid. Som vi så fra forrige kapittel delte Alsvik (1998) Lørenskog inn i tre bygder i årene 1910-1930, «arbeiderbygda», «bondebygda» og «godseierbygda». I Arbeiderbygda hadde de fleste arbeidet sitt i hovedstaden, ofte innenfor industrinæringen, og brukte jernbanen til å pendle mellom bo-og arbeidsplass. I bondebygda var arbeidet tilknyttet egen gårdsdrift, og tømmerarbeid. Godseierbygda holdt Losby Gods som drev sagbruk i store deler av denne perioden (Alsvik, 1998).

Jernbanen var ikke bare et viktig element for boligutbyggingen og pendlermulighetene til Kristiania, men også for Lørenskogs eget næringsliv. Til tross for en dominans av jord- og skogbruk, kunne Lørenskog allerede tidlig på 1900-tallet tilby industriarbeid. Excelsior Limfabrikk, eller bare «Limen» som den ble kalt, ble opprettet allerede i 1883, men hadde sin storhetstid fra 1900-1920, som Lørenskogs største industrielle arbeidsplass (Alsvik, 1998). Fabrikken lå på Robsrud og mye av eksporten ble transport via Hovedbanen. En annen viktig

og stor industribedrift på denne tiden var Fjeldhammar Brug (1895), her ble det produsert papp og kartong, og i senere tid tak- og veggpapir (Alsvik, 1998).

Drømmen om den moderne industrikommune

Etter krigen hadde Lørenskog kommune et sterkt ønske om å bli en moderne industrikommune. Kommunen hadde ingen klar strategi eller plan for hvordan dette kunne oppnås, men Alsvik (1998) presenterer i sin bok tre normer kommunen prøvde styre den kommende industrien gjennom. Den første gikk ut på at de ikke ønsket industri som kom i konflikt med boliginteressene med tanke på støy, støv, lukt og søppel. Videre var størrelsen på bedriften en viktig faktor med tanke på tilførsel av nye arbeidsplasser, og med tanke på arealutnyttelsen. Den siste og viktigste faktoren for kommunen var at virksomhetene ikke skulle være konjunkturavhengige (Alsvik, 1998). Ved inngangen til 1950-tallet hadde Lørenskog to områder i kommunen som skulle disponeres til industri, på Fjellhammar og rundt Solheims krysset, på eiendommene Kinn og Rolfsrud (Alsvik, 1998).

Industridrømmen til Lørenskog stod i sterk kontrast til de nasjonale planene som lå for industri- og næringsutviklingen på den tiden. Regjeringen hadde et ønske om å bremse utviklingen av industrifabrikker i Oslo og Akershus området, til fordel for å tilrettelegge for større industrivekst i Nord-Norge (Alsvik, 1998). Dette var noe Lørenskog fikk oppleve konsekvensene av de kommende årene. Flere av byggesøknadene på utbygging av fabrikker i kommunen ble møtt med innsigelser fra Staten. Lørenskog kommune skiftet dermed taktikk og gi forgikk for litt industri er bedre enn ingenting. I tillegg gikk kommunen ut med at næringsutviklingen skulle foregå i det private, og kommunen la seg lite opp i hva som ble avtalt mellom grunneier og utbygger. Kommunen tok heller ingen ansvar for å skaffe seg flere tomter i kommunen som kunne unyttes til næring (Alsvik, 1998).

Før krigen hadde Lørenskog som nevnt allerede etablert store viktige industribedrifter i kommunen. Fjeldhammer Brug hadde både under og etter krigen økt sin produksjon og kunne nå tilby nesten 200 arbeidsplasser, som da ble kommunens største arbeidsplass (Alsvik, 1998). Til tross for mye innsigelser fra Staten ble det etablert et stort flertall av små- og mellomstore industribedrifter i Lørenskog mellom 1950-1960-årene (Alsvik, 1998).

Etter krigen ble Fjellhammar et naturlig område for sentrum i kommunen. Her var det gode kommunikasjonsforbindelser via jernbanen, kommunesenteret lå her, skoler, størstedelen av forretningene og viktige næringsvirksomheter var lagt til dette område. Da industriutviklingen

for alvor kom til Lørenskog kommune var det Fjellhamar de fleste så seg til, men etterhvert ble også Solheimsområde svært attraktivt. På Solheim var det også større bebygde områder, med skole og en viktig kommunikasjons-åre gjennom Strømsveien. Vi skal senere også se at det var to av disse områdene som kjempet kampen om å bli hovedsentrumet i Lørenskog.

Sentralsykehuset

1960- markerer et viktig skille i Lørenskog historie, hvor kommunen gikk nå fra å være en relativt nyetablert industribygd til å bli et lokalsamfunn der servicebedriftene stod sterkest. En av de viktigste årsakene til dette skille var etableringen av Sentralsykehuset (SiA) i 1961 som ble lokalisert på Nordby i Lørenskog (Lørenskog kommune, 2006). Dette ble selvsagt en viktig brikke for næringslivet i kommunen som fikk 300 nye arbeidsplasser (Alsvik, 1998), men også for den regionale posisjonen til Lørenskog. Som forrige kapittel gav oss, var det i 1960- 70-årene boligbyggingen og befolkningsveksten i kommunen var ved sitt høyeste, samtidig opplevde kommunen nå en voldsom økning i arbeidsplasser. I 1960 kunne Lørenskog tilby 1837 arbeidsplasser, mens bare ti år senere vokste antallet til 4445 arbeidsplasser, som gir økning på 142 % og var nest høyest i hele Osloregionen (Alsvik, 1998).

Næringsutviklingen etter 1960-tallet danner et slags mønster, til tross for en ikke- eksisterende plan for utviklingen. På 1950-tallet etablerte næringen seg som et belte langs Strømsveien på begge sider (Kinn og Rolfsrud), mens fra 1960- tallet ble området Visperud og Skårersletta de mest sentrale områdene for næringsetablering. Å etablere en næringsstruktur var ikke noe som stod høy på prioriteringslisten til kommunen. For kommunen handle det om å bli selvforsynte med arbeidsplasser så fort som mulig også etter 1960-70-tallet (Alsvik, 1998). Frem til nå hadde kommunen kjørt en ikke-innblandingstaktikk som de nå så hadde gitt resultat. Dermed fortsatte Lørenskog kommune å gi avkall på sin styringsrett gjennom blant annet bruk av reguleringsplaner og tomtepolitikk (Alsvik, 1998).

Bilens innpass på Lørenskogs veier

Mellom år 1950 og 1970 ble personbilen mer vanlig å se på Norges veier. Personbilen ble av viktig betydning for transportutviklingen, bosetningsmønster, næringsutviklingen, samt folks reisevaner og fritid (Lange, 2015). På 1950-tallet var det fremdeles sykkel og tog de fleste Lørenskogingene benyttet seg av som fremkomstmiddel. I 1956 fikk Lørenskog nytt jernbanestopp, Hanaborg stasjon, lokalisert mellom Lørenskog stasjon og Fjellhamar stasjon (Bane NOR, 2020b). Til tross for nytt jernbanestopp ble bilen mer vanlig å se på Lørenskogs

veier utover 60-tallet. Lørenskog hadde siden 1912 hatt en viktig veiforbindelse (Strømsveien) som strakk seg mellom Furuset og Strømmen (Lørenskog kommune, 2006). Strømsveien hadde en viktig funksjon også i det regionale perspektivet hvor den bidro til en viktig kommunikasjonslinje mellom hovedstaden og kommunene lokalisert i øst. Med økt boligbygging og ekspansjon av arbeidsplasser, samt flere biler på veinettet i hele Osloregionen, kom behovet for å bygge ut. Strømsveien ble i 1982 omgjort til en fire-felts motorvei som strakk seg gjennom Lørenskog og frem til Knatten, hvor veien så gikk over i to-felts videre mot Lillestrøm (Alsvik, 1998). På samme tid ble andre store innfartsveier med tilknytning til Lørenskog bygget ut. Særlig ferdigstillelsen av Europavei 6 (E6) i 1968 dannet et nytt bilde av Lørenskog i den regionale konteksten. Riksveien går langs Lørenskogs grense mellom Oslo, Skedsmo og Lørenskog i nordvest, dels innenfor Skårerødegården og dels i Hanaborgåsen i nord frem til Djupdalstoppen.

Utbyggingen av veinettet både innenfor og utenfor Lørenskogs grenser fikk stor strukturell betydning både for bosetting, og den kommende næringsstrukturen. Bilen ble en viktig gode for befolkningen som nå i mye større grad enn tidligere var mer mobile i forhold til valg av arbeidsplass og bosted i kommunen. Innbyggere i Lørenskog var ikke lengre avhengig av jernbanen som fremkomstmiddel, og trengte ikke bosette seg i nærhet til denne. Solheim og Skårer-område vokste nå frem som det mest attraktive, hvor nærheten til Strømsveien ble den viktigste faktoren. I forrige kapittel så vi på hvordan Lørenskog ble geografisk delt på bakgrunn av ulike sosiale, økonomiske og kulturelle forskjeller som dominerte på den tiden (ref. arbeiderbygda, godseierbygda og bondebygda). Med etablering av fire-felts motorvei på Strømsveien, fikk Lørenskog nå et permanent skille som også dominerer dagens Lørenskog (figur 16).



Figur 16: Flyfoto fra 1982 med panorama over den vestlige delen av Lørenskog. Den nye fire-felts Strømsveien dominerer bilde og skjærer seg gjennom landskapet til Lørenskog. (Kilde: Alsvik, 1998, s.436)

Fra industridrøm til regionalt handelssentrum

I 1984 fikk Lørenskog ny generalplan som slo fast at Solheims-område ikke lenger skulle være sentrum for etablering av industri, men et sentrum for kontor- og handelsbedrifter. Dette satte i gang en snu operasjon for næringslivet i Lørenskog. Det meste av den eksisterende industrien på Solheim måtte vike til fordel for handel-og service, og i 1998 gikk Lørenskog kommune med på etablering av ikke bare ett, men to kjøpesentre i kommunen. Begge i hver sin ende av Skårersletta og med bare 1 km mellom seg. Kommunens mål om full egendekning av arbeidsplasser økte til nærmere 70 % (Alsvik, 1998). Til tross for dette viste tallene at flertallet av innbyggerne i kommunen fremdeles krysset kommunegrensen for å komme seg på arbeid, ca. 50 % reiste til Oslo og 20 % til andre kommuner på Romerike (Alsvik, 1998).

I løpet av 1980-årene gikk Lørenskog kommune gjennom de største forandringene av alle kommuner i sin region. «Med 80-åra bak seg har Lørenskog også lagt bygda bak seg. Kommunen har gått et langt skritt fra å være bygdekommune til å bli sentrum» (Alsvik, 1998 s.431), slik oppsummerte Akershus Arbeiderblad/Romerike blad Lørenskogs utvikling i 1989 (Alsvik, 1998).

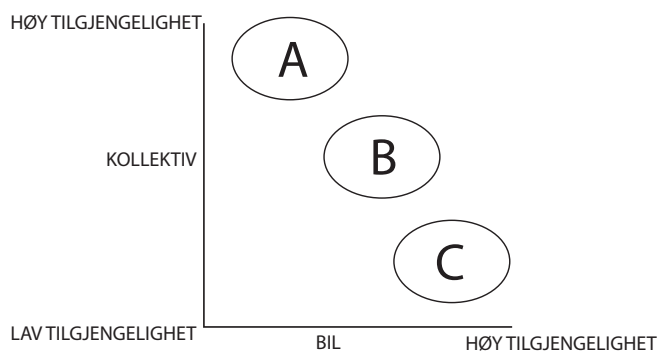
Kjøpesenterutviklingen i kommunen bidro til at Lørenskog nå var ansett som et regionalt handelssentrum i Osloregionen. Både Oslo og Nedre Romerike opplevde en stor handelslekkasje etter Lørenskogs etableringer av handel- og service bedrifter (Alsvik, 1998). Lørenskog ble svært attraktiv for næringslivet, hvor de hadde god tilgang til veinettet Oslo-Lillestrøm, via Strømsveien og motorveien E6. I årene 1980-2000 vokste næringslivet i Lørenskog betraktelig, og det var ikke bare hvilken som helst type næring, det var bil, mat og byggevarer som dominerte, og i den rekkefølgen. Bilimportøren Bertel O. Steen etablerte hovedkontor langs Solheimsveien på Lørenskog i 1983 og er fremdeles en av Lørenskogs største arbeidsplasser. I 2007 hadde de hele 2400 medarbeidere (Hunskaar & Alsvik, 2008) ICA Norge A/S på Skårer hadde på 90-tallet over 1000 ansatte og var største dagligvarehandelen i Norge (Alsvik, 1998). Fjeldhammer Brug, som hadde eksistert i flere tiår, fortsatte å utvide sin produksjon og på 90-tallet hadde de over 900 ansatte (Alsvik, 1998).

Grensen mellom politikk og marked

Som vi har sett tidligere drev Lørenskog i mange tiår en ikkeinnblandingsspolitikk når det kom til næringsutviklingen i kommunen. Dette var for å kunne nå det overordnede politiske målet om full egendeckning av arbeidsplasser. Eneste virkemiddelet kommune brukte i forbindelse med næringsetablering var reguleringsinstrumentet etableringsloven (20.februar 1976). Det var flere etableringssaker som dukket opp i Lørenskog på denne tiden hvor motsetningene styring vs. arbeidsplasser ble en heftig politisk diskusjon. På slutten av 80-tallet var det flere større bedrifter som ønsket etablere seg, deriblant den store nytelsesmiddel-produsenten NORA og Ringes Bryggeri som begge så seg til Robsrud næringspark eller Skårerødegården (Alsvik, 1998). Begge var tilknyttet et større industrianlegg og kunne gi kommunen flere hundre nye arbeidsplasser, men til tross for dette valgte kommunen å si nei. Lørenskog kommune tok for første gang tak i styringsretten sin, og begrunnet avslaget med at det var for stor belastning for nærmiljøet å etablere så store arealkrevende, samt transportavhengige bedrifter tett på boligområder.

ABC-prinsippet

ABC-prinsippet er en metode som ble introdusert for kontor og bedrifter på slutten av 80-tallet, opprinnelig i Nederland. Målet med metoden var å sikre at lokalisering av næringsvirksomheter skulle gi mindre bilbruk. Det handlet om å lokalisere «rett virksomhet på rett sted» (de Jong & Nore, 2015). ABC-prinsippet klassifiserer steder etter en tilgjengelighetsprofil og bedriftene med en mobilitets profil (figur 17). En A-bedrift har høy intensitet av ansatte og besøkende, og lavt behov for tilgang på varer. Lokasjonen til en A-bedrift er ofte i nærheten av jernbanestasjon, god tilgang på sykkel og har strenge betingelser på parkering. En B-bedrift har høy til middels intensitet av besøkende og ansatte. Lokasjonen til en B-bedrift har god tilgjengelighet til offentlig transport på regionalt nivå og god tilgjengelighet for buss og sykkel på lokalt nivå. Eksempler på denne typen bedrifter da det ofte kan være vanskelig å definere er sykehus, Plantasjen eller Ikea. En C-bedrift har en optimal tilgjengelighet med bil og har ingen krav til tilbud av offentlig transport. Dette er ofte bedrifter innenfor transport og industri og godt koblet til en hovedtransportakse (de Jong & Nore, 2015).



Figur 17: illustrasjon av ABC-prinsippet (kilde: egenprodusert)

I ABC-modellen bestemmes lokaliseringen ut i fra bedriftenes mobilitetsbehov og arealbehovet, samt stedets tilgjengelighetsprofil. Denne metoden har også fått betydning i den norske planleggingen som et viktig element innenfor bærekraftig utvikling. Både knutepunktutvikling, fortettingen og sentrumsutvikling har alle som felles mål at transportveksten skal tas gjennom kollektivtransport, sykkel og gange.

I Lørenskogs kommuneplan fra 2003, kan vi lese at kommunen ønsker å benytte seg av ABC-prinsippet som et hjelpemiddel i deres areal-og transport politikk. I tillegg er det ønskelig å utvikle en felles ABC-strategi med Oslo, da mye av Lørenskogs utvikling er tettere knyttet opp

til hovedstaden, enn kommunene på Romerike. ABC-prinsippet er også forankret i den Regionale planen for areal- og transport i Oslo og Akershus som kom i 2015. I Lørenskogs tilfelle har ikke kommunen A-lokaliteter for næring, diskuterbar B-lokaliteter, mens C-lokaliteter dominerer.

T-bane til Lørenskog

En baneforbindelse mellom Oslo og Lørenskog har i mange år vært et aktuelt spørsmål. Allerede i 1947 ga formannskapet i Lørenskog uttrykk for et ønske om en forstadsbane gjennom Østre Aker og inn i Lørenskog (Lokalhistoriewiki, 2009d). I Lørenskogs Generalplan fra 1976 blir forlengelsen av Furusetbanen for første gang adressert som «teknisk mulig», og Lørenskog kommune tegner banen inn i sitt arealdisponeringskart. Dette var et viktig bidrag for vise interessen og ønske om en forlengelse av Furusetbanen til Lørenskog. I 1981 ble Furusetbanene forlenget til Ellingsrudåsen (Sporveien, 2020), men Lørenskogs planer ble aldri en realitet.

På 2000-tallet blir T-banediskusjonen igjen tatt opp, og denne gangen med en viktig argumentasjonsrekke bak seg. Hele Nedre Romerike har de siste årene etter åpning av Gardermoen opplevd en voldsom vekst, både av boliger, og arbeidsplasser. Jernbanen som er det eneste skinnegående tilbudet i området dekker ikke store deler av Lørenskog, inkludert Ahus-området, og Skedsmo/Kjeller som har hatt sterkest utbygging de siste årene og som ikke vil avta med det første. Bilen har derimot blitt det viktigste transportmiddelet som igjen har ført til store trafikk- og miljøbelastninger for Lørenskog. En effektiv og klimavennlig transportmåte er helt klart helt nødvendig i dette område for å kunne møte den kommende befolkningsveksten. Som nevnt tidligere er Lørenskog en viktig del av næringsutviklingen som følger den regionale areal- og transportplanen for Oslo og Akershus (2015). Her er Lørenskog en del av det som kalles bybåndet, som er markert som «særlig innsatsområder for økt by- og næringsutvikling» (Akershus Fylkeskommune & Oslo kommune, 2015). Det er området som strekker seg fra Lillestrøm/Kjeller til Ahus/Lørenskog det spesielt skal fokuseres på og det vil være nødvendig med et samarbeid om felles mål og utvikling. Det presiseres i planen at det ønskes særlig på Romerike å legge til rette for flere arbeidsintensive virksomheter, da det viser seg å være underskudd av denne typen arbeidsplasser i området i dag. For å holde følge med ABC-prinsippet er Lørenskog avhengig av en T-bane for å kunne etablere mer næringsutvikling ved Nordby/Ahus.

Dagens næringsliv i Lørenskog kommune

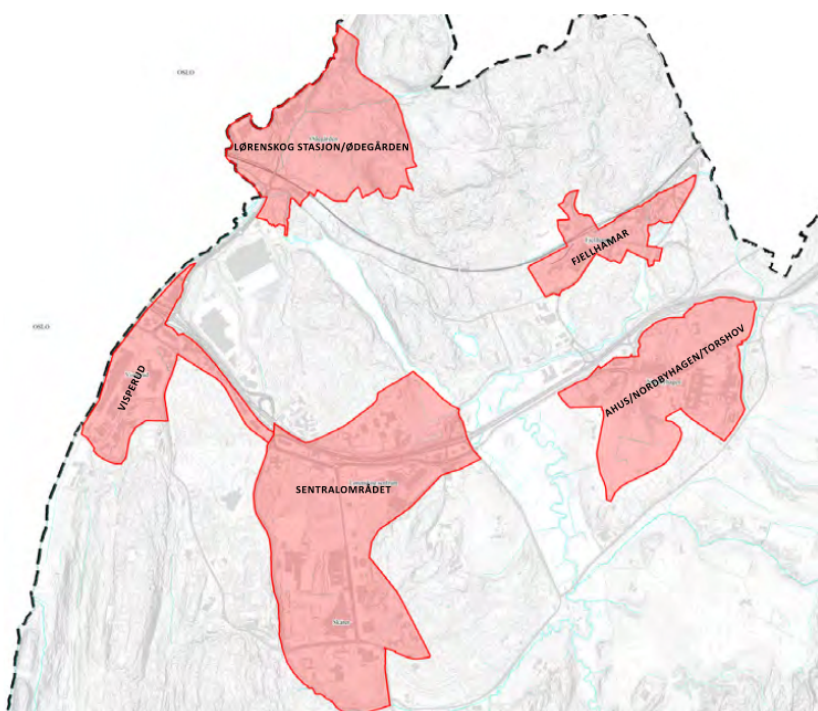
Med den historiske fremveksten av ulike type næringer er de fleste arbeidsplasser i kommunen i dag knyttet til handel, service, transport- og lagervirksomhet, samt offentlige tjenesteyting og forvaltning (Lørenskog kommune, 2020d). Lørenskog kommune har i dag ca. 21. 500 arbeidsplasser som gir et overskudd av arbeidsplasser. Overskuddet i arbeidsplasser skyldes i stor grad etableringen av flere større bedrifter de siste årene. Til tross for god egendekning av arbeidsplasser i kommunen er det fremdeles ca. 70% som pendler ut av kommunen for å dra på jobb (Lørenskog kommune, 2020d). I tillegg kommer 71 % av arbeidstakerne i Lørenskog fra en annen kommune. Det er liten tvil om at Lørenskog er en viktig del av det sammenhengende arbeidsmarkedet i Osloregionen, som stiller høye krav til at pendlere skal velge kollektivt fremfor bilen.

Næringsplan for Lørenskog kommune 2019-2022

Etter retningslinjer fra kommunens planstrategi 2016-2019 er det utarbeidet en lokal næringsplan for kommunen. Denne planen skal gi retningslinjer for hvordan kommunen kan tilrettelegge for en bærekraftig næringsutvikling i Lørenskog. I planen blir det introdusert et nytt verktøy kalt næringspuls, som kommunen har tatt i bruk for å analysere næringslivet i kommunen. Målet med næringspuls er å få oversikt over muligheten og utfordringene ved næringsutvikling i Lørenskog samt attraktiviteten til å etablere virksomhet i kommunen (Lørenskog kommune, 2019b).

I 2018 ble næringspuls for første gang gjennomført via digitale spørreundersøkelser, dybdeintervjuer og workshops. Hovedfunnene i undersøkelsene viser noen motstridende svar, hvor de på den ene siden trives selv med å drive virksomhet i kommunen, men ikke vil anbefale andre bedrifter å etablere seg i kommunen. Blant de positive sidene ved å drive næringsutvikling i Lørenskog kommune trekkes beliggenheten frem som en viktig faktor, nærhet til både kunder og marked og til boområder for ansatte. De negative faktorene som trekkes frem er tilgang til og priser på næringslokaler og næringstomter. Andre viktige faktorer som kommer frem i undersøkelsen er dårlig tilbud av møteplasser for næringslivet, vanskelig samarbeid med kommunen, samt mangelen av et bymessig tilbud. Noen av respondentene synes det kan se ut som kommunen ikke har hatt oppmerksomheten rettet mot næringslivet, og ikke nødvendigvis på grunn av feilslått politikk, men på bakgrunn av fravær av planer og gode arenaer for nettverksbygging.

Næringsutviklingen skal i dag bygges på prinsippet om bærekraftig utvikling, og samspillet mellom befolkningsvekst og transport har stor betydning i denne sammenheng. Målet for Lørenskogs næringsutvikling er å være en motor for næringsutviklingen på Nedre Romerike. Handlingsplanen for Lørenskogs fremtidige næringsutvikling bygger på et ønske om å styre nyetableringer til kollektivknutepunkter, primært i og rundt Lørenskog sentrum og sentralområdet (som forutsetter en t-bane), Ahus-området, Visperud, Lørenskog stasjon og Fjellhamar. Lørenskog kommune ønsker nå i mye større grad enn tidligere å innta en aktiv rolle i både det eksisterende næringslivet, men også i det fremtidige. Fokuset skal ligge på å tiltrekke seg kunnskapsbaserte bedrifter og forsknings- og utdanningsinstitusjoner. Figur 17 viser utviklingsområdene hvor det skal fokuseres på å tilrettelegge for næring. Per dag dato. Er det bare den nordlige delen av kommunen som kan tilby en skinnegående kollektivmulighet.



Figur 18: Utviklingsområdene i Lørenskog kommune. (Kilde: Lørenskog kommune, 2018).

Dagens transportnettverk i Lørenskog kommune

Jernbanen: Lokaltoget er fremdeles en av de viktigste kollektivmulighetene i Lørenskog i dag. Det går i retning Oslo og Lillestrøm med togavganger fire ganger i timen. Lørenskog stasjon ligger innenfor Oslogrensa og er derfor i Ruters sone 1. Hanaborg stasjon og Fjellhamar stasjon er som resten av kommunen i Ruters sone 2Ø. Selv om Lørenskog har tre togstopp i sin kommune, er jernbanens beliggenhet i den nordlige delen en stor utfordring knyttet til bruksverdien av den. Figur 18 viser hvordan jernbanen er lokalisert, og undersøkelser viser at det er bare litt over 35 % av innbyggerne som dekkes innenfor gåavstand på 20 minutter fra stasjonene, men opptil 46 % har en sykkelavstand på ti minutter til en stasjon (Lørenskog kommune, 2018).

Buss: Lørenskog har i dag et godt tilbud av bussreiser, spesielt mot Oslo med hele 36 avganger i timen. Også ved busstilbudet er det i dag en del utfordringer og de er hovedsakelig knyttet opp mot store forsinkelser i rush-tiden. Dette kommer av at Lørenskog ikke har egne kollektivfelt som medfører at de må stå i samme kø som bilistene og blir sårbare for forsinkelser. Som en del av sentrumsutviklingen i kommunen ble det i 2010 utarbeidet en større bussterminal ved Solheim, og tall viser at det er denne holdeplassen som blir mest brukt i kommunen. Busstilbudet internt i kommunen er ikke sterkt nok til å klare å konkurrere med bilen. En reise fra bebyggelsen i nord til bebyggelsen i sør kan ta opp mot 40 minutter med kollektivtransport (Lørenskog kommune, 2018). Samme strekning kan ta opp til ti minutter med bil eller femten minutter med sykkel.

Bil: Lørenskog kommune er på mange steder bygd opp etter bilens premisser, og det viser seg tydelig i dagens bilbruk i kommunen. I 2013/14 ble det utarbeidet en Nasjonal reisevaneundersøkelse, og i denne kom det frem at 55 % av alle reiser på Nedre Romerike gjøres med bil (Lørenskog kommune, 2018). Våren 2018 ble det gjennomført en reisevaneundersøkelse (RVU) på innbyggerne i Lørenskog. Her viste det seg at 70 % av de som bor i Lørenskog gjør sin arbeidsreise med bil (Lørenskog kommune, 2018). En annen viktig bemerkning på bilbruken i Lørenskog er at hele 40 % av turene med bil er reisen på under 1 km.

Sykkel: Sykkel og gange utgjør den minste delen av den samlede transporten i Lørenskog kommune (Lørenskog kommune, 2019). Fra den nasjonale reisevaneundersøkelsen kommer det frem at bare 4 % bruker sykkel, mens 19 % på gange i Nedre Romerike. Fra

reisevaneundersøkelse (RVU 2018) basert på kun Lørenskog kommune viste en sykkelandel på 11 % og 14 % på gående. Bakgrunnen for den store forskjellen på sykkel kan skyldes at RVU på Lørenskog ble gjort i en periode med mye fint (Lørenskog kommune, 2018). Den lave bruken av sykkel- og gange kan knyttes til et dårlig sammenhengende gang- og sykkelveinett i kommunen.

Plan for grønn mobilitet

I 2018 utarbeidet Lørenskog kommune en plan for grønn mobilitet. Planen er et verktøy i kommunens innsats for nullvekst i bruken av personbil og for å redusere utslippene av klimagasser. Målet for Lørenskog kommune er at all vekst i persontransport skal tas med kollektivtransport, sykkel og gange som samsvarer med strategien om bærekraftige utvikling. Her har kommunen en stor snuoperasjon foran seg de kommende årene, og som den største utfordring er det internreisene som blir viktigst. Den kraftige økningen av innbyggere i kommunen de siste årene har også lagt et betydelig press på veinettet i kommunen.

KAPITTEL 5: SENTERDANNELSE

I det følgende kapitlet vil jeg ta for meg hvordan senterdannelsen i Lørenskog har markert seg gjennom historien. Her vil jeg trekke frem funn fra de foregående kapitlene som danner grunnlaget for utforming av et sentrum. Dette vil kunne jeg gi meg bedre oversikt og forståelse over strukturelle endringer som har ført til etableringen av et sentrum, begrunnelser bak dens lokasjon.

Første forsøk på en senterdannelse

Drømmen om sentrum i Lørenskog startet allerede på 1920-tallet. Da Lørenskog fikk egen kommune i 1908, var det på Fjellhamar kommuneadministrasjonen ble etablert, område som grenset til Strømmen i Skedsmo kommune. Fjellhamar hadde et stort potensial med store arbeidsplasser (Fjellhamar brug), ny skole (Fjellhamar) og det var her den største befolkningkonsentrasjonen i kommunen var lokalisert. Fjellhamar har siden 1931 hatt eget jernbanestopp på Hovedbanen med gode forbindelser til Oslo i vest, og Lillestrøm i øst. Fjellhamars karakter ble også forsterket etter den voldsomme hytteutbyggingen langs jernbanen som startet i 1910 av arbeiderklassen fra Kristiania. Det ble dermed en naturlig del av diskusjonen å se på mulighetene rundt å utvikle et større sentrumsområde på Fjellhamar. I løpet av 1930-40 årene skulle det vise seg å bli vanskeligere å argumentere for sentrum på Fjellhamar da det demografiske tyngdepunktet i kommunen forsvant fra Fjellhamar. Fra 1910 hadde hytteutbyggingen dominert ved kommunegrensen til Aker og spredt seg over Haneborgåsen og ned til Fjellhamar. Nå ble det i mye større grad bygget ut boliger både sør og vest for Fjellhamar, mot Skårer område. Det ble etablert nye boligområder i Kinnskogen og på Biermannskogen, og sørover gjennom Thurmannskogen og over Strømsveien til Røykås, Rasta og Vallerud (Alsvik, 2008). Til tross for disse endringene ble det så sent som i 1950 vedtatt en reguleringsplan for Fjellhamar som innebar at Fjellhamar skulle bli kommunens nye sentrum (Alsvik, 2008). Visjonen med den nye reguleringsplanen var å utvide Fjellhamar gjennom nye transportsystemer og etablere sentrumsfunksjoner som torg, samfunnshus, kirke, stadion, forretningsbygg og boliger. Det ble blant annet lagt opp til at Fjellhamar skulle ta imot nesten 8000 nye innbyggere med den nye reguleringsplanen (Alsvik, 2008).

Nytt sykehus- nytt sentrum

Samtidig som drømmen om sentrum på Fjellhamar bestod ble det i 1947 fattet vedtak om å lokalisere nytt Sentralsykehuset (SiA) på jordene ved Nordby gård, vest for Fjellhamar (Alsvik, 1998). Selv om det skulle ta mange år før bygget stod klart fikk dette store betydninger for sentrumsutviklingen i Lørenskog. Stort nytt sykehus i kommunen førte naturligvis med seg mange nye arbeidsplasser, men det ble også lagt opp til etablering av nye boliger i området for dem som skulle arbeide på sykehuset. Det demografiske tyngdepunktet ble på nytt forskjøvet og en ny sentrums-idee vokste frem. Ideen var å bygge et sentrum på vestsiden av det nye sykehuset (SiA) på Nordby. Planen fikk navnet «Lørenskog City» med ambisjoner om å lage moderne sentrumsområder som inneholdt gater, boliger, forretninger og offentlige bygg, parker, grøntanlegg og nytt administrasjonsbygg og eget rådhus for kommunen (Alsvik, 2008). Etter krigen ble det innført flere nye sosiale lover som påla kommuner å utarbeide flere service-tjenester for sine innbyggere. Lørenskogs kommuneadministrasjon vokste og trengte større lokaler enn rådhuset på Fjellhamar kunne tilby. I 1972 ble det anlagt nytt rådhus på Kjenn, dette skulle i utgangspunktet bare være midlertidig til det ble avklart hvor Lørenskog sentrum skulle lokaliseres. Rådhuset på Kjenn ble ikke bare en midlertidig lokasjon, og satt med dette kroken på døren for både drømmen om sentrum på Fjellhamar og «Lørenskog City»- planen. Ved starten av 1980-årene kunne Lørenskog kommune se tilbake på to mislykkede sentrumsprosjekter og de stod fremdeles uten en sentrumsplan. Flere av de elementene som faller seg naturlig inn i et sentrumsområde var nå spredt utover hele kommunen.

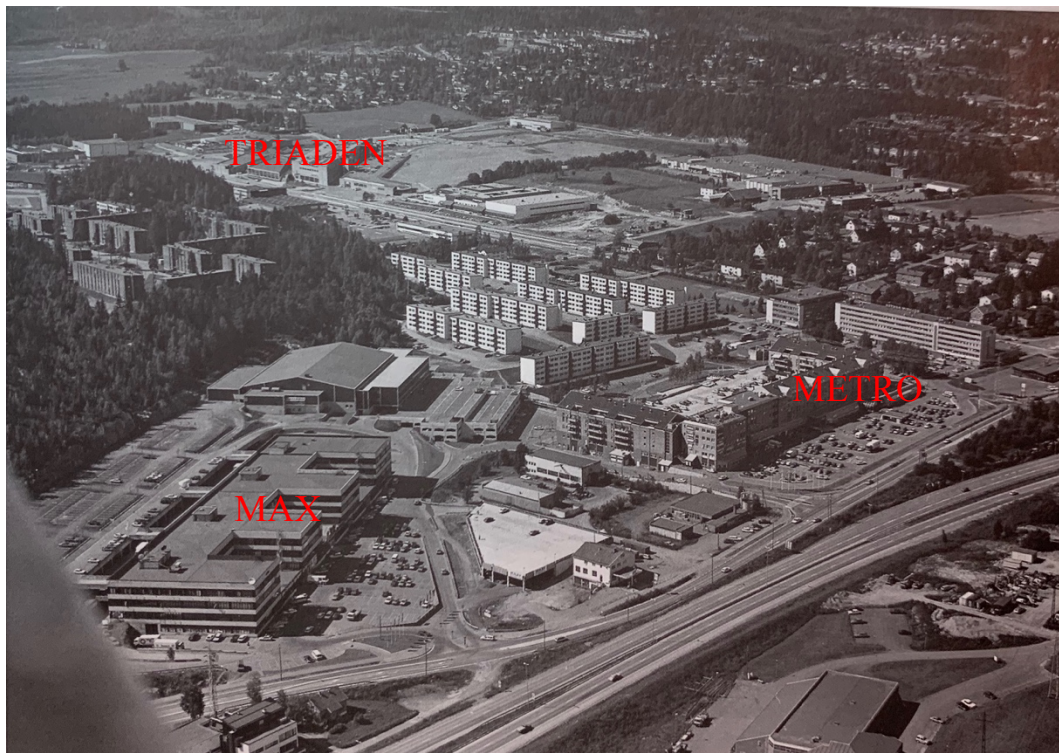
«Senterkrigen»

Lørenskog kommune var nå desperat etter å utvikle gode møteplasser og et sentrum for sine innbyggere. Kommunen var fast bestemt på at et bysamfunn skulle realiseres, og være et viktig bidrag til å skape identitet og tilhørighet til kommunens nye innbyggere. I 1982 kjøpte kommunen en større tomt langs Skårersletta, hvor tanken var å etablere et kulturhus. Kommunen hadde de siste tiårene vært gjennom en kraftig befolkningsvekst som hadde gitt store finansielle utgifter i investering av sosial-og teknisk infrastruktur. Det var lite kommunal økonomi å lene seg tilbake på, og kommunen var helt avhengig av ekstern hjelp fra det private markedet for å få realisert sine prosjekter.

På den nyinnkjøpte tomten til kommunen ble det gjort avtale med Bobygg AS med Per A. Numme i front om å etablere et kulturhus kombinert med hotell og kjøpesenter (Hunskaar &

Alsvik, 2008). Sommeren 1985 ble reguleringsplanen vedtatt, og ikke mindre enn tre år senere stod Lørenskog storsenter (Triaden) klar for åpning (Alsvik, 2008).

Samme år som det ble gitt klarsignal for bygging av kjøpesenter i enden av Skårersletta, ble det bare litt lengre ned ved Solheim, gitt klarsignal om bygging av enda et kjøpesenter. Even Dahl var eier av et stort eiendomsselskap som eide store dele av området ved Solheim. Allerede i 1983 la han frem planer om å etablere kjøpesenter på Solheim, samt å legge et lokk over riksvei 159 (Strømsveien) som var en stor barriere for kommunen med tanke på støy og den fysiske atskillingen mellom nord og sør. Videre presenterte han et veletablert kjøpesenter som var omgitt av trær, småveier/gater, parker og friluftsområder (Alsvik, 2008). Med rådhuset på Kjenn, rett over veien for Solheim, var kommunen svært positive til denne ideen som kunne gi sentrumsplanene i kommunen et løft. Til tross for skepsisen om å etablere to kjøpesentre så nærmer hverandre fikk Dahl i 1985, samme år som utbyggingen av Triaden, lov til bygge kjøpesenteret (Metro) på Solheim.



Figur 19: Flyfoto over Lørenskog i 1989 som viser det kommersielle triangelet mellom Triaden, Metro og Maxi. (kilde: Alsvik, 1998, s.439).

Dette ble starten på den såkalte «senterkrigen» som er en viktig del av Lørenskogs moderne historie. Det kommersielle med utbyggingen av kjøpesentrene ble en suksess for Lørenskog kommune, da det bidro til at de fikk etablert seg som et regionalt handelssentrum for hele Nedre Romerike. Konsekvensene av kjøpesenteretableringene ble derimot større enn det kommunen selv kunne ha forutsett. Planforslaget som kom med etableringen av Metro var langt ifra fullført, det ble aldri lagt noe lokk over Strømsveien (riksvei 159), og heller ikke ingen grønne lunger var å se. Lørenskog kommune satt igjen med to store kjøpesentre som begge var dekket av store parkeringsarealer. Det var heller ingen av sentrene som hadde tatt med hvordan utbyggingen vill påvirke det lokale trafikknettet i kommunen. Veinettet var sprengt og spesielt Strømsveien og Skårersletta fikk en kraftig økning etter åpning av sentrene.

Sentrumsutvikling basert på kjøpesenterutvikling

På midten av 1990-tallet vokste det frem et privat forslag om å slå sammen kjøpesenteret Metro og Maxi (ICA-maxi), i Solheimsområde for å danne et nytt handelssentrum. Til tross for en allerede enorm vekst innenfor handel stoppet ikke dette kommune i å se positivt på ideen. I tillegg ønsket Lørenskog kommune «å bygge et sentrumsbygg for publikumsrettede, offentlige tjenester, i tilknytning til et torg» (Alsvik, 2008, s. 118). Solheim skulle være Lørenskog nye sentrum, hvor et nytt levende sentrum skulle bygges opp av boliger med tilhørende levende fasader i første etasje, store grønne lunger, og et rikt tilbud av kultur.

Som Alsvik (2008) påpeker står det på dette tidspunktet mellom to hovedinteresser for sentrumsutviklingen, hvor du på den ene siden har det kommersielle hensynet bak utviklingen av Metro og Maxi, og på den andre siden finner de kommunale hensynene innen utviklingen av et fullverdig sentrum. Kommunen hadde på ingen måter glemte det som skjedde ti år tidligere med utviklingen av kjøpesentrene Metro og Triaden. Her fremstod kommunen som en passiv og defensiv part i utbyggingen og fikk lite gjennomslag på sine visjoner for området (Alsvik, 2008). En viktig forskjell fra kjøpesenterutbygging på 1980-tallet og utbyggingen nå, var at det tidligere ikke var veldig vanlig å bruke utbyggingsavtaler som et verktøy i planleggingen mellom private og kommunale aktører. Selv om utbyggingsavtaler ikke var noe nytt for kommunen, hadde de bedre oversikt over hvordan de skulle bruke avtalene og anvende dem til deres fordel. I utbyggingen av kjøpesenteret Triaden ble blant annet kommunes politiske og administrative organer totalt overkjørt. Det ble gitt et etableringssamtykke på 23 000 kvadratmeter, men den faktiske utbyggingen kom på 37 000 kvadratmeter (Alsvik, 1998).

I tillegg skapte etableringen problemer i forholdet til jordloven, da det ikke forelå noen gyldig reguleringsplan for området (Alsvik, 1998).

Nye planleggingsidealer

Dagens sentrumsplan for Lørenskog har sine røtter fra arbeidet med kommuneplanen til Lørenskog i 1991. Her ble det vedtatt at området fra Solheim til Skårer skulle «videreutvikles som hovedsentrum i kommunen» (Alsvik, 2008). Videre skulle også Fjellhamar og områder rundt Lørenskog stasjon «Utvikles til mindre sentrumsområder» (Alsvik, 2008). Den nye sentrumsideen var også en viktig del av det nye planleggingsidealet som ble satt på dagsorden i dette tidsrommet. I 1987 kom rapporten *Vår felles framtid*, utarbeidet av Verdenskommisjonen for miljø og utvikling, ledet av Gro Harlem Brundtland. Her ble begrepet bærekraftig utvikling for første gang introdusert som et politisk mål. I rapporten defineres bærekraftig utvikling som; «en utvikling som imøtekommer dagens behov uten å ødelegge mulighetene for at de kommende generasjoner skal få dekket sine behov» (*Vår felles framtid*, 1987, s.42). I rapporten ble også bystruktur og befolkningsvekst et viktig tema. Rapporten fremhever at presset på de største byene må lettes, og dette kunne gjøres ved at nærliggende landkommuner opparbeider seg mindre attraktive byer og tettsteder (*Vår felles framtid*, 1987).

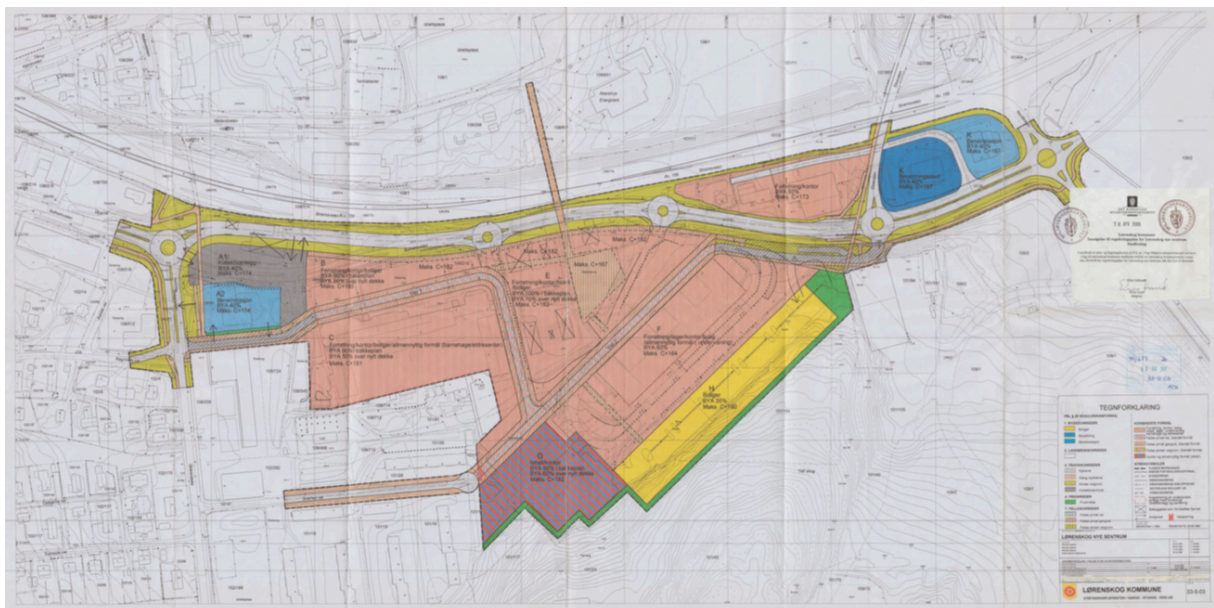
Lørenskog sentrum- hvilken funksjon?

Helt siden mellomkrigstiden hadde byutviklingsteorier vært konsentrert rundt den hierarkiske modellen av hvordan samspillet mellom byene skulle utfordre seg. Walther Christallers teori som målte byene ut fra den økonomiske funksjon, var en teori som på mange måter ikke passet Lørenskogs utvikling og posisjon i det regionale nettverket. Lørenskog var blitt en viktig del av Osloregionen, og til tross for at det skulle ta flere år før et regionalt samarbeid på areal- og transport skulle oppstå, var det fremdeles tendenser til hvordan utviklingen skulle foregå. På toppen lå Oslo-storby med høyest sentralitet, og hvor de overordnede og største funksjonene hadde plassert seg. På neste trinn finner vi det som i dag omtales som regionale byer, men som allerede på tidlig 90- tallet pekte seg ut som større byer i tilknytting til Oslo, med Sandvika i vest, Ski i sør og Lillestrøm i Øst. På Romerike blir Lillestrøm byen med størst sentralitet og huset de største økonomiske funksjonene. Dette blir den naturlige inndelingen om vi skal følge de tradisjonelle sentralstedsteoriene. Lørenskog blir da et lokalt senter, som kun skulle tilby et begrenset utvalg av diverse funksjoner. Lørenskog huset det største regionale handelssenteret på hele Romerike, og tiltrakk seg en kundes base fra hele Osloregionen. I tillegg hadde store bedrifter etablert seg i kommunen som bidro til en høy attraktivitet. Til tross for

dette hadde Lørenskog ikke noe klart definert sentrum, de hadde ikke noe en kunne kalle for lokalt sentrum en gang. I forhold til den hierarkiske oppbyggingen og hva det var forventet at Lørenskog skulle være på denne tiden, stemte ikke helt med virkeligheten. Kanskje det var som Melvin Webber presiserte, noe nytt vi ikke har sett før, som trengte nye navn som beskrev vilkårene for den sosiale ordenen?

Nytt årtusen for sentrumsplanen

I 1999 blir den første reguleringsplanen for nytt sentrum i Lørenskog vedtatt av kommunestyret. Reguleringsmodellen viste at Lørenskog hus skulle være det mest sentrale elementet, og var plassert mellom to handelssentre (Metro og Maxi). Foran Lørenskog hus var det tegnet inn et sirkelformet torg kalt «festplassen» som hadde utsikt mot rådhuset på Kjenn. Denne utformingen av sentrumet var på ingen måter tilfeldig for kommunen. Det skulle symbolisere at kommunen var i sentrum og bestemte utformingen av stedet (Alsvik, 2008). Videre ble det tegnet inn flere elementer som ville gi stedet en mer bymessig funksjon. Det ble blant annet tegnet inn et større boliganlegg med 133 nye boliger hvor førsteetasjen skulle brukes til butikker eller næringsbygg. De eksisterende kjøpesentrene skulle også utvide sine lokaler med mellom 10 000 -15 000 kvadratmeter (Alsvik, 2008). Veksten i sentrum ville gi lokale trafikale utfordringer, nye rundkjøringer og større gang- og sykkelveinett til og fra sentrumsområde Solheim/Skårer ble tegnet inn i planen. Det ble blant annet anlagt en gangbro over Strømsveien som bandt sammen Lørenskog hus med Kjenn og rådhuset. Med en slik tilførsel av nye elementer i sentrum lå by-ambisjon høyt for Lørenskog kommune.



Figur 20: Reguleringsplankartet over Lørenskog nye sentrum. (kilde: Lørenskog kommune, 1999).

I januar 1999 kom det en rikspolitisk bestemmelse om midlertidig etableringsstopp for kjøpesentre utenfor sentrale deler av byer og tettsteder, hjemlet i plan- og bygningslovens § 17-1 (kgl.res. 1999). Dette hadde lenge vært et mye debattert tema i by- og tettstedspolitikken og at det nå ble lovfestet var ikke uforventet. Loven gav også retningslinjer om at det ikke var mulig å gjennomføre eksisterende utvidelser på mer enn 3000 kvadratmeter. Dette fikk naturlig konsekvenser for sentrumsdrømmen i Lørenskog som på mange måter var bygget opp økonomisk på en utvidelse av kjøpesentrene, på nesten det firedoble av det som nå var lovlig.

Kommunedelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur, Lørenskog 2003

I forbindelse med rullering av kommuneplanen for Lørenskog i 2003, ble det utarbeidet en egen kommunedelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur som skulle fungere som et bedre styringsverktøy i forbindelse med detaljreguleringer. Da denne planen ble utarbeidet var søknaden om utvidelse av kjøpesenteret Metro/Maxi fra reguleringsplanen i 1999, fremdeles ikke godkjent etter innsigelse fra både Fylkesmannen og staten (Alsvik, 2008). Sentrumsplanene var satt på vent i flere år og kommunen mente det nå hastet å få på plass en plan for handelsstrukturen i Lørenskog sentrum, og håpte denne planen ville gi grunnlag for godkjennelse. Lørenskog hadde også foretatt en handelsanalyse av Lørenskog nye sentrum, som viste at om det ikke ble et utvidet tilbud av handel- og tjenester i område ville det nye kommunesenteret lite sannsynlig bli det mest attraktive og sentrale målet for handel og service i kommunen.

Lørenskog kommune møter også sterk motstand i fylkesdelplanen for handelsvirksomhet, service og senterstruktur for Akershus (2001). Her kommer det fram at Lørenskog nye sentrum pr. dags dato ikke har et godt nok tilgjengelig kollektivalternativ for sine innbyggere. I reguleringsplanen for nytt sentrum er dette løst gjennom etablering av ny bussterminal, men kommunen er overrasket over antydningen om dårlig kollektivtransport. Lørenskog kommune svarer i sin plan at om dette stemmer, er den vel så dårlig i både Lillestrøm og andre steder på Romerike, der det eksisterer kjøpesentre. Her henviser kommunen til en TØI-rapport 419/1999 «Transportutviklingen på Romerike 1988-2020». Lørenskog kommune konkluderer med at det er gjort grundig utredninger og dokumentasjon som viser at Lørenskog nye sentrum bør kunne få utvidet sine handelsarealer uten mer utredning og dokumentasjon en allerede gitt.

Når det kommer til lokalsentrene er det en viktig tolkning som kommer frem her i forhold til kjøpesenter nummer to i kommunen. Med avstanden på en kilometer mellom dem, mener kommunen det er riktig å utvikle to adskilte «bydeler» i dette området, som da skal kretse rundt hvert sitt handelssenter. Metro/Maxi senteret blir en del av kommunesenteret, mens Triaden får betegnelsen som lokalsenter.

Ved Visperud er det lokalisert seg flere handelsbedrifter med plasskrevende varer. En problemstilling ved dette området er at det aldri har vært diskutert eller vedtatt at det i dette området skal etableres en senterdannelse. Dette området har nær tilkobling til Rv 159 og E6, men relativt dårlig kollektivtilbud. Spredning av denne handelen øker biltrafikken i området, samt mellom andre virksomheter. Kommunedelplanen legger opp til at det i fremtiden ikke skal gis tillatelse til nye, eller tilsvarende bedrifter i dette område. Plasskrevende næring og handel må avgrenses til de områdene som i kommuneplanen er avsatt til dette (Kloppa).

Lørenskog hus

I 2004 ble reguleringsplanen for Lørenskog nye sentrum endelig vedtatt (fra 1999). Et av hovedelementene med planen var å plassere et sentrumsbygg for publikumsrettede, offentlige tjenester med tilknytning til et torg (Alsvik, 2008). Lørenskog hus ble svar på dette. I 2005 ble det gjennomført en arkitektkonkurranse for å komme nærmere en avklaring om hvordan Lørenskog hus skulle se ut og forholde seg til resten av sentrumsområdet. Vinnerne av konkurransen ble firmaet L2 Arkitekter med prosjektet «C-moment». Bygget var tegnet som en monumentalbygning med buet utforming, hvor utsiden som rettet seg mot Solheimveien og Maxi- sentret var forment som en mur i lys stein- nærmest som en bymur gjennombrutt av en flere åpninger. Innsiden av buen var utformet med glass hele veien fra toppen og nedover, og var med på å gi bygningen en åpen og inkluderende rolle for festplassen foran bygget (Alsvik, 2008).



Figur 21: Lørenskog hus sett forfra (foto: Siri Adorsen)

Etableringen av Lørenskog hus var et viktig element for kommunen i henhold til sentrumsutviklingen. Den første visjonene med Lørenskog hus var å bruke bygget som et kontor for institusjonene som gikk under NAV-reformen (Alsvik, 2008). Etter kommunevalget i 1999 tok kommunens politiske ledelse et valg om å endre bruken av Lørenskog hus. De så nødvendigheten av å inkludere kultur i Lørenskog sentrum for å kunne tilby innbyggerne et mer «attraktivt og levende sentrum». Kommunens kulturtilbud ble så flyttet fra Triaden og inn i Lørenskog hus, som åpnet dørene for første gang 30. april 2011 (Alsvik, 2008).

KAPITTEL 6: JAKTEN PÅ SENTRUM

Nå er vi kommet så langt i prosessen at det blir nødvendig å se på hvordan Lørenskog ser ut i dag. Hvordan har de tidligere strukturelle stadiene formet dagens byform, og hvordan henger planer sammen med den faktiske utviklingen? Lørenskog har en viktig posisjon i bybåndet, hvilken betydning har dette for det videre planarbeidet i Lørenskog? Dette er spørsmål kapitlet vil gi svar på, som et siste ledd i å kunne fullføre studiens problemstillinger.

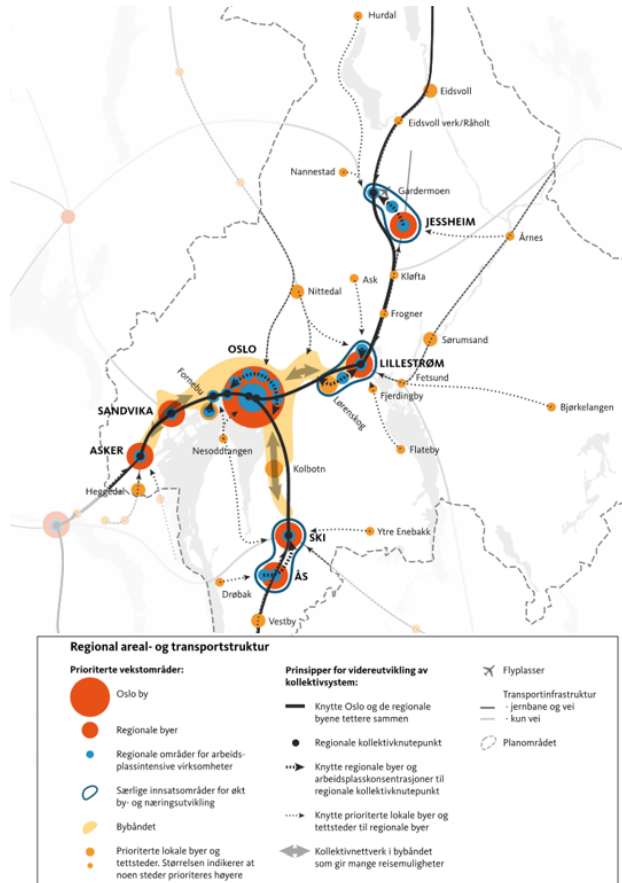
Lørenskog kommune har opp gjennom historien hatt vanskelig for å definere hva de egentlig skal være. Bygdesamfunn, bysamfunn, urban by, osv. Dette har helt klart hatt en innvirkning på hvordan planutformingen har foregått i kommunen. Planleggingen har også vært svært påvirket av ulike planidealer og strategier både fra nasjonalt og regionalt hold. I den nye kommuneplanen fra 2020 trekker kommunen selv frem konsekvensene av planleggingen som har foregått i kommunen de siste tiårene. Både utbyggingstakten og rekkefølgen har til tider vært «tilfeldig», og boligområder har kunnet etablere seg uten å være en del av en større plan. Dette har gitt store utfordringer for utviklingen av en senterstruktur både men tanke på utviklingen av et større sentrum, og i utviklingen av lokalsentrene. Men et viktig aspekt ved Lørenskog er at til tross for høy vekst gjennom store tiår har utviklingen klart å holde seg innenfor en byggesone på drøye 12 km², som bare er 1/5 del av kommunens samlede areal på 70 km².

PLANER OG STRATEGIER FOR LØRENSKOG SENTERSTRUKTUR-REGIONALT

Bybåndet

I 2015 kom den regionale planen for areal og transport i Oslo og Akershus som baserer seg på en flerkjernet utvikling av regionen. Som tidligere introdusert er Lørenskog i planen et av de prioriterte tettstedene i bybåndet, og en del av innsatsområdet for økt by- og næringsutvikling på Nedre Romerike. Bybåndet skal ta en høy andel av veksten i både befolkning og arbeidsplasser, og utbygging skal hovedsakelig foregå i gangavstand til banestasjoner eller langs høyfrekvente busstraseer (Akershus fylkeskommune & Oslo kommune, 2015). De prioriterte lokale byene og tettstedene skal utvikle et bredt tilbud av handel, service og andre tjenester som bidrar til økt gang- og sykkeltrafikk mellom bosted og lokale arbeidsplasser og fritidsaktiviteter (Akershus fylkeskommune & Oslo kommune, 2015). Dette er den overordnede strategien som presenteres i ATP-planen, men noe grundigere gjennomgang av konkrete

løsninger for å oppnå målet i de utpekte områdene blir ikke lagt frem. En plan for den kommende utviklingen i Lørenskog blir dermed noe som tolkes videre på det lokale nivået av kommunen selv.

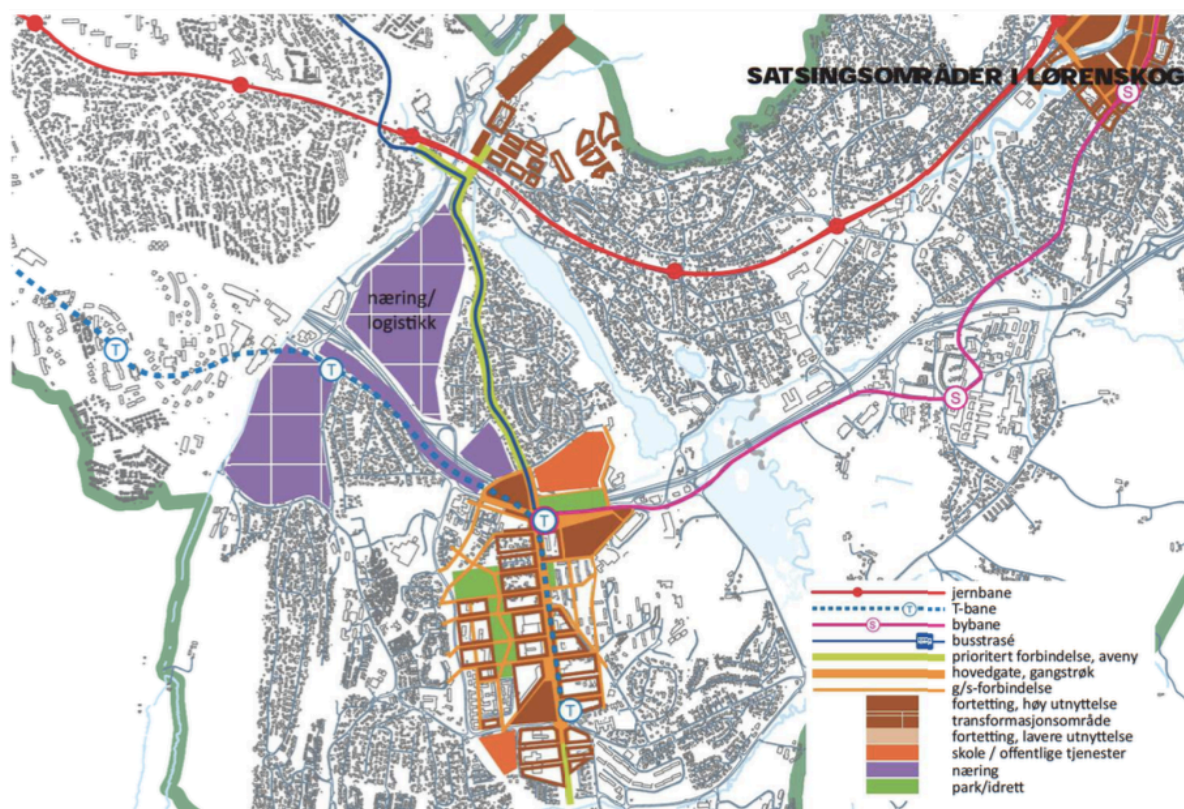


Figur 22: Illustrasjon av Regional areal- og transportplan for Oslo og Akershus. (kilde: Oslo og Akershus fylkeskommune, 2015 s.7)

Tvillingbyen

Samarbeidsrådet for Nedre Romerike (SNR) er et regionråd for politisk og administrativ håndtering av saker som omfatter kommunene Rælingen, Lørenskog, Nittedal, Aurskog-Høland og Lillestrøm. I 2017 gjorde SNR en utviklingsanalyse for tvillingbyene (Lørenskog/Skedsmo), som bygger videre på ATP-planen og utviklingen i bybåndet. Tidlig i utviklingsanalysen ble det utviklet tre forskjellige konsepter om hvordan bybåndet kunne utvikle seg. Konseptutviklingen brukte tvillingbyen fra ATP-planen som utgangspunkt, for å videre utforske nye muligheter for hvordan veksten skulle håndteres. Konseptene som ble laget var, Enebarnet, Tvillingen og Trillingen. Enebarnet handler om det meste av den framtidige veksten i bybåndet skal legges til Lillestrøm, med fokus på å utvikle sentrumsområdene og sentrumsnære transformasjonsområder. Utvikling utenfor Lillestrøm må da begrenses.

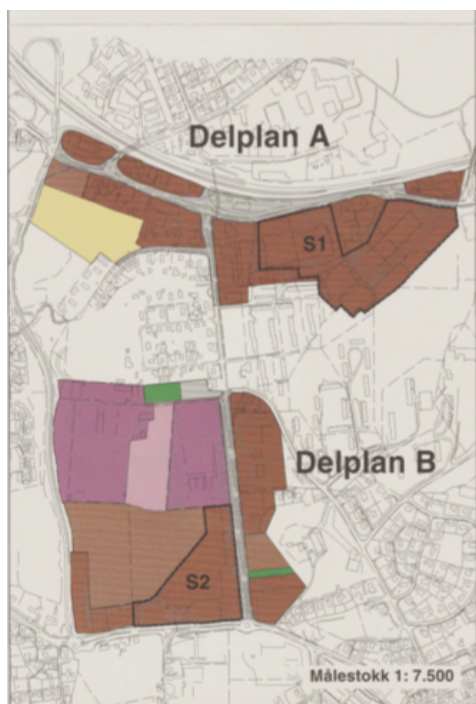
Tvillingbyen bygger på ideen om at framtidig vekst skal fordeles mellom Lillestrøm og Lørenskog sentrum, men hvorav Lillestrøm fremdeles skal ha et større tyngdepunkt av arbeidsplasser. Trillingbyen bygger også på å fordele den framtidige veksten mellom Lillestrøm og Lørenskog, men i tillegg aktivisere områdene mellom de to senterområdene. En utvikling nær stasjonene på hovedbanen sammen med nye kollektivforbindelser og gang- og sykkelveier mellom sentrene vil bidra til å gi «mellomlandet» en bedre tilhørighet til byområdene. Trillingbyen ble til slutt det konseptet det var ønskelig å arbeide videre med i utviklingen av bybåndet. «Konseptet har en tydelig rollefordeling med Lillestrøm som regionalt tyngdepunkt med fokus på utvikling av næringsliv og sentrumsfunksjoner, Lørenskog som boligby og handelssenter, og Strømmen som lokalsenter» (Sweco & alt. Arkitektur, 2017 s.44). Her blir Lørenskogs posisjon i bybåndet klart definert som også setter premisser for hvordan utviklingen i kommunen skal foregå. Figur 23 viser satsningsområdene til Lørenskog.



Figur 23: Fremtidige satsningsområder i Lørenskog presentert i utviklingsanalysen fra SNR (kilde: Sweco & alt. Arkitektur, 2017 s.63)

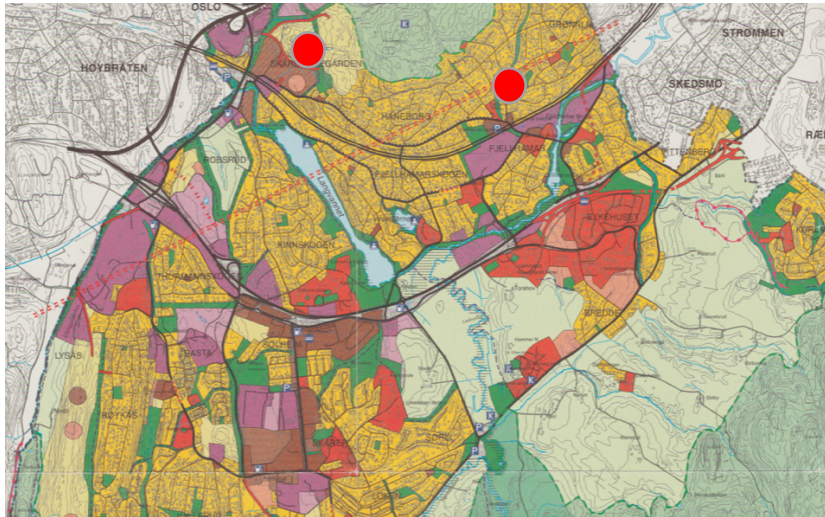
Sentralområde og knutepunktfortetting

Etableringen av et sentralområde går helt tilbake til kommuneplanen fra 1997, hvor Solheim/Skårerområdet ble utpekt som områder for sentrumsutvikling. Dette med bakgrunn i at de allerede etablerte virksomheten utgjorde et handelssentrum både lokalt, men også regionalt. Strategien bygget på at *«området skal tilrettelegges som et bedre funksjonelt senter for varehandel, service, administrasjon, kultur og boliger/leiligheter, og skal fremstå med egen identitet og visuell særregnethet som gir positive signaler overfor vegfarende og allmenheten generelt»* (Lørenskog kommune, 1997 s.19). Figur 24 viser et utsnitt over delplanene som ble framlagt for sentrumsutviklingen i 1997. Delplan A huser Metro kjøpesenter (S1) og har egne retningslinjer i arealplanen, som presiseres at det skal utvikles et *«bymessig sentrumsområde med tettere sammenhengende bebyggelse langs Solheimsveien. Hjørnebygningene i øst og vest skal gis en bevisst markering av entreen til området»* (Lørenskog kommune, 2017). Delplan B huser Triaden kjøpesenter (S2) og retningslinjene her presiserer at *området «som er avsatt til blandet sentrumsbebyggelse skal utvikles til et bymessig sentrumsstrøk med et vesentlig innslag av boliger. Område skal ellers inneholde kontorer, servicevirksomhet og lettere næringsvirksomhet kan kombineres med boliger og gi et helhetlig og trivelig område sammen med eksisterende kulturhus og kjøpesenter»* (Lørenskog kommune, 1997).



Figur 24: Lørenskogs sentrumsplan for Skårer og Solheim i 1997 (kilde: Lørenskog kommune 1997).

Videre er det Lørenskog stasjonsområde og Fjellhamar som blir kommunens lokale-sentrumsområder (markert rødt i kartet). «Områdene skal styrkes som lokalsentre der befolkningen får dekket sine behov for handel, service og møteplasser» (Lørenskog kommune, 2017).



Figur 25: Lørenskogs kommuneplan, 1997 (kilde: Lørenskog kommune 1997).

Lørenskog kommune velger her en senterstruktur som baserer seg på tre tyngdepunkter i kommunen. «Hovedsenter» kommer frem med tilbud av kjøpesenter, kulturhus, torg og kommunesenter, mens Lørenskog stasjon og Fjellhamar knyttes hovedsakelig til mindre lokale funksjoner.

I kommuneplanene fra 2003 og 2007, blir det tydelig lagt vekt at sentralområde ikke skal bestå av en sammenhengende sentrumsgate med handel; «Det er ikke ønskelig at Skårersletta bygges ut som en sammenhengende sentrumsakse med handel» (Lørenskog kommune, 2003 (2007))

I arbeidet med kommuneplanen fra 2003 ble det utarbeidet en egen kommunedelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Lørenskog for å kunne hindre en økt byspredning. Allerede i 2007 skriver kommunen; «revidere 'Kommunedelplan for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Lørenskog' på bakgrunn av erfaringer en har med planen og behov som foreligger for nødvendige tilpasninger i forhold til planer av nyere dato» (Lørenskog kommune, 2007 s.21). Kommunedelplanen for handelsvirksomhet, service og senterstruktur i Lørenskog fra 2003 erstattes fullt av nye retningslinjer i kommuneplanen fra 2015. Dette er også samme år som den regionale ATP- planen blir vedtatt.

Til tross for at sentralområde lenge har ligget som en førende for sentrumsutviklingen i Lørenskog i flere år en detaljert plan for den fysiske utviklingen vært utelatt. I 2017 kom det endelige svaret gjennom bruk av planverktøyet-veiledende plan for offentlig rom (VPOR). En VPOR er ikke en juridisk bindende plan etter plan- og bygningsloven, men legger føringer for det videre planarbeidet og i arealbruken. VPOR er et verktøy i det vi kaller «Oslomodellen» som er en modell bygd opp for å kunne forenkle og korte ned tidsbruken i prosjekter. Planen brukes som et verktøy som gir konkrete mål for utviklingen av offentlige rom og fysiske strukturer, torg, parker, grøntstruktur, gater og gangveier.

Sentralområdet omfatter et areal på 1 566 dekar og til sammenligning med Oslo ville det dekket store deler av Oslo sentrum. Området er av betraktelig stor karakter og dermed også en selvfølge at det vil være mange delprosjekter i utviklingen. En helhetlig plan er helt nødvendig. Visjonen bak planen lyder; «*Fra bilbasert kjøpesentre til et urbant bysentrum!*» Bak dette ligger det et mål for Lørenskog sentralområde å utvikle seg til et område bestående av boliger, næringsvirksomhet, ulike senterfunksjoner, og med bussterminal og fremtidig T-banestasjon. Sentrumskjernen skal bestå av Lørenskog kommunesenter (Lørenskog hus) og skal være hovedattraksjonen i sentralområdet. Videre skal det utvikles et lokalsenter på Skårer (Triaden) og en oppdatert idrettspark på Rolvsrud. På Kjenn ligger det en visjon om å utvikle område til å bli en «grønn campus» med ulike undervisningsfunksjoner og andre offentlige funksjoner som også er dominerende i område i dag. Skårersletta som strekker seg fra Lørenskog sentrum i nord og til Skårer i sør utvikles med sikte på å være «ryggraden» i sentralområde. På dette strekket skal det utvikles en byggate som binder hele sentralområdet sammen. Her skal det være spesielt fokus på fremkommeligheten til de gående og syklende og gjøre bilkjøring mindre attraktivt (Lørenskog kommune, 2017).

Etter å ha utarbeidet en veiledende plan for offentlig rom (VPOR) i 2017, kom behovet for å utvikle en gatebruksplan (2019). Dette ble gjort etter at kommunen selv så mangelen på en detaljert utforming av gatestrukturen i sentrumsområde. Gatebruksplanen viser hvordan ulike trafikale tiltak på vei- og gatenettet skal utarbeides i forbindelse med utvikling av Skårersletta som sentrumsgate/hovedakse. Hovedgrepet i gatebruksplanen er å styrke «kjernen» i Lørenskog sentrum for byliv, opphold og miljøvennlig transport (Lørenskog kommune, 2019). Hensikten med utarbeidelsen av en slik plan er som Lørenskog selv poengterer å sørge for at kommunen gjør riktige prioriteringer når det gjelder trafikken i sentrum, for å kunne oppnå en ønsket sentrumsutvikling. Det presiseres at gatebruksplanen gjelder for alle aktører som deltar i

prosjektet innenfor avgrensningen i planen. Det bemerkes videre at prosjekter kan være fysisk planlegging (reguleringsplaner, detaljprosjektering), men også strategisk planarbeid som temaplaner, kommunedelplaner og handlingsplaner. Dette gir gatebruksplanen en viktig styringsrett i den videre utarbeidelsen av Lørenskog sentrum.

Lørenskog stasjonsby-en lærdom

Etter at kommunedelplanen for Lørenskog stasjonsby ble vedtatt i 2010, har det vært en høy aktivitet i område. For å oppnå gode lokalsentre er det ikke bare boligbyggingen som skal stå i fokus, men også etableringen av fysiske byrom. I 2019 kom det en oppfølging av ATP-planen fra 2015, «*Veileder for fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet*» (2019). Veilederen ble utformet for å gi råd for hvordan kommuner, fylkeskommuner, statlig etater og utbygger bør gå frem for å oppnå fortetting med bykvalitet (Kristiansen et al.,2019). Det vises frem seks eksempelområder fra bybåndet som gir grunnlag for erfaring og kompetanseutvikling på fortetting. En av eksempelområdene er fra knutepunkts fortetting rundt Lørenskog stasjon. I eksemplet fra veilederen er det pekt ut noen usammenhenger mellom bestemmelser i kommunedelplanen som ikke er fulgt opp i detaljreguleringsplanen. Et eksempel; i bestemmelsene fra kommunedelplanen presiseres det at næringsarealer skal ha direkte atkomst fra Senterveien. I detaljreguleringen er dette endret til «atkomst fra gateplan» (Kristiansen et al.,2019, s.26). Videre mener veilederen det finnes lite i område i dag som kan samsvarer med «bykvaliteter». Det er vanskelig å trekke en konkret konklusjon da området ikke er ferdig utbygd, men det er fremdeles mye lærdom av nåværende utvikling. Veilederen peker ut at det burde vært gjort en overordnet strategisk analyse av handel/bevertningspotensiale i område før det ble utarbeidet en kommunedelplan. Potensiale til en fremtidig «strøksgate» ble ikke vurdert og det ble dermed også lettere for kommunen å dispensere fra bestemmelsene i kommunedelplanen.

Lørenskog sentrum

Lørenskog sentrum vs. sentralområde? Som vi så ble det i 1997 snakket om å etablere et sentralområde, men i dag er det utviklingen av Lørenskog nye sentrum (Lørenskog kommune, 2020a). Gjeldende arealstrategi i Lørenskog er fra kommuneplanen utarbeidet i 2015, og her ble sentrumsutviklingen presentert; «*Både kommunesenteret og lokalsenteret ved Skårer er tyngdepunktet som inngår i Sentralområde hvor Skårersletta utgjør en hovedakse*» (Lørenskog kommune, 2015, s.21). Videre står det om mål for kommunesenteret; «*Lørenskog sentrum skal utvikles som kommunesenter og knutepunkt med høy tetthet og bymessige kvaliteter*» (Lørenskog kommune, 2015, s.21). Kommunen er ikke tydelige i bruken av sine begreper, hvor en igjen kan stille spørsmål om bevisstheten ved bruken av de ulike begrepene som er blitt tatt i bruk i forbindelse med en sentrumsdannelse i Lørenskog.

DEL III

«Kompakte byer» når kartet ikke stemmer med terrenget

KAPITTEL 7: DRØFTING

I det følgende kapittelet vil jeg drøfte de funnene jeg har gjort i empiridelen (kap. 3-6) sette dem opp mot teorien presentert i kapittel 2. Dette vil gi meg grunnlag for å svare på underproblemstillingene før jeg avslutter med hovedproblemstillingen.

1. Hvordan arbeider Lørenskog kommune med befolkningsvekst?

Å planlegge for demografiske endringer er på mange måter en av de viktigste oppgavene ved dagens byplanlegging. Den kompakte by modellen skal sørge for at byer og tettsteder tåler en befolkningsvekst, uten at det går på bekostning av miljøet. Den historiske gjennomgangen av Lørenskog viser at kommunen har vært gjennom flere epoker med høy vekst. En tydelig tendens med alle vekstfasene er at bosetningsmønsteret har vært styrt gjennom ikke-romlige aspekter, som blant annet jernbanen og bilen, og ikke gjennom en styrt planlegging av en romlig struktur. Her kan vi referere tilbake til modellen Donald Foley presenterte i 1964, om hvordan endringer i det ikke-romlige aspektene preger den romlige utviklingen, som viser seg svært tydelig i Lørenskogs tilfelle.

I flere av kommuneplanene til Lørenskog har vi sett et ønske om å begrense befolkningsveksten til kommunen. Dette med hensyn til å klare å holde tritt med utviklingen av kommunale tjenester. Til tross for at det planmessige ikke alltid har ligget i forkant, har kommunen klart å holde de kommunale tjenestene vedlike gjennom hele perioden.

Et viktig poeng som kom frem i kapittel 3, er hvordan Lørenskog kommune i dag har bedre forutsetninger for å måle en befolkningsvekst gjennom bruk av egen modell for bruk av befolkningsframskrivinger. Dette gir et godt grunnlag for å kunne beregne og tilrettelegge for en fremtidig befolkningsvekst, med tanke på kunnskapsimplementering i planleggingen.

Lørenskog er langt ifra ferdig med sin vekstepoke, da prognoser viser dette også vil vedvare de kommende årene. Kommunen har i dag fokus på å tilrettelegge for økt vekst i sentrum (Skårer), Lørenskog stasjon og ved Fjellhamar stasjon, som er en videreføring av både knutepunktfortetting og fortetting eksisterende bebyggelse.

2. Hvordan kan økt befolkningsvekst være en utfordring for Lørenskog kommunen?

En befolkningsvekst stiller høyere krav til god planlegging, da planleggingen har som mål å integrere individer og sosiale grupper i den konkrete geografiske konteksten. Ved å trekke sammen kapittel 3, 4, og 5 er det tydelig at Lørenskog har hatt store utfordringer knyttet til sammenhengen mellom bosetning, trafikk og sentrum i den senere tid. Dette kommer som følge av hvordan permanente struktur har fått lov til å etablere seg i kommunens tidligere periode. For eksempel etableringen av fire-felts motorvei langs Strømsveien som har gitt store strukturelle utfordringer med tanke på å knytte bosetningsmønsteret i sør (Skårer) med bosetningsmønsteret i nord (Lørenskog stasjon og Fjellhamar). Det har også gitt utfordringer for etablering av en sentrumsstruktur som, hvor en ikke er avhengig av bilen.

3. Hvilke strategier og planverktøy bruker kommunen for å tilrettelegge for vekst?

Gjennomgangen av den historiske fremveksten i Lørenskog kommune har vist at det til tider har manglet gode langsiktige planer for planlegging av vekst både med tanke på bolig, næring og sentrum. Planene som har vært utarbeidet har til stadighet endret seg i takt med innførsel av nye impulser utenfra. Dette er både på nasjonalt og regional politikk blant annet. Det er ingen tvil om at Lørenskog ønsker og drive kommunen gjennom en kompakt bymodell, som de beskriver i dagens planer, men virkeligheten i Lørenskog viser noe annet.

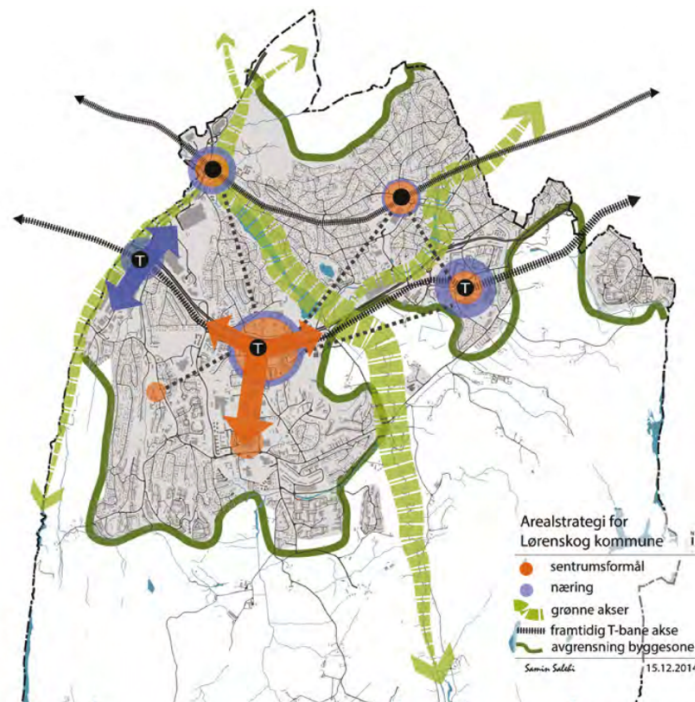
Planene og strategiene som er utarbeidet i nyere tid legger større grunnlag for styrt vekst. For eksempel; Plan for grønn mobilitet fra 2018, Gatebruksplan fra 2019 og Næringsplan fra 2019. Per dags dato finnes det kun en overordnet helhetlig strategisk plan for Lørenskog sentrum (VPOR, 2017). Det er et pågående arbeid om helhetlige planer for de andre fire utpekte utviklingsområdene i kommunen, som vil kunne gi en større langsiktig planlegging for vekst og utvikling.

4. Hvilken sammenheng har demografi og bystruktur?

Lørenskogs lokalisering og plassering i Osloregionen har spilt en viktig rolle for utviklingen av kommunen helt fra starten i 1908. Lørenskog skal være en viktig brikke som avlastningssted for Oslo, samtidig som kommunen skal utvikle en egen lokal identitet for sine innbyggere. Dette har vært den mest sentrale utfordringen for kommunen opp gjennom årene. Sentrumsutviklingen har vært det førende for å skape den lokale identiteten til kommunen, men har i flere år måtte vike for overordnede arealstrategier både på nasjonalt og regionalt nivå.

En bærekraftig utvikling handler om å finne balansen mellom elementene økonomi, miljøhensyn og det sosiale. Et vellykket sentrum er dermed like avhengig av alle tre komponentene for å kunne fremstå bærekraftig. Ser vi på Lørenskog utvikling av et sentrum, er det helt klart sammenheng mellom demografi og lokaliseringen av et sentrum. Det demografiske tyngdepunktet har forskjøvet seg opp gjennom årene og dermed har også sentrumsplanene endret strategi og innhold. Den veiledende plan for offentlig rom (VPOR) som ble utarbeidet i 2017 kan sees på som en stadfestelse av ideen bak dagens sentrumsutvikling.

Figur 26 illustrerer dagens arealstrategi i Lørenskog kommune, hvor sentrum nå skal bygges innenfra og ut. I kapittel 5 så vi hvordan Lørenskogs historiske senterdannelse har flere trekk med en utenifra og inn bygging. Den såkalte senterkrigen er et eksempel på dette da det ble bygget to identiske kjøpesentre med 1 km mellom seg, hvor dette var opprinnelig ment som et tilskudd i sentrumsutviklingen i kommunen. Lørenskog har bare en byggesone på 12 km² som tilsvarer 1/5 av dens totale areal, men til tross for dette er lokalsentrene og utviklingsområdene spredt utover.



Figur 26: Arealstrategi fra gjeldende kommuneplan. (Kilde: Lørenskog kommune, 2020a).

Hvilken rolle spiller demografisk informasjon i framtidige løsninger gjennom kommunens planer?

Bakgrunnen for denne studien bygger på ideen om den kompakte byen, hvor målet er å oppnå en samordning av elementene miljø, helse og økonomi, som gir bærekraftig utvikling.

«Vi snakker mye om målene, men ikke like mye om selve omstillingen. Uten å se nærmere på konkrete kontekster, men også på metoder og teknikker, så er den kompakte byen en svak hypotese.» (Grønning, 2016, foil nr. 23).

Sitatet er hentet fra Marius Grønnings omtale av den kompakte byen. I denne oppgaven er Lørenskog kommune valgt som case med bakgrunn i dens lokale utfordringer sett opp mot dagens planidealene. Fremveksten av de romlige strukturene i Lørenskog er helt klart preget av en faseforskyvning, både av dens strukturelle form, men også innenfor planarbeidet. Planleggingen i Lørenskog har på mange måter vært styrt av impulser fra både nasjonale og regionale strategier. Sentrumsplanene til Lørenskog har vært gjennom ulike epoker, med ulike planer og utformet med ulike begreper. Som Børrud og Grønning (2018) påpeker er det viktige å se på bevisstheten rundt hvilke metoder vi anvender i planleggingen. Planleggingen skal ha

en hensikt, og en måloppnåelse. Som presisert i starten av studien så holder det ikke å bare ha de rette hensiktene med planlegging, kommunen er også ansvarlig for å se utfordringer i den konkrete geografiske konteksten, og definere problemstillingene i tid og rom slik at planleggingen faktisk får den effekten den er ment å ha. Børrud & Grønning (2018) viser til at den kompakte byen er et eksempel på en teknisk metode, som brukes i utformingen av et styringsdokument. I Lørenskogs tilfelle, er ikke ideen bak den kompakte byen om tilrettelegging for befolkningsvekst oppfylt ved bruk av denne metoden eller teknikken.

På en måte kan vi si at Lørenskog har hatt en stor befolkningsvekst opp gjennom årene, uten at sentrum har fått tatt en like stor del av veksten, som de andre områdene i kommunen har. Planlegging er en metode for å kunne ta beslutninger rundt den romlige utviklingen og arealbruken og det er dermed viktig og kunne identifisere den romlige planleggingen (Reade, 1983), og forstå bevisstheten rundt den romlige planleggingen (Galland & Grønning, 2018), samt en måloppnåelse.

I intervju med planleggerne i Lørenskog i dag, trekker flere av dem frem utfordringen med å bygge en bystruktur som ikke eksisterer. I tillegg skal bystrukturen, enn så lenge, bygges uten et tilbud av skinnegående transport. Dette er to utfordringer som begge kan styrkes gjennom en strategisk tilrettelegging for demografisk vekst.

KAPITTEL 8: AVSLUTTENDE REFLEKSJONER

Denne studien hadde aldri hatt som hensikt å komme frem til en enkel konklusjon, men å se på hvordan planidealer kategorisert som «hypoteser» innenfor byplanlegging, kan være en utfordring i dag. Idealet om den kompakte byen har i Lørenskogs tilfelle ikke vært et reelt bidrag for å «løse» eller organisere den demografiske veksten. Fremveksten av Lørenskog kommune har gitt en struktur som ikke samsvarer med dagens planidealer, hvor kommunen må gjennom en større omstrukturering for å kunne løse sine lokale utfordringer gjennom den kompakte byen. Lørenskog er på ingen måte unik i sin posisjon, og det kan tenkes at flere byer og tettsteder har de samme territoriale utfordringene, som ikke samsvarer med «hypotesen» om den kompakte by.

LITTERATURLISTE

- Akershus fylkeskommune & Oslo Kommune. (2015). *Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus*.
- Alsvik, O. (1998). *Historien om Lørenskog: myter og mennesker 1900 til 1990: Lørenskog kommune*.
- Alsvik, O. (2008). *Gjennombrudd, fortvilelse og hardt arbeid-: en historie om administrasjonslivet og de politiske beslutningene i Lørenskog kommune*: Lørenskog kommune
- Alsvik, O. & Hunskaar, K. (2008). *Lørenskog leksikon*: Lørenskog kommune.
- Bane NOR. (2018). *Historisk oversikt*. Tilgjengelig fra:
<https://www.banenor.no/Jernbanen/Historie/Historisk-oversikt-jernbanen-i-Norge/>
(lest: 28.09.2020).
- Bane NOR. (2020a). *Fjellhamar*. Tilgjengelig fra:
[\(https://www.banenor.no/Jernbanen/Stasjonssok/-F/Fjellhamar/](https://www.banenor.no/Jernbanen/Stasjonssok/-F/Fjellhamar/) (lest: 28.09.2020).
- Bane NOR. (2020b). *Hanaborg*. Tilgjengelig fra:
[\(https://www.banenor.no/Jernbanen/Stasjonssok/-H/Hanaborg/](https://www.banenor.no/Jernbanen/Stasjonssok/-H/Hanaborg/) (lest: 28.09.2020).
- Blaikie, N., & Priest, J. (2019). *Designing Socail Research* (Vol. 3). Cambridge: Polity Press.
- Brundtland, G. H. (1987). *Report of the World Commission on Environment and Development: Our Common Future*. I: Brundtland, G. H. (red.) *Our common future*. Oslo: World Commission on Environment and Development.
- Børrud, E., & Grønning, M. (2018) *Metoder i planlegging – et spørsmål om kompetanse*. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (red.) *Plan og samfunn. System, praksis, teori*. Oslo: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- de Jong, T. & Nore, N. (2015). *ABC-lokaliteter «rett virksomhet på rett sted»*: Transportøkonomisk institutt.
- Even Lange. (2005). *Samling om felles mål 1935-1970*, bind 11 av Aschehougs norgeshistorie. Knut Helle (red.), Knut Kjeldstadli, Even Lange & Sølvi Sogner (medredaktør), Oslo 2005: kap. 12.
- Foley, D. L. (1964). *An Approach to Metropolitan Spatial Structure*. I: Webber et. al (red.) *Explorations into Urban Structure*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Grønlie, T. (1987). *Velferdskommune og utjevningstat. 1945 – 1970*. I Næss, E., Hovland, E., Grønlie, T., Baldersheim, H. & Danielsen, R. (red.) *Folkestyre i by og bygd. Norske kommuner gjennom 150 år* (s.199-283) Oslo: Universitetsforlaget AS

- Grønning, M. (2016) "*Byen som bomiljø i et historisk perspektiv*", introduksjon til Drammenskonferansen, Union Scene Drammen, 16. mars 2016, <https://pt.slideshare.net/insam/marius-grnning-nmbu?ref=> (Sitatet er fra foil nr. 23).
- Grønning, M. & Galland, D., 2018. *Spatial consciousness*. I: Encyclopedia of Urban and Regional Studies.
- Helle, K., Eliassen, F.-E., Myhre, J. E. & Stugu, O. S. (2006). *Norsk byhistorie - urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo Pax Forlag.
- Hofstad, H., Saglie, I.-L. & Hanssen, G. S., (2015). *Kompakt byutvikling: muligheter og utfordringer*. Oslo: Universitetsforlaget.
- Johannessen, A., Christoffersen, L. & Tuft, P. A. (2016). *Introduksjon til samfunnsvitenskapelig metode*. 5. utgave utg. Oslo: Abstrakt forlag AS.
- Kristiansen, K., Kaasen, L., Hammershaug, S. S., Føreland, J. W., Hanssen, G. S., Nordahl, B.-I. (2019). *Veileder for fortetting og transformasjon med bykvalitet i bybåndet*. Oslo kommune.
- Leknes, S. & L, S. (2020). *Befolkningsframskrivninger for kommune, 2020-2050*. Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: <https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/attachment/429172?ts=173fc97ddf0> (lest: 28.09.2020).
- Lokalhistoriewiki. (2009a). *Finstad skole (Lørenskog)*. Tilgjengelig fra: [https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Finstad_skole_\(Lørenskog\)](https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Finstad_skole_(Lørenskog)) (lest 21.09.2020).
- Lokalhistoriewiki. (2009b). *Lørenskog Boligbyggerlag*. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Lørenskog_Boligbyggelag (lest 23.09.2020).
- Lokalhistoriewiki. (2009c). *Dovre bolig-og servicesenter*. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Dovre_bolig-_og_servicesenter (lest 23.09.2020).
- Lokalhistoriewiki. (2009d). *Baneforbindelse med Oslo fra Lørenskog*. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Baneforbindelse_med_Oslo_fra_Lørenskog (lest 25.09.2020).
- Lokalhistoriewiki. (2010). *Skoler i Lørenskog*. Tilgjengelig fra: https://lokalhistoriewiki.no/wiki/Skoler_i_Lørenskog (lest 21.09.2020).
- Lørenskog kommune. (1976). *Generalplan Lørenskog kommune*: Lørenskog kommune.
- Lørenskog kommune. (1997). *Kommuneplan Lørenskog kommune 1997-2008*.
- Lørenskog kommune. (2003). *Lørenskog i et nytt årtusen, kommuneplan 2003-2014-2020*.
- Lørenskog kommune. (2006). *Lørenskog kulturarv – Kommunedelplan for bevaring og forvaltning av kulturminner, kulturmiljøer og kulturlandskap i Lørenskog kommune, Del II*.

- Lørenskog kommune. (2007). *Kommuneplan for Lørenskog kommune 2003-2018-2030*.
- Lørenskog kommune. (2010). *Kommunedelplan Ødegården*. Tilgjengelig fra: https://webhotel3.gisline.no/WebPlan_3029/gl_planarkiv.aspx?planid=12-4-06%201-3 (lest: 02.10.2020).
- Lørenskog kommune. (2015). *Lørenskog kommuneplan 2015-2026: Del 1 Mål og handling*: Lørenskog kommune.
- Lørenskog kommune. (2017). *Veiledende plan for det offentlige rom (VPOR) for Lørenskog sentralområde* (høringsutkast).
- Lørenskog kommune. (2018). *Plan for grønn mobilitet*. Tilgjengelig fra: <https://no-lorenskog-mobilitetsplan.s1.umbraco.io/groenn-mobilitet/> (07.09.2020).
- Lørenskog kommune. (2019a). *Lørenskog sentrum, gatebruksplan* (høringsutkast).
- Lørenskog kommune. (2019b). *Næringsplan 2019-2022*. Tilgjengelig fra: https://www.lorenskog.kommune.no/_f/p11/i2edffa49-051b-4adb-863f-db4282ca2c65/naringsplan-lorenskog-kommune-2019-2022.pdf (lest: 05.10.2020).
- Lørenskog kommune. (2020a). *Utviklingstrekk og utfordringer*. Tilgjengelig fra: <https://planenvaar.no/utviklingstrekk-og-utfordringer/> (Lest: 15.09.2020).
- Lørenskog kommune. (2020b). *Informasjon om kommunen*. Tilgjengelig fra: <https://www.lorenskog.kommune.no/om-lorenskog/> (Lest: 20.09.2020).
- Lørenskog kommune. (2020c). *Lørenskog kommune-historie*. Tilgjengelig fra: <https://www.lorenskog.kommune.no/om-lorenskog/informasjon-om-lorenskog/historie/> (Lest: 10.09.2020).
- Lørenskog kommune. (2020d). *Næringsfakta*. Tilgjengelig fra: <https://www.lorenskog.kommune.no/tjenester/naring/naringsfakta/> (lest: 05.10.2020).
- Oslo kommune. (1952). *Beretning om Oslo kommune for årene 1912-1947*. Oslo
- Plan og bygningsloven. (2008). *Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni 2008 nr. 71*.
- Reade, E. (1983). *If planning is anything, maybe it can be identified*. Urban Studies 20.
- Rogne, F., A. & Tønnessen, M. (2014). *Hvor godt treffer befolkningsframskrivninger for kommunene?* Statistisk sentralbyrå. Tilgjengelig fra: https://www.ssb.no/befolkning/artikler-og-publikasjoner/_attachment/194978?_ts=1483a2b1ca8 (lest: 30.10.2020).
- Skarersydnabo. (2020). *Skårer syd*. Tilgjengelig fra: <https://skarersydnabo.no/#> (Lest: 03.11.2020).

- Sporveien. (2020). *Våre T-banestasjoner*. Tilgjengelig fra:
https://sporveien.com/inter/om/vaaretbanestasjoner?p_document_id=3121048 (lest: 28.09.2020).
- SSB. (2020a). *Nasjonale befolkningsframskrivninger*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/folkfram> (lest 02.10.2020).
- SSB. (2020b). *Tettsteders befolkning og areal*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/befsett> (Lest 02.10.2020).
- SSB. (2020c). *Befolkning*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/befolkning/statistikker/folkmengde/aar-per-1-januar> (Lest 03.10.2020).
- SSB. (2020d). *Nasjonale befolkningsframskrivninger*. Tilgjengelig fra:
<https://www.ssb.no/folkfram> (Lest 28.09.2020).
- Sweco & alt.arkitektur. (2017). *Utviklingsanalyse for bybåndet og forholdet til Nedre Romerike*: Oslo.Samarbeidsrådet for Nedre Romerike.
- Thagaard, T. (2016). *Systematikk og innlevelse*. Bergen: Fagbokforlaget.
- Webber, M. M. (1964). *The Urban Place and the Nonplace Urban Realm*. I: Webber, M. M., (red.) *Explorations into urban structure*. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Webber, M. M. (1968). *The Post-City Age*. *Daedalus*, Vol. 97 (4): 1091-1110.
- Wikipedia. (2001). *Charles Sanders Peirce*. Tilgjengelig fra:
https://en.wikipedia.org/wiki/Charles_Sanders_Peirce (Lest: 08.12.2020)
- Aarsæther, N., (2016) *Kommune-Norden: Det kommunale sjølvstyret si betydning for velferd og samfunnsutvikling*. I Frønes., I., & Kjølrsrud, L. (Red.), *Det norske samfunn bind 1* (7. utg) Oslo: Gyldendal Akademisk.

FIGURLISTE

- Figur 1:** Egenprodusert illustrasjon av demografi-byform.
- Figur 2:** Egenprodusert illustrasjon av oppgavens oppbygging.
- Figur 3:** Egenprodusert kartframstilling av Lørenskog. kilde: Kartdataene er tilsendt fra Gunnar Tenge ved fakultet for landskap og samfunn, NMBU.
- Figur 4:** Illustrasjon og tekst fra «The urban Place and the Nonplace Urban Realm». Kilde: Webber, M. M. (1964). The Urban Place and the Nonplace Urban Realm. I: Webber, M. M., (red.) Explorations into urban structure. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Figur 5:** Dimensjoner av romlig struktur. Kilde: Webber, M. M. (1964). The Urban Place and the Nonplace Urban Realm. I: Webber, M. M., (red.) Explorations into urban structure. Philadelphia: University of Pennsylvania Press.
- Figur 6:** Illustrasjon av metoder i planlegging. Kilde: Børrud, E., & Grønning, M. (2018) Metoder i planlegging – et spørsmål om kompetanse. I: Aarsæther, N., Falleth, E., Nyseth, T. & Kristiansen, R. (red.) Plan og samfunn. System, praksis, teori. Oslo: Cappelen Damm Høyskoleforlaget.
- Figur 7:** Kart over Velforeningene i Lørenskog rundt 1940. Kilde: Alsvik, O. (1998). Historien om Lørenskog: myter og mennesker 1900 til 1990: Lørenskog kommune.
- Figur 8:** Lørenskog kommune, 1910-1945. Kilde: Kartdataene er tilsendt fra Gunnar Tenge ved fakultet for landskap og samfunn, NMBU.
- Figur 9:** Høyblokkene på Skåreråsen og blokkene på Skårer, 1977. Kilde: Digitalmuseum. Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/011012560932/hoyblokkene-pa-skarerasen-og-blokkene-pa-skarer-bak-solheimkr> (hentet: 02.11.2020)
- Figur 10:** Panorama bilde over den østlige delen av Lørenskog. Kilde: Alsvik, O. (1998). Historien om Lørenskog: myter og mennesker 1900 til 1990: Lørenskog kommune.
- Figur 11:** Lørenskog kommune, 1945-1985. Kilde: Kartdataene er tilsendt fra Gunnar Tenge ved fakultet for landskap og samfunn, NMBU.
- Figur 12:** Lørenskog kommune, 1985-2015. Kilde: Kartdataene er tilsendt fra Gunnar Tenge ved fakultet for landskap og samfunn, NMBU.
- Figur 13:** Kart over boligbyggingen i Lørenskog kommune (2014-2025). Kilde: Lørenskog kommune. (2018). Plan for grønn mobilitet. Tilgjengelig fra: <https://no-lorenskog-mobilitetsplan.s1.umbraco.io/groenn-mobilitet/> (07.09.2020).
- Figur 14:** Plankart over Ødegården/Lørenskog stasjonsby. Kilde: Lørenskog kommune. (2010). Kommunedelplan Ødegården. Tilgjengelig fra: https://webhotel3.gisline.no/WebPlan_3029/gl_planarkiv.aspx?planid=12-4-06%201-3 (lest: 02.10.2020).
- Figur 15:** Lørenskog kommune, 2015-i dag. Kilde: Kartdataene er tilsendt fra Gunnar Tenge ved fakultet for landskap og samfunn, NMBU.
- Figur 16:** Flyfoto fra 1982 med panorama over den vestlige delen av Lørenskog. Kilde: Alsvik, O. (1998). Historien om Lørenskog: myter og mennesker 1900 til 1990: Lørenskog kommune.
- Figur 17:** Illustrasjon av ABC-prinsippet. Kilde: egenprodusert.
- Figur 18:** Utviklingsområdene i Lørenskog kommune. Kilde: Lørenskog kommune. (2018). Plan for grønn mobilitet. Tilgjengelig fra: <https://no-lorenskog-mobilitetsplan.s1.umbraco.io/groenn-mobilitet/> (07.09.2020).
- Figur 19:** Flyfoto over Lørenskog i 1989. Kilde: Alsvik, O. (1998). Historien om Lørenskog: myter og mennesker 1900 til 1990: Lørenskog kommune.
- Figur 20:** Reguleringsplankart over Lørenskog nye sentrum. Kilde: Lørenskog kommune. (1999). Lørenskog nye sentrum. Hentet fra: https://webhotel3.gisline.no/WebPlan_3029/gl_planarkiv.aspx?planid=12-4-06%201-3 (Hentet: 03.10.2020).

Figur 21: Lørenskog hus sett forfra. Kilde: Siri Adorsen. Tilgjengelig fra: <http://www.lorenskog-kultur.no/gravferdsseremonier/lokaler/loerenkog-hus-storstua> (Hentet: 03.10.2020).

Figur 22: Illustrasjon av Regional areal-og transportplan for Oslo og Akershus. Kilde: Akershus fylkeskommune & Oslo Kommune. (2015). Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus.

Figur 23: Fremtidige satsningsområder i Lørenskog presentert i utviklingsanalysen fra SNR. Kilde: Sweco & alt.arkitektur. (2017). Utviklingsanalyse for bybåndet og forholdet til Nedre Romerike: Oslo. Samarbeidsrådet for Nedre Romerike.

Figur 24: Lørenskog sentrumsplan for Skårer og Solheim i 1997. Kilde: Lørenskog kommune. (1997). Kommuneplan Lørenskog kommune 1997-2008.

Figur 25: Lørenskog kommuneplan, 1997. Kilde: Lørenskog kommune. (1997). Kommuneplan Lørenskog kommune 1997-2008.

Figur 26: Arealstrategi fra gjeldende kommuneplan. Kilde: Lørenskog kommune. (2020a). Utviklingstrekk og utfordringer. Tilgjengelig fra: <https://planenvaar.no/utviklingstrekk-og-utfordringer/> (Lest: 15.09.2020).

TABELL-LISTE

Tabell 1: Oversikt over bolig- og befolkningsveksten mellom år 1992-2001. Kilde: Lørenskog kommuneplan, 2003.

Tabell 2: Oversikt over boligbyggingen i Lørenskog mellom 1997-2007, tall fått av Lørenskog kommune. Kilde: Lørenskog kommune.

Tabell 3: Oversikt over boligbyggingen i Lørenskog mellom 2008-2015, tall fått av Lørenskog kommune. Kilde: Lørenskog kommune.

Tabell 4: Lørenskog kommunes senterstruktur for 2015. kilde: Lørenskog kommune. (2015). Lørenskog kommuneplan 2015-2026: Del 1 Mål og handling: Lørenskog kommune.



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

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway