

Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Fakultet for samfunnsvitenskap  
Institutt for landskapsplanlegging

Masteroppgave 2015  
30 stp

# **Fortetting av historiske Stabekk - bærekraft og stedsidentitet**

*Densification at historical Stabekk  
- sustainability and place identity*

Victoria Høiby

“ *Alle andre kan bare misunnne´n  
at de ikke er en Stabæk-gutt selv.  
Og det sier seg selv at i grunnen:  
Uten Stabæk blir verden triviell*

*Fra Ulf Scott Christensens "Stabæk-gutten"*

## **BIBLIOTEKSID**

Tittel:	Fortetting av historiske Stabekk - Bærekraft og stedsidentitet
Forfatter:	Victoria Høiby
Hovedveileder:	Ola Bettum, professor i landskapsarkitektur, institutt for landskapsplanlegging.
Sidetall:	116
Opplag:	10
Emneord:	Stabekk, Bærum, fortetting, byutvikling, forstad, bærekraft, stedsidentitet.
Keywords:	Stabekk, Bærum, densification, suburb, sustainability, place identity.

## FORORD

Denne masteroppgaven markerer slutten av min femårige utdanning ved Norges miljø – og biovitenskapelige universitet. Oppgaven teller 30 studiepoeng og er skrevet høsten 2015.

Arbeidet med masteroppgaven har vært lærerik og utfordrende. Oppgaven har en bred tilnærming og tar for seg fortetting og stedsutvikling på Stabekk. Jeg har jobbet med teori og tilegnet meg mye faglig kunnskap. I tillegg har jeg arbeidet med tetthet og ulike fortettings-scenarioer på Stabekk for å komme fram til et endelig forslag. Målet har vært å komme fram til et forslag som utvikler Stabekk til et mer bærekraftig tettsted med gode uterom samtidig som stedsidentiteten blir bevart og forsterket.

Jeg vil takke Ola Bettum for gode veiledningstimer med klare tilbakemeldinger og med fantastisk evne til å raskt sette seg inn i alle fasene av prosjektet.

Jeg vil også takke Kjell Seberg og Anne Sofie Bjørge fra Bærum kommune som tipset meg om utfordringene på Stabekk og som har stilt opp med kontorplass, fri tilgang til printeren og gitt meg nyttig informasjon underveis.

En stor takk til samboer, datter, foreldre, besteforeldre og venner som har støttet meg på alle måter gjennom studietiden!

## INNHOLDSFORTEGNELSE

Sammendrag.....	6
Metode.....	7
Planavgrensning .....	8
Offentlige rammebetingelser .....	9
Problemstilling.....	11
Introduksjon .....	12
Hvor er vi? .....	12
Historien på Stabekk .....	13

### DEL 1 - TEORI ..... 18

Miljøvennlig utvikling og den kompakte byens renessanse .....	19
Byens byggesteiner.....	20
Hvordan bruke byens byggesteiner til å skape en god kompakt by?.....	21
Veien videre.....	25
Konklusjon .....	26

### DEL 2 - REGISTRERING OG ANALYSE..... 27

Overordnet analyse.....	28
Kollektivtilbud.....	28
Grønnstruktur og idrettsarealer .....	29
Servicetilbud.....	30
Trafikken .....	31
Lokal analyse .....	32
Landskapet på Stabekk .....	32
Barrierer .....	34
Bygningsalder .....	35

Funksjon .....	37
Infrastruktur .....	39
Parkering .....	41
Grønnstruktur .....	42
Boligtypologi .....	44
Bygningsstruktur .....	44
Er det aktive eller passive fasader på Stabekk? .....	45
Siktlinjer.....	45
Bekken.....	46
Bygningsstudie.....	47
Demografi.....	50
Hva mener befolkningen? .....	52
Oppsummerende analyse .....	54
Oppsummering .....	54
SWOT-analyse.....	56

### DEL 3 - FORTETTINGSALTERNATIVER OG DISKUSJON..... 58

Fortettingspotensial etter vern.....	59
Alternativ 1 .....	60
Alternativ 2.....	63
Stabekk – vernes eller rives? .....	66

### DEL 4 - STRATEGIER ..... 71

Bygningsstruktur .....	72
tydelig sentrumskerne .....	73
Bevare og forsterke den eldre bebyggelsen .....	74
Attraktive oppholdsrom.....	75
Gateløp.....	76
Sykkelvei.....	77
Parkeringsplasser ut av sentrum .....	78
Grønnstruktur inn i sentrum.....	79

Konsentrert handel og service.....	80
Forsterke tverrforbindelsene .....	81
Variierende boligtilbud .....	82
Bruk av vann i sentrum .....	83

### DEL 5 - LØSNINGSFORSLAG ..... 84

Konsept.....	85
Løsningsforslag.....	87
Programmering.....	89
Sol og skygge .....	90
“Stasjonstorget” .....	99
“Stabekken” .....	105
“Stabekkparken” .....	109
Konklusjon og refleksjon .....	111
Figurliste .....	113
Litteraturliste .....	114

## SAMMENDRAG

Behovet for flere boliger samt klimaendringer har ført til at norsk fortetningspolitikk oppfordrer til fortetting innenfor tettsteds grensen og nær kollektivknutepunkt. Stabekk er et av tettstedene i Bærum som skal vurderes for fortetting. Området har en nyoppusset togstasjon med hyppige avganger, godt utviklet busstilbud samt sentral plassering i forhold til Oslo og Sandvika. Altså et naturlig sted for fortetting med mange interesserte utbyggere. Samtidig har området en lang historie og tydelig særpreget både i forhold til landskap og arkitektur, noe som gjør at kommunen og velforeningene er bekymret for stedstap under en fortetningsprosess.

I denne oppgaven presenteres to fortetningsalternativer som grunnlag for en diskusjon om hva slags fortetting Stabekk tåler. Til slutt presenteres det endelige forslaget. Målet er å kunne bygge videre på stedets særpreget og samtidig sikre gode bokvaliteter, i form av blant annet attraktive uterom, og tilføre flere boalternativer i et området dominert av eneboliger.

Under arbeidet med registrering og analyse har jeg avdekket kvaliteter og utfordringer på Stabekk. Av kvaliteter er det blant annet mye fin og varierende arkitektur, synlig historie, sentral plassering samt god kollektivdekning. Av utfordringer er det bratte terrenget, dårlige solforhold, noe ensartet befolkning, manglende byrom og et sentrum som i for liten grad tar hensyn til myke trafikanter og byliv. Mange av kvalitetene kan også sees på som utfordringer da hensynet til eksisterende bebyggelse og landskap kan hindre utvikling.

Studier av kompaktby-modellen og urban designteori gir føringer og anbefalinger til hvordan man kan lykkes med fortetting og bokvalitet, noe som er målet i oppgaven. Teoristudiene har vært veiledende for det endelige planforslaget der gode by- og uterom, tilpasset bygningsstruktur, trygghet, byliv, stedsidentitet og bærekraft er viktige nøkkelord.

## ABSTRACT

The need for more housing together with climate change has lead the norwegian densification – politics to urge the need to densification inside the urban boundary and near public transport hubs. Stabekk is a town in the commune of Bærum that needs to be evaluated for densification. Stabekk has a recent refurbished train station with frequent departures, a good developed bus service and a central location relative to Oslo and Sandvika. In other words a natural place for densification with many stakeholders that wants to start building projects in Stabekk. At the same time, Stabekk has a long history and a clear distinctiveness relative to landscape and architecture, which makes the commune and resident's association worried about loss of place under a densification process.

In this assignment two densification alternatives will be presented as a basis for a discussion about what kind of densification Stabekk tolerate. A final suggestion will be presented at the end of the assignment. The goal is to build upon the areas local identity and at the same time ensure good living qualities and add a variation in housing types in an area dominated by detached houses. Another goal is to make sure that new buildings form attractive urban - and outdoor spaces.

During the work with registration and analyzes i uncovered qualities and challenges at Stabekk. Attractive and varying architecture, visible history, central location and good coverage of public transportation are some of the qualities. Steep terrain, poorly earth-sun relationship, a uniform population, missing urban spaces and a center with too little consideration of pedestrians and public life. Many of the qualities can also be seen as challenges, for example can the consideration of existing buildings and landscape put a stopper for development.

Studies of the compact city model and urban design theory give guidelines and recommendation on how to succeed with densification and living quality, which is the goal in this assignment. Urban life, safety, building structures, place identity, sustainability and functional urban spaces are all important keywords in the final suggestion.

## BAKGRUNN

Befolkningsvekst og behovet for flere boliger er økende rundt de fleste store byene i Norge. Fortetningspolitikken i Norge oppfordrer til å unngå byspredning og fortette innenfor tettsteds grensen. Bærum kommune grenser til Oslo og er en presskommune med mange tilflyttere, og en befolkningsvekst på 1,7%. Fortsetter denne utviklingen vil Bærum ha et innbyggertall på 160 000 i 2035 (Bærum kommune 2015c). Kommunen vil vokse mer i absolutte tall enn noen av de andre kommunene i Oslo-regionen med unntak av Oslo (Bærum kommune 2013, s. 4). Kommunen trenger altså langt flere boliger, men hvor skal disse plasseres? Det er stor enighet om at det å bo tett er mer bærekraftig enn å bo spredt, og fortetningsområder bør legges der det er god kollektivdekning. Sandvika er Bærums hovedsenter og har status som by. Fornebu er et stort transformasjonsområde for utvikling, men også de mange tettstedene rundt omkring i kommunen skal vurderes for fortetting.

Denne oppgaven er et innspill til sentrumsutviklingen på Stabekk. Stabekk har mange kvaliteter, men også en del utfordringer som til en viss grad kan løses ved hjelp av en helhetlig og hensynsfull fortetting. Nye bygninger må samarbeide med de eksisterende kvalitetene på stedet slik at det blir en synergi mellom nåtid og fortid. På den måten styrkes stedsidentiteten og det nye kan gi noe tilbake til stedet i form av nye kvaliteter som bedre uterom, økt trygghet og mer liv.

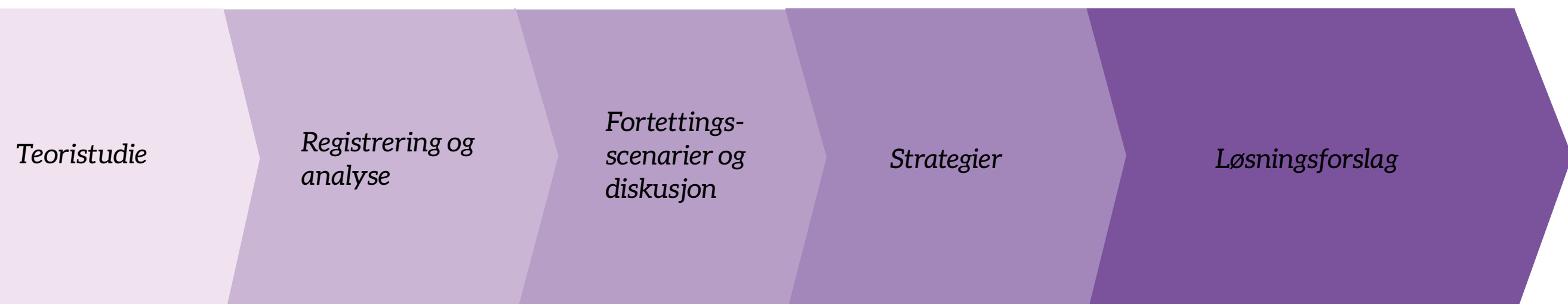
## METODE

For å tilegne kunnskap om stedsutvikling, fortetting, stedsidentitet og bærekraft har det vært nødvendig med et teoristudie om kompakt byutvikling.

Befaring og tidligere dokumenter har lagt grunnlaget for registrering- og analyse-delen. I tillegg har det blitt gjennomført en mindre spørreundersøkelse på sosiale medier med totalt 60 svar for å høre innbyggernes ønsker og meninger.

To fortettingsscenarioer har blitt utarbeidet som diskusjonsgrunnlag for hva slags fortetting Stabekk tåler. Det ene alternativet viser en drastisk fortetting, mens det andre viser en forsiktig fortetting. For å kunne sammenligne Stabekk med andre knutepunkt har det blitt gjennomført befaringen til ulike områder i og rundt Oslo.

12 strategier leder til løsningsforslaget.



## PLANAVGRENSNING

For å få god forståelse for området er tilnærmingen delt i tre nivåer.

Det overordnede nivået omfatter østre Bærum fra Haslum i nordvest, Høvik i sør-vest, og med Lysaker-elven i nord-øst og sør-øst som naturlig avgrensning mot Oslo kommune. I analysene om grønnstruktur er området utvidet til også å gjelde hele Fornebu da dette er et viktig, nyere friområde.

Det lokale nivået tar utgangspunkt i en gå-avstand fra sentrum på ti minutter.

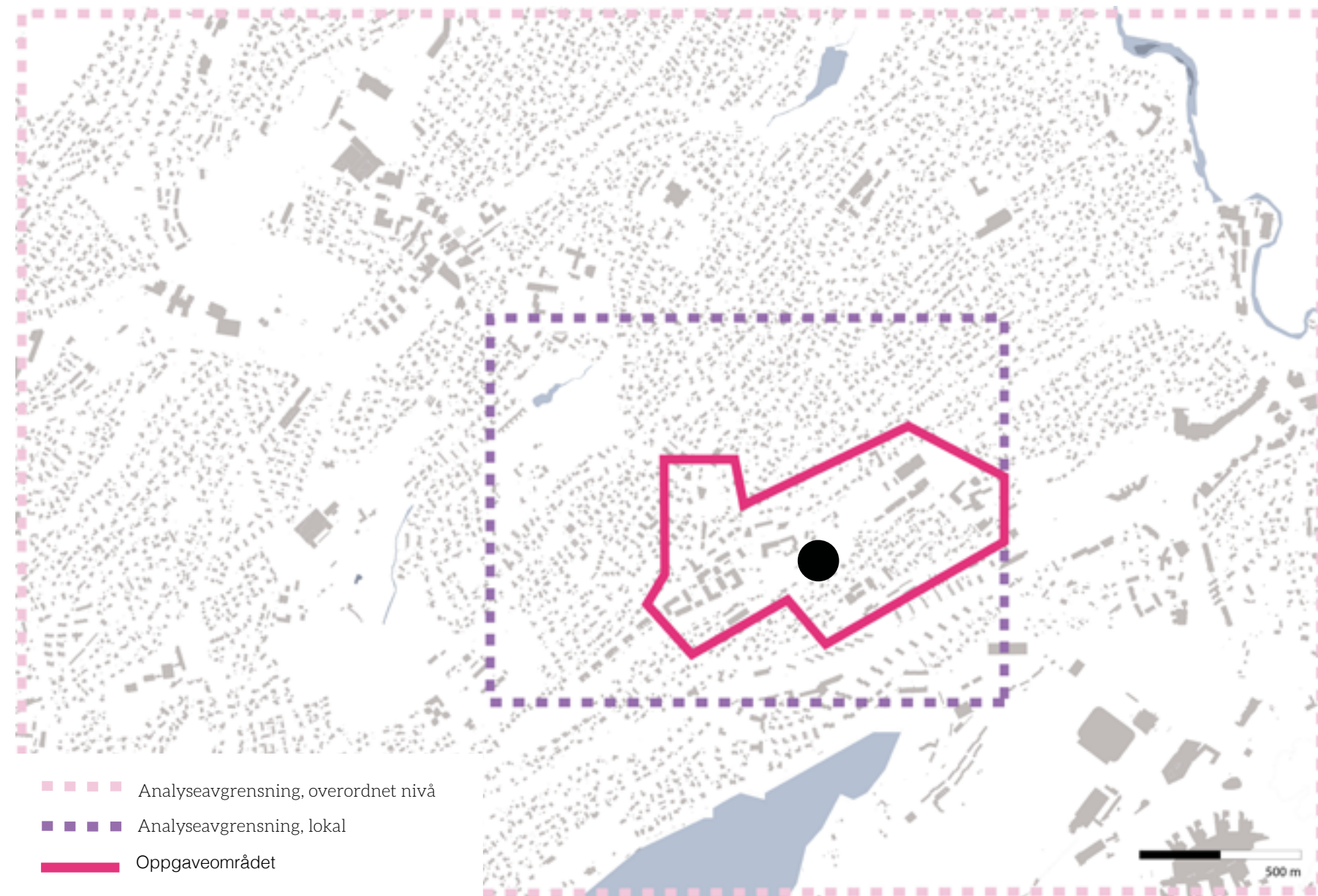
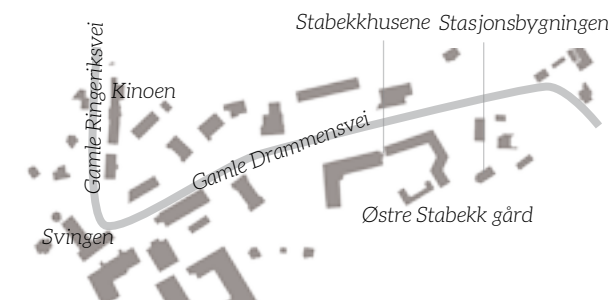
### Bemerkninger

● Gjennom oppgaven er Stabekk stasjon markert med en svart sirkel.



Alle kart vender mot nord.

Områder og bygninger som blir mye omtalt i oppgaven:



- Analyseavgrensning, overordnet nivå
- Analyseavgrensning, lokal
- Oppgaveområdet

## OFFENTLIGE RAMME- BETINGELSER

### Nasjonale føringer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging:

4.2 Utbyggingsmønster og transportsystem må samordnes for å oppnå effektive løsninger, og slik at transport-behovet kan begrenses og det legges til rette for klima- og miljøvennlige transportformer.

4.3 I by- og tettstedsområder og rundt kollektiv-knutepunkter bør det legges særlig vekt på høy areal-utnyttelse, fortetting og transformasjon. I områder med stort utbyggingspress bør det legges til rette for areal-utnyttelse utover det som er typisk. Samtidig bør hensynet til gode uteområder, lysforhold og miljøkvalitet tillegges vekt, i tråd med statlige normer og retningslinjer.

Potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk. Nye utbyggings-områder bør styres mot sentrumsnære områder med mulighet for utbygging med mindre arealkonflikter. Utvikling av nye, større boligområder må sees i sammenheng med behovet for infrastruktur.

### Kommuneplan

Kommuneplanens samfunnsdel med arealstrategier 2013:

3. Utvikle hovedutbyggingsretningene Fornebu, Sandvika og Fossum. Avtjerna legges inn som en langsiktig utbyggingsmulighet

4. Styr den øvrige boligbyggingen til kollektiv-knute-

punkter og sentre som ligger til eksisterende banetraseer. Det skal legges inn konsekvensene av at Kolsåsbanen kan bli forlenget til Rykkinn og Bærums Verk. Kommuneplanen skal vise klar avgrensning mellom senterområder med høyere utnyttelse og omkringliggende bebyggelse.

6. Lokalisere, bygge ut og tilpasse kapasitet på sosial og teknisk infrastruktur etter utbyggingsnivå og utbyggingsretninger. Utbygging må avpasses etter kapasitet på skoler, barnehager, eldreinstitusjoner, veier, kollektivtrafikk mv. Rekkfølgebestemmelser skal være styrende ved utbygginger.

7. Påse at utbygging i kollektivknutepunkter og sentre er arealeffektiv og konsentrert, og at gjenbruk av allerede bebygde arealer i disse prioriteres.

### Planprogram for Stabekk sentrum

Planen skal sikre:

- En bymessig utvikling av Stabekk sentrum med urban utforming av bebyggelse, gater, torg og park(er).
- Tilrettelegging av møteplasser og steder for rekreasjon.
- At områdets særpreg, historiske trekk, viktige kulturminner og kulturmiljøer blir tatt vare på.
- Styrking av gang-/ sykkelforbindelser og blågrønn struktur.
- Sette av nødvendige arealer til offentlig tjenesteyting.

“ Sammen skaper vi fremtiden  
- mangfold, raushet, bærekraft.

Visjon Bærum kommune



## **PROBLEMSTILLING**

*Hvordan kan knutepunktet Stabekk fortettes på en bærekraftig måte, samtidig som stedsidentiteten bevares og forsterkes?*

# Introduksjon

## HVOR ER VI?

Bærum kommune ligger i Akershus fylke og grenser til Oslo i nordøst, Nesodden i sørøst (sjøgrense), Asker og Lier i sørvest og og Hole og Ringesaker i nordvest. Kommunen ligger ved indre Oslofjord, og omfatter lavlandet langs fjorden med øyene utenfor, og de høyere-liggende åspartiene mot grensen til Buskerud.

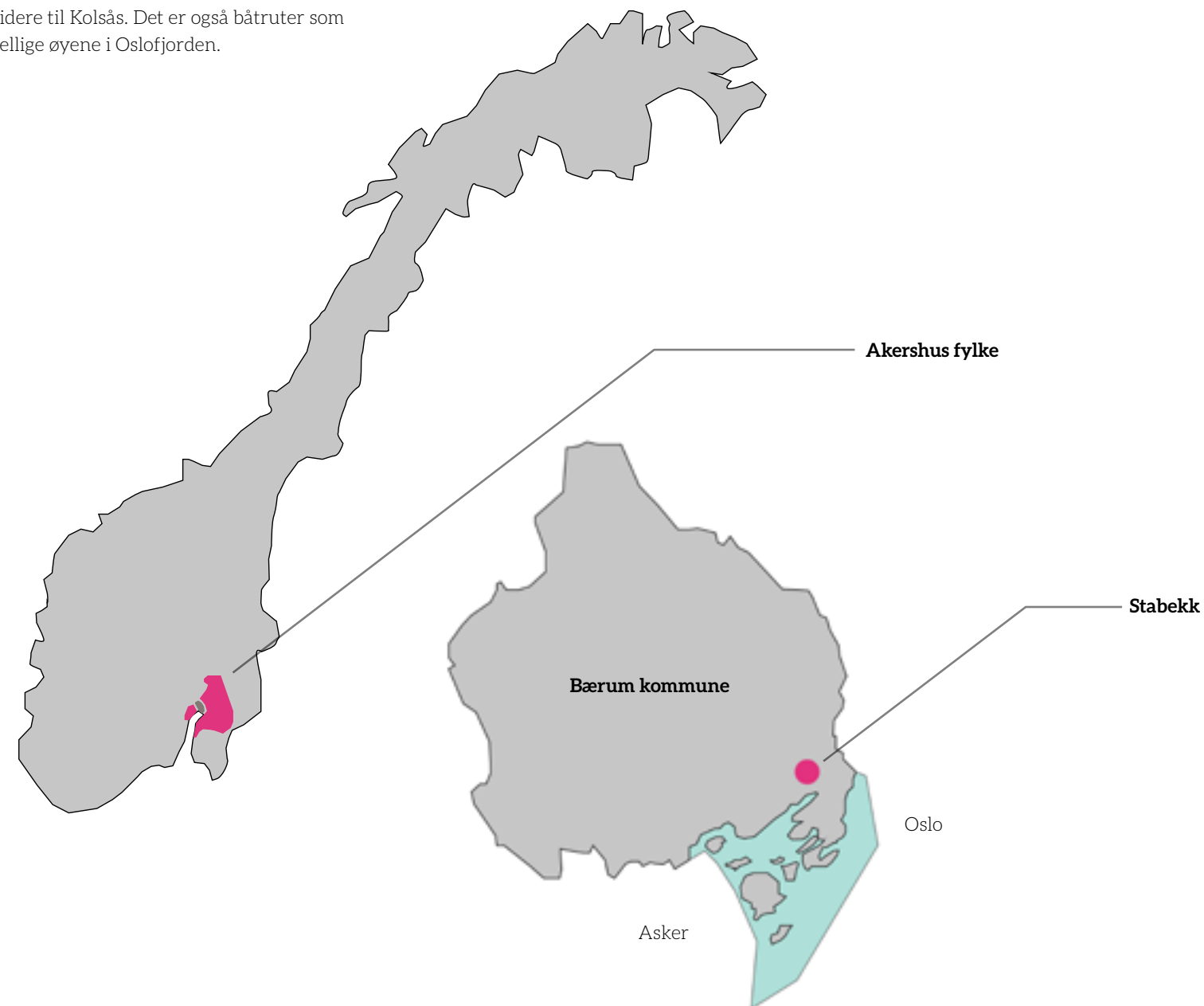
Bærum er en forstadskommune til Oslo, med tettsteder som danner et bånd av bebyggelse langs Drammensbanen og Kolsåsbanen. Bebyggelsen består hovedsakelig av småhus.

Bærum kommune er den femte største i Norge når det kommer til innbyggertall, og de har også landets høyeste gjennomsnitts inntekt- og utdanningsnivå (Askheim og Thorsnæs 2014). Sandvika er kommunens administrative senter og eneste by. Sandvika, Fornebu og Lysaker er de store arbeidsplassene i kommunen, og nærheten til Oslo gjør at mange også pendler til hovedstaden. I 2001 hadde 41% av innbyggerne arbeid i Oslo (Askheim og Thorsnæs 2014).

Det har vært en stor befolkningsvekst i kommunen, og folketallet ble fordoblet fra 1960 – 2010 (Askheim og Thorsnæs 2014). I 1990 begynte kommunen å merke utfordringer knyttet til arealknapphet. Mange av arealene som stod ledig var enten marka eller dyrket mark. Det førte til stor utbygging i Lommedalen og Bærums verk-området, og i 1998 startet utbyggingen av Fornebu.

Europavei 18 (E18) går gjennom kommunen i sør, og er Norges mest trafikkerte vei. Jernbanelinjen går parallelt med Drammensveien i sør. Bærum fikk tidlig T-baneforbindelse til Oslo, og i dag går banen over Jar,

Bekkestua og videre til Kolsås. Det er også båtruter som går til de forskjellige øyene i Oslofjorden.



# Historien på Stabekk

## STABEKK-GÅRDENE

Stabekk var til å begynne med fire separate gårder; Store-Stabekk, Østre-Stabekk, Øvre-Stabekk (Ring-Stabekk) og Skallum-Stabekk (Michael Sars 1974, s. 7). Store-Stabekk og Skallum-Stabekk er stort sett intakte, og hovedbygningen til Østre-Stabekk gård ligger fortsatt ved Stabekk stasjon. Tomtene på Stabekk har det til felles at de stadig skiftet eiere. Først var de i kirkens eie, deretter kongens og deretter var det rike kjøpmenn fra hovedstaden som kjøpte tomtene (Sars 1974, s. 8). Dette skiller seg fra andre steder i Bærum der gårds-driften gikk i arv fra far til sønn. Et slikt hyppig skifte av eiere har preget Stabekk sin historie og utvikling.

Øvre-Stabekk ble i 1839 kjøpt av Jens Ring som satte sitt preg på stedet da han ansatte den anerkjente arkitekten Heinrich Ernst Schirmer til å tegne hovedbygningen (Sars 1974, s. 20). Dette ble lagt merke til da det ikke var vanlig at en gårdseier ansatte arkitekter for å tegne bygninger på landet. "Stabekk-slottet", som bygningen ble kalt, ble senere brukt til pensjonat og lærerinneskole i husstell. Bjørnstjerne Bjørnson, Fridtjof Nansen, Christian Michelsen, Vinje, Welhaven, kunstnere, politikere og stortingsmenn har vanket i denne bygningen gjennom tidene (Sars 1974, s. 21). I dag består "Stabekk-slottet" av private boliger.

## VEIEN GJENNOM STABEKK

De eldste veiene man finner spor av gikk utenom Stabekk, men det var en tråkksti som gikk fra fjorden gjennom Østre Stabekk og opp til Haslum kirke (Sars

1974, s. 28). Denne stien er nok like gammel som kirken, som er fra 1190. Det var fjorden som hovedsakelig ble brukt som transport-åre både på vinteren og sommeren.

Først på 1660-tallet ble det anlagt en ordentlig vei gjennom Stabekk. Det var Christian 4. sin sønn som anla denne veien som gikk fra hovedstaden og til sølvgruvene på Kongsberg (Sars 1974, s. 28). Veien, som i dag heter Gamle Drammensvei, var Norges første ingeniørkonstruerte vei (Sars 1974, s. ). Veien gikk tidligere gjennom tunet på Østre Stabekk gård som den gangen også var skysstasjon og hotell. Den opprinnelige traseen er for det meste bevart, og veitraseen er registrert som større prioritert kulturmiljø.

Det var tre skysstasjoner i Bærum: Sandvika, Lommedalen og Stabekk (Sars 1974, s. 29-31). På Østre Stabekk kunne man få både mat og husly for natten, og østre Stabekk ble et viktig møtested for reisende mellom Ringerike og Drammen, og det ble tidlig opprettet hestevogner for persontransport (Sars 1974, s. 29).

## UTPARSELLERING

På 1880-tallet ble startet utparselleringen av de gamle gårdstomtene på Stabekk. Da Østre-Stabekk ble delt opp i mindre tomter beholdt eieren deler av tomten og bygde Stabekkhøi hotell i 1886 (Sars 1974, s. 33-34). Dette var et populært utfartssted for hovedstads-befolkningen (Sars 1974, s. 33-34). I tiden etter 1872 oppstod det et nytt samfunn på Stabekk. Avstanden til sentrum ble mindre med jernbanen, og byfolk flyttet til den landlige Bærumsbygda. Det var også mange håndverkere som flyttet til Bærum på grunn av arbeid (Sars 1974, s. 50). Befolkningen var variert med ulik sosial og økonomiske forutset-



Figur: Foto "Stabekk slott". Ferdigstilt i 1851.



Figur: Foto Stabekk kino. Ferdigstilt fra 1926.

ninger. På tomtene var det en blanding av gårdsbruk og villabebyggelse med husdyr, potetdyrking og frukttrær. Det var stedet Stabekk som ble deres felles interesse, og på slutten av 1800 tallet ble velforeningen opprettet (Sars 1974, s. 50). Det nest eldste velforeningen i Bærum.

Velet ble opprettet fordi befolkningen var lei av å trække på dårlige gjørmeveier i stupmørke når de skulle gå fra stasjonen (Sars 1974, s. 51). De fikk ordnet bedre vei, og de skaffet lykter langs deler av veien. Disse lyktene hadde før stått utenfor slottet i Oslo.

I de første tju årene av 1900-tallet dukket det opp stadig flere villaer, og Stabekk som handelssentrum vokste fram (Sars 1974, s. 55). Samtidig dukket de første rutebilene opp, og med dette en helt ny form for kollektivtransport (Sars 1974, s. 62).

Trafikkforholdene har alltid stått sentralt blant Stabekks lokalbefolkning, og da privatbilene kom dukket det opp mange klager (Sars 1974, s. 63). I 1922 fikk lensmannen i Bærum en klage på den altfor store hastigheten på bilene på Gamle Drammensvei og opp til krysset der Ringeriksveien begynner: "Farten er langt større enn det som er forenelig med det gående publikums sikkerhet, som trafikkerer veien i stor mengde særlig ved ettermiddagstogets ankomst" (Sars 1974, s. 66).

I løpet av 1920 og -1930 -tallet ferdigstilles flere viktige bygg på Stabekk. Blant annet Stabekk Kinematograf og forretningsgården Stabekkhuset. Stabekk hadde på denne tiden bibliotek, postkontor, politistasjon, bank, restaurant, kro og en katolsk kirke (Bærum kommune 2012 b). På 1960-tallet var privatbilismen dominerende, og det ble stadig mer tilrettelagt for bilen med mer effektiv kjørevei og flere parkeringsplasser (Bærum kommune

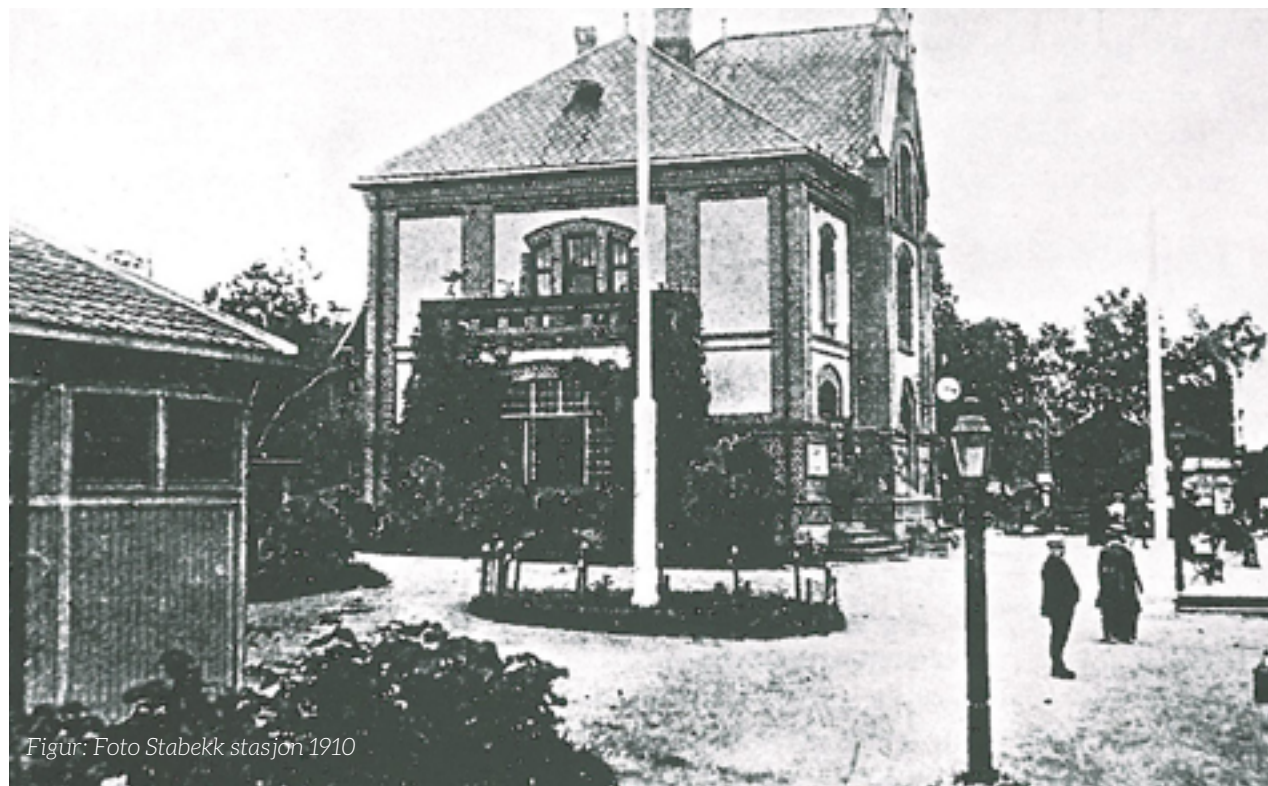
2012 b). Fra 1960-1990 ble det bygget flere boliger på Stabekk ved å fortette i gamle villahager. Det dukket opp flere blokker, og på 1970-tallet ble forretningsgården Andenæs bygget i svingen der Gamle Drammensvei møter Gamle Ringeriksvei.

## JERNBANEN

Da de folkevalgte skulle velge ut togets stoppesteder i Bærum var Sandvika og Lysaker selvskrevne (Sars 1974, s. 38). Sandvika var et viktig senter og Lysaker var sentral med elven og fjorden til industriformål. Når det skulle velges stoppesteder mellom Sandvika og Lysaker ble Høvik valgt først, og noen få år senere, i 1872, åpnet en beskjeden stasjon på Stabekk (Sars 1974, s. 38). Dette har hatt stor påvirkning på stedets utvikling, og stasjonen ble tyngdepunktet på Stabekk. Da stasjonsbygningen ble oppført i 1902 var den en av de største stasjonene i Norge utenfor de store byene (Sars 1974, s. 46). I 1901 viser statistikken at det reiste 87 655 personer fra Stabekk det året (Sars 1974, s. 46). Ti år etter var tallet 130 462. I tillegg kom passasjerer som pendlet hver dag til jobb med månedsbillett. Mange reiste med bane, men det var stor misnøye på grunn av store forsinkelser, trange kupeer og fulle tog (Sars 1974, s. 47).

I 1910 betalte Bærum kommune 200 000 til ombygging av banen og med krav om dobbeltspor, flere tog og høyere hastighet (Sars 1974, s. 43). Først i 1922 ble det bredsporet bane fra Oslo til Sandvika. To år senere ble Vestbanen elektrisk, og klagene minket. Selv om toget gikk sakte og ofte var forsinket hadde det likevel en samlede effekt på Stabekk.

Folk møttes her, og denne møteplassen er noe befolkningen på Stabekk savner (Sars 1974, s. 48).



Figur: Foto Stabekk stasjon 1910



Figur: foto togbetjening. I årene rundt 1. verdenskrig var Stabekk den stasjonen med størst persontrafikk, utenom de store byene. Bildet er tatt i midten av 1920-årene, og viser togbesetningen, som på sitt høyeste besto av 20 personer.

Figur: Foto jernbanevogn den første tiden.



“ Det gikk heller ikke flere tog enn at barna rakk å løpe til jernbane-linjen og vinke til dem alle. De kjente hvert enkelt lokomotiv, dels på “pusten”, og ikke minst på navnene, som stod med store blanke messingbokstaver på sidene: “Odin”, “Sleipner”, “Thor” og “Starkard”.

Michael Sars (1974), s. 48.

“ Toget skapte et samhold og en nærhet mellom befolkningen som vi savner i våre dager. Oppover bakken fra Lysaker til Stabekk gikk det ikke fortere enn at man kunne hoppe av og kappløpe med ekspressen.

Michael Sars (1974), s. 48.

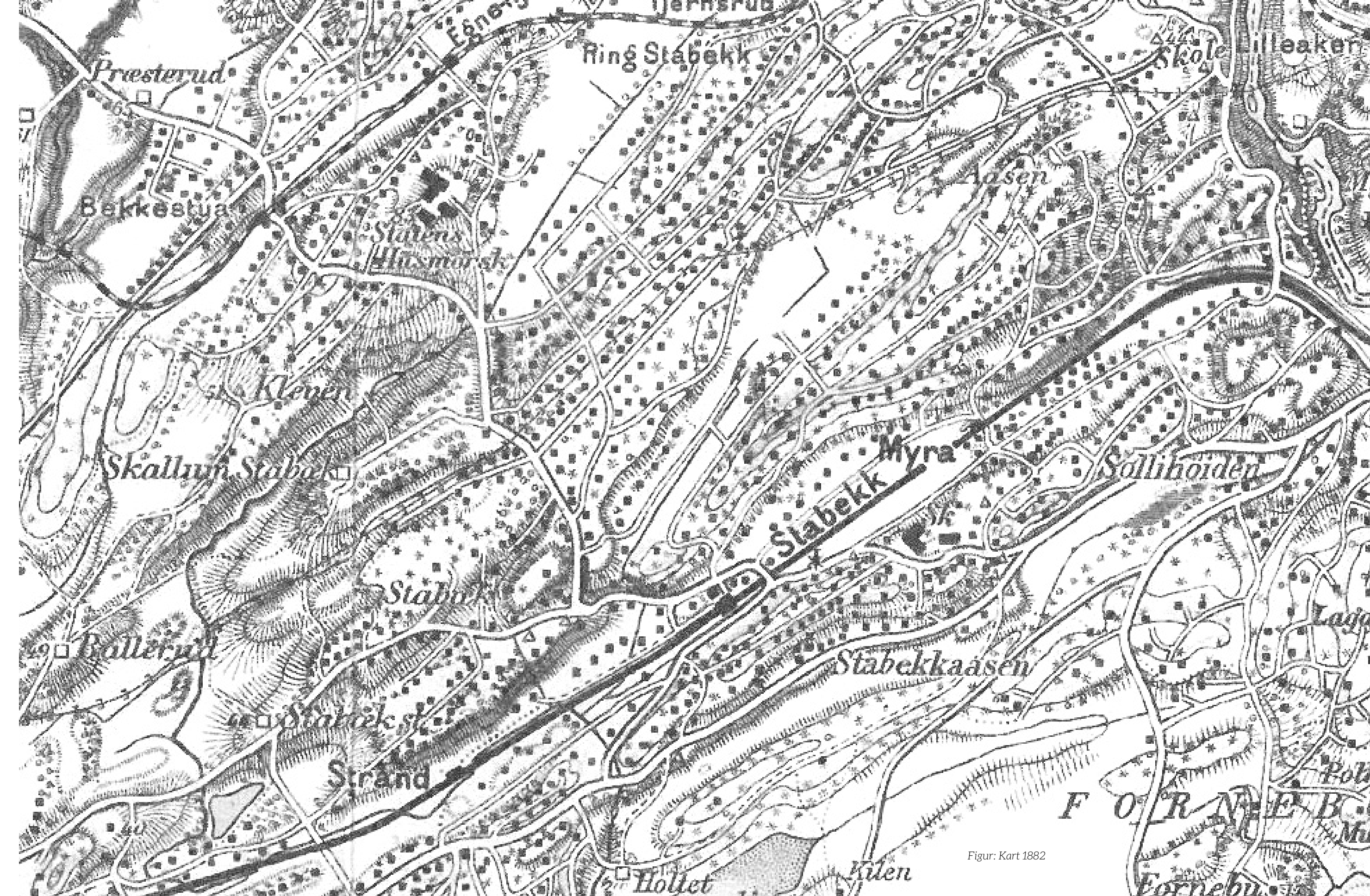




Figur: Foto Barbara Ring, ca 1885.

“ (...) paa Stabækplatformen frøs og hutret man alltid, og i regnveir blev man dyvaat. Og så selve Vestbanen! (...) Den var bestandig forsinket, og ikke i minutter, men i halvtimer og timer. (...) Gulmalte træbenker omkring en svær ovntrommel som om vinteren var rødglødende, saa man ikke kunde sitte paa de nærmeste pladser, heller ikke kunde man være nær vinduene, for der stod en susende blæst ind.

Barbara Ring (1870 - 1955)



Figur: Kart 1882

# DEL 1 TEORI

*Dette kapitlet omfatter et teoristudie om kompakt byutvikling. Studiet baserer seg hovedsakelig på tre bøker: Public Spaces – Urban Places: The Dimension of Urban Design (2010), Byer for mennesker (2015) og Kompakt byutvikling – muligheter og utfordringer (2015).*

## Den kompakte byen

### MILJØVENNLIG UTVIKLING OG DEN KOMPakte BYENS RENESSANSE

#### Hva er en kompakt by?

I dag bor over halvparten av verdens befolkning i byer. De nordiske byene er velfungerende og levestandarden er høy, men byene står likevel overfor store utfordringer som krever gode løsninger. Utfordringene er blant annet knyttet til håndtering av demografiske endringer, strukturendringer i næringslivet og utfordringer rundt forbruk av energi til oppvarming og transport–forbundet med (miljømessig) bærekraft (fornavn Dircknick-Homlfeld & Rolandsen, s 10). I tillegg må menneskeskapt klimaendringer håndteres og sosialt adskilte byområder motarbeides (ibid, s. 10).

”Urban designteori” er en av teoriene som diskuterer den kompakte byen. Ifølge fornavn Sirowy (2015) vektlegger denne teorien ”(...) forholdet mellom det fysiske og det sosiale, og konseptualiserer byrom som et sted for menneskers daglige aktiviteter” (s. 194). Teorien har et stort fokus på byrom og byliv, der både det fysiske og sosiale aspektet spiller en stor rolle for menneskers bruk av byrommet. Urban design er et interdisiplinært fagområde og har de siste 50 årene fått anerkjennelse som et eget felt (Carmona et.al., 2010, s. 3). Hensikten er å utforme byer og tettsteder basert på sosiale, estetiske og funksjonelle hensyn. Jane Jacobs, Kevin Lynch, Gordon Cullen, Christopher Alexander, Aldo Rossi, Ian Mcharg, Jan Gehl og andre kjente planleggere utformet denne retningen, som etter hvert ble kjent som urban design (ibid, s. 3).

En løsning kan være den kompakte byen, et begrep

lansert OECD, der 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.” (Hansen et al. 2015 fra OECD 2012). Målet med kompakt byutvikling er å skape bærekraftige byer der balansen mellom økonomisk, sosial og miljømessig utvikling står sentralt, da disse er tett bundet sammen (Hanssen et al., 2015, s. 15). Grunntanken bak bærekraftig utvikling, er at dagens behov skal dekkes, samtidig som fremtidige generasjoner skal få sine behov dekket. Imidlertid gjør stor ressursbruk og økende miljøproblemer at dette er krevende. Mange land strever med dårlig luftkvalitet og helseskader som følge av forurensing, i tillegg er stadig flere dyre- og plantearter utrydningstruet på grunn av menneskers enorme ressursbruk. Menneskeskapt klimaendringer og tap av grønnstruktur har en negativ påvirkning på både mennesker og miljø. Å skape mer bærekraftige byer og tettsteder ved å erkjenne og utbedre disse problemene, er derfor et viktig ledd i å ivareta en bærekraftig utvikling.

Mange mener at kompakte byer er svaret på dette, og den kompakte byutviklingsmodellen har fått stort gjennomslag politisk, ifølge Hansen (2015). Den er også nedfelt i norsk areal- og transportpolitikk, noe planretningslinjene for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging er et eksempel på (Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging 2014, s. 1-2). Her fremgår det at ”i by- og tettstedsområder og rundt kollektivknutepunkter bør det legges særlig vekt på høy arealutnyttelse, fortetting og transformasjon” og ”potensialet for fortetting og transformasjon bør utnyttes før nye utbyggingsområder tas i bruk.” Kompakt byutvikling er imidlertid ikke fri

for utfordringer, ifølge Hansen et al (2015). Selv om en kompakt by fører til reduserte CO2-utslipp, vil det være andre miljøhensyn som står i fare, slik som hensynet til det biologiske mangfoldet. Sosiale utfordringer kan dessuten oppstå dersom viktige offentlige rom forsvinner eller blir privatiserte, og marginaliserte grupper blir utestengt (Hanssen et al., 2015, s 13). Mer tettbygde steder kan også føre til tap av historiske områder, samt nedbygging av ubebygde arealer og grønne lunger som er viktige for overvannshåndtering og naturmangfold (Carmona et.al., 2010, s. 223). De grønne arealene kan redusere flomrisikoen, noe som er særlig aktuelt i dag. Likevel er det stor enighet om at bebygde områder bør fortettes, og spesielt rundt knutepunkt, for å oppnå reduserte transportavstander og høyere befolkningstetthet som gir grunnlag for bedre sosiale og kulturelle tilbud (ibid, s. 223 fra Breheny 1992 og Jenks et al 1996).

Tetthet er ikke et gode i seg selv, men når byen blir tettere blir det også kortere avstander mellom offentlig og privat tjenesteyting og andre funksjoner og dermed kan mye av persontransporten foregå på sykkel og til fots. En annen positiv effekt er at antallet potensielle kollektivreisende økes, noe som kan gi hyppigere avganger og et mer finmasket linjenett (Hanssen et al., 2015, s 17). Høy befolkningstetthet og kortere avstander kan altså føre til minsket bilbruk, økt bruk av kollektivtransport, mindre energibruk og redusert luftforurensing. Samtidig som man må passe på at kvaliteten på byrommene opprettholdes. Gehl (2010, s.78) skriver blant annet: ”Der er mange eksempler på steder med stor bygningdtæthed og dårlige byrom, der overhovedet ikke fungerer.” Hvis ikke byrommene er godt utformet vil det ikke hjelpe at det er stor tetthet, da vil ikke beboerne ønske å ta i bruk disse byrommene.

En levende by forutsetter likevel en kompakt struktur med en rimelig befolkningstetthet, akseptable avstander for gående og syklende og god byromskvalitet, ifølge Gehl (2010, s. 78-79). Det er mange eksempler på gode byrom kombinert med høy tetthet, for eksempel i Paris og Københavns sentrale bydeler. Gehl nevner Aker brygge i Oslo som et godt eksempel på nyere bebyggelse som ivaretar høy tetthet (260%) og attraktive uterom. Det er likevel viktige å bemerke at Aker brygge eies av private aktører der ansatte vektere sørger for å bortvise uønskede grupper slik som tiggere og skatere. Utformingen innbyr heller ikke til skating eller andre spontane aktiviteter, men kan snarere oppleves begrensende for hva som er akseptable aktiviteter og ”riktig” sosial oppførsel. Dette kan gjøre at noen grupper i befolkningen føler seg mindre velkomne i byrommene, påpeker Gehl.

#### Forstaden og den kompakte byen

Byene startet som samlingsplasser for handel der hverdagsaktiviteter lå i kort avstand fra hverandre. Dårlige levekår i den industrielle byen gjorde at mange ønsket å flytte ut til forstedene. Ny teknologi og alternative transportformer førte til desentralisering og stadig mer isolerte forsteder der daglige aktiviteter ble skilt fra hverandre. På 1990-tallet begynte man igjen å se fordelene ved å bo i by.

Før den industrielle revolusjon fant sted på 1700-tallet, ble transport hovedsakelig gjort med hest og til fots. Dette gjorde at folk måtte samles på bestemte steder for å drive handel, arbeid og annen aktivitet som krevde at flere mennesker møttes på samme sted. Byene startet som slike markeds plasser, og etter hvert oppstod det også store arbeidsplasser knyttet til industri. Nye transportformer som jernbanen førte til at det ikke lenger var

nødvendig med den tette relasjonen til bykjernen, og de nye transportformene førte til desentralisering (Carmona et.al., 2010, s. 24-25). Dette resulterte i dannelsen av forsteder, som var en ny form for urbanisering markant ulik fra den tradisjonelle urbane byen.

Carmona et.al. (2010, s. 25) utpeker to hovedkategorier av urbane steder, der den kompakte byen med høy tetthet, kombinert bruk, arbeidsplasser integrert i bykjernen, rekreasjonsarealer, boliger og parker, samt mange fotgjengere og syklister, representerer den ene. Den andre er den spredte, i høy grad bilbaserte, forstaden med lav tetthet, tydelig skille mellom arbeidsplass, bolig og rekreasjon, få parker og høyt energiforbruk. Steder befinner seg gjerne et sted mellom disse to kategoriene, med en større eller mindre grad av tetthet.

Forurensing, sykdom og kriminalitet førte til at resurssterke valgte å flytte ut av byen (Carmona et.al. 2010, s. 25). Bedre boliger, egen hage samt sosial status var også faktorer som gjorde at flere ønsket å bo i forstaden (ibid, s. 25). Hagebybevegelsen hadde i stor grad innvirkning på denne utviklingen med en idealisert forstad som umiddelbart så attraktiv ut (ibid, s. 25). Når privatbilismen ble vanlig begynte det å dukke opp forsteder stadig lengre unna byen, og ofte uten helhetlig planlegging til grunn (ibid, s. 25). Nå var man heller ikke avhengig av skinnegående transport, og arbeid, skole, bolig og fritidsaktiviteter trengte ikke lenger å ligge i nærheten av hverandre (ibid, s. 25). Det oppsto et hierarki i forstaden der noen av knutepunktene hadde butikker og service som tilfredsstilte befolkningens hverdagsbehov (Carmona et.al., 2010, s. 26). Dermed trengte man ikke lenger å dra inn til sentrum for å få tak i varer .

Fra 1990 og utover har det oppstått ny interesse for

byen. Man ser fordelene med å bo tett- slik som mindre energibehov, mindre transportbehov, flere tilbud samlet på ett sted og mange muligheter for sosial interaksjon (Carmona et.al., 2010, s. 34). "(...) the extra speed conferred by the car led to no more trips, more activities or saved time for the average person, but, instead, resulted in longer trips, with people travelling further to access the same things accessed locally a generation previously" (Carmona et.al. 2010, s.37 i Brog 1995). Bilen ga frihet til å kunne flytte ut av byen og skille daglige aktiviteter, men det sparte ikke tid, men førte heller til mindre funksjonelle steder. Realdania og naturstyrelsen har sammen dannet Forstædernes tænketank, som har som formål å se på utfordringer og muligheter for å bygge bærekraftige forsteder. Albrechtsen og Carlberg mener at byer og tettsteder må unngå byspredning, og at fortetting i områder som tåler det er en av løsningene for bedre transportalternativer, flere boliger og økt sosialt liv i forstedene (2013, s. 49). En undersøkelse viser at den danske befolkningen foretrekker å bo i enebolig (ibid, s. 68), og jeg vil anta at det samme gjelder for nordmenn. Forbindelsen med naturen er den egentlig grunnen til at så mange ønsker å bo i enebolig, og denne eneboligdrømmen trenger en ny definering der kontakten med naturen fortsatt er sentral, hevder Albrechtsen og Carlberg.

I forstaden er det viktig med en fortetting som ligger nær kollektivtransport og med infrastruktur som tåler fortettingen, mener Albrechtsen og Carlberg (2013, s. 51). Forstedene er dessuten veldig forskjellige og har utviklet sine egne særpreg, og kan derfor ikke behandles likt (Dircknick-Homlfeld & Rolandsen 2013, s. 12). Folk har aldri pendlet så mye som i dag til arbeid, matinnkjøp, henting og levering av barn (Albrechtsen og Carlberg 2013, s. 68). Den spredte forstaden fører dermed til mer

klimautslipp og et større energiforbruk enn den tette byen, og er på den måten langt mindre bærekraftig.

**Den problematiske modernismen**

Byene har endret seg drastisk siden den industrielle revolusjon, og det samme har ideen om hvordan byene på best mulig måte bør endres og forbedres (Carmona et.al., 2010, s. 21). Byene har endret seg fra den opprinnelige, sentraliserte og tette byen til å bli spredte, lite lesbare sentre (ibid, s. 21). Ved modernismens inntog ble de tradisjonelle, relativt lavreiste blokkene og kvartalene erstattet med lameller og punktblokker. Disse ble plassert i parker og andre åpne områder, og istedenfor at gatene ble innrammet av bygninger, skulle rommet flyte fritt rundt bygningsmassen for å gi lys og luft til innbyggerne. Dette var en motsetning til ideen om "det gamle torget" som er innrammet av bygninger og gater, og førte til utflytende uterom og gater der det var lite attraktivt å oppholde seg.

## BYENS BYGGESTEINER

**Bymorfologi**

Bymorfologi handler om byers fysiske form (Carmona et.al., 2010, s. 77). Et innblikk i morfologien og dens bestanddeler kan bidra til å forklare byens dynamikk, jamfør urban designteori hvor byens både fysiske og sosiale aspekter blir vektlagt som ramme for byens daglige aktiviteter (som nevnt innledningsvis, s. x). Under modernismen endret byens morfologi seg, som nevnt over, fra tette kvartaler som definerte gaten, til separate, frittstående bygninger som stod i åpne områder.

**Kvartaler**

Et kvartal kan defineres som en gruppe tomter avgrenset



Figur: Ulike "urban tissues" i byene Tallin(a), London(b) og Portland(c)

av gater (Fornavn Marjanovic 2015, s. 177). Variasjoner av gate, eiendoms- og kvartalstruktur skaper svært ulike miljøer, og det samme gjør fordeling av bygninger på eiendommene, sammen med bygningenes form (Carmona et.al., 2010, s. 77). De ulike strukturene eller mønstrene kalles for "urban tissue", og det er for eksempel stor forskjell å se på "urban tissue" til en middelalderby og en amerikansk modernistisk by (ibid, s. 77). Ved å studere dette bymønsteret, kan man komme fram til passende skala på et bestemt sted, og når man bygger videre på et steds "tissue" etableres en forbindelse mellom fortid og fremtid, ifølge Carmona et. al. Dette bymønsteret kan altså fortelle noe om stedets tilblivelse, og om det er dominert av eneboliger, blokker, industri og så videre. Bymønsteret vil også avsløre om byen har blitt til underveis eller om det er en nøye planlagt by med kvartalsstruktur.

Størrelsen på nye kvartaler kan avgjøres av den lokale konteksten (Carmona et.al., 2010, s. 98). I etablerte urbane kontekster eller på industritomter kan kvartalstørrelsen slutte seg til det eksiterende og jobbe sammen med den tidligere strukturen på stedet (ibid, s. 98). Grøntområder i bebygde områder har gjerne færre kontekstuelle spor som kan avsløre passende kvartalstørrelse (ibid, s. 98). I disse tilfellene bør kvartalstørrelsen avgjøres ved hjelp av analyser (ibid, s. 99). Man kan ikke fastsette det ideelle kvartalet mer detaljert, og det er ikke èn størrelse som passer overalt (ibid, s. 99).

Når det gjelder valg av typologi i en by, vil karrèbebyggelse, det vil si sluttede kvartaler, ofte være å foretrekke fordi den har en tydelig offentlig forside med innganger og andre aktiviteter mot gaten, og en mer privat bakgård (Carmona et.al., 2010, s. 101). Det kan likevel oppstå konflikter med hensyn til privatlivet, ettersom bakgårdene noen ganger ligger slik til at de blir brukt som gjennomgang av allmennheten. Den viktigste fordelten med karrèbebyggelse er likevel at den sørger for en sammenbundet gatestruktur (ibid, s. 101). Karrèbebyggelse har også større tetthet enn andre typologier, slik som lameller – frittstående blokker, og den tillater færre etasjer uten at det går utover antall leiligheter. I tillegg vil det være et åpent rom i midten som er bilfritt (ibid, s. 100). Det er altså mange fordeler med karrèbebyggelse, selv om den ikke vil passe inn alle steder. For eksempel vil områder med mye terreng kreve en annen typologi.

Ved planlegging av bystrukturen må også mikroklima som vind og sollys tas hensyn til (Carmona et.al., 2010, s. 97). Gatekvartaler består som regel av bygninger med mellom to og syv etasjer, med en naturlig grense på ti og tolv etasjer (ibid, s. 97). Skal man ha flere etasjer enn dette, vil som regel andre typologier passe bedre, og en

vanlig hybrid er lamell- og tårn kombinasjonen (ibid, s. 97). Kvartalsstruktur gjør at man kan bruke grunnleggende typologier som kan gi sammenheng og god urban form uten å måtte ha bestemt arkitektonisk form eller innhold (ibid, s. 96). Man kan på den måten designe byer uten å designe bygninger, og de detaljerte bygningsplanene kan komme senere i prosessen.

**Gatestruktur**

Før var byen bygget opp med et nettverk av transportårer og sosiale rom, men nå har bilen i stor grad tatt opp plassen (Carmona et.al., 2010, s. 82). Bilen har ofte hovedprioritet og de myke trafikantene må tilpasse seg denne. Whyte gjorde en studie i en gate i New York for å se på antallet reisende med bil og til fots. Det viste seg at det reiste 26 000 biler på en 15 meter bred vei, og 26 000 fotgjengere reiste innen samme tidsintervall på et fortau på 1,8 meter (Carmona et al., 2010, s. 106 fra Whyte’s studier). Dette illustrerer hvordan bilen dominerer byer og tettsteder, tross sin plassineffektivitet.

På et lokalt nivå er det behov for en gateutforming som på en varsom måte klarer å integrere alle de ulike transporttypene (Carmona et.al., 2010, s. 108). Gater som møter andre gater er å foretrekke i et bærekraftig-perspektiv, fordi høy grad av permeabilitet gir robuste gater som lett kan tilpasses endringer (ibid, s. 93). Man bør utvikle gater som beskytter det sosiale livet i gaten, et sted der bilen gis tilgjengelighet, men der fotgjengerne dominerer (ibid, s. 108). "Shared space", der myke og harde trafikanter deler på gaterommet, fører, jamfør Carmona et al., til mer oppmerksom og forsiktig kjøring og større hensyn blir vist fra bilistene (ibid, s. 109). På den måten blir det å kjøre, gå og sykle integrerte aktiviteter som benytter samme areal. Det er likevel ikke alltid slik at "shared space" vil fungere. Er gaten høyt trafikkert

kan det føles vanskeligere å krysse gaten, ettersom det ikke er bestemte krysningspunkter: "(...) the solution is not the removal of cars from the city – far from it. The most vital American public spaces are full of cars. But those cars move slowly, due to the appropriate design of the thoroughfares." (ibid, s. 109 fra Duany et al 2000). Målet er ikke å forby bilen fra gatene, men å få til en utforming som fører til mer saktekjørende og hensynsfulle bilister.

De gatene som mange mener fungerer svært godt som sosiale og funksjonelle rom, har noen likhetstrekk (Carmona et.al., 2010, s. 107). De føles sikre selv om mange biler og mange mennesker deler gaten uten store inndelinger, samtidig som stedets karakter er bevart (ibid, s. 107). Gehl (2010, s. 81) hevder at: "(...) der bliver mere liv i bykvartererne, jo flere der færdes langsomt." Bilene er også med på å gi liv, men det er likevel viktig at bilene kjører sakte slik at de som går og sykler ikke får forringet sin opplevelse av stedet.

## HVORDAN BRUKE BYENS BYGGESTEINER TIL Å SKAPE EN GOD KOMPAKT BY?

**Fortetting**

*Hvorfor fortette?*

Tett bebyggelse og fortetting er klare kjennetegn ved kompakte byer. Fortetting forstås som "byggevirksomhet innenfor dagens tettstedsgrense som fører til høyere eller mer effektiv arealutnyttelse" (Guttu og Thoren 1998, s. 4). Norske byer og tettsteder fortettes i økende grad, men tettheten varierer, og det er først og fremst de store

byene som har høy tetthet (Hanssen et al., 2015, s 20). Innenfor den sammenhengende bybebyggelsen i Oslo og nabokommunene har befolkningstettheten økt med 29 % fra 1985- 2012 (Dokument nr. 3: 11, 2006 - 2007). Norge har siden 90-tallet hatt en aktiv fortettingspolitikk der det særlig fortettes rundt de store byene. Det er kontekstavhengig hva som anses som tett, og det som er tett i utkantstrøk er ikke nødvendigvis tett i sentrum (Marjanovic 2015, s. 191). Tetthet er dermed relativt og avhenger av blant annet kultur, land og personlige preferanser. Tetthet kan måles på ulike måter, der den vanligste er å måle forholdet mellom antall m2 bebyggelse og antall m2 tomteareal (Hanssen et al., 20015, s 16). Dette kalles % BRA (tidligere % TU).

*Hvordan fortette?*

Fortetting skjer på hovedsakelig tre måter (Hanssen et al., 2015, s 17): transformasjon der tidligere industriareal er gjøres om til boligformål med arbeidsplasser og service som er mindre arealkrevende. De siste ti årene har det vært endringer i næringsstrukturen fra industri og produksjon til kunnskaps-, service – og tjenesteproduksjon. Dette har frigjort store arealer innenfor tettstedsgrensen blant annet på Økern, Løren, Ensjø, Nydalen, Aker Brygge, Skøyen og Hasle i Oslo. Fortetting kan også skje ved intensivering av arealet innenfor tettstedsgrensen der blant annet innfylling av ny bebyggelse mellom eldre bebyggelse er en metode (ibid, s 17). En annen form for intensivering er økt utnyttelse ved å bygge i høyden og øke bygningsdybden, dette skjer gjerne rundt kollektivknutepunkt. En tredje form for intensivering er fradeling av tomter i spredtbygde strøk, såkalt eplehageutbygging (ibid, s 17). Den tredje hovedformer for fortetting er ekspansjon, som vil si bygging på ubebygdt mark innenfor tettstedsgrensen, altså på for eksempel grøntarealer og parkeringsplasser (ibid, s 17).



Figur: Foto nytt innfyll mellom eldre bebyggelse, Frogner.

Fortettingens fysiske form er begrenset av hvilke type kvartaler vi jobber med. Kvadratiske kvartaler krever en annen fysisk form for fortetting enn modernismens parallelle volumer. Det er to måter å fortette eksisterende former på, den ene er tilføyelse til den eksisterende bebyggelsen. Tilføyelse kan ha ulikt omfang der den utgjøre mer enn 50% av kvartalet og andre steder langt mindre enn 50% av kvartalets areal (Marjanovic 2015, s. 177). Den andre metoden er total endring av kvartalet, i



Figur: Flyfoto kvartalvariant med omsluttet bebyggelse og volumer inni, Ensjø.

dette tilfellet vil ny bebyggelse utgjøre 100% av kvartalet (ibid, s. 178). Når man skal studere fortettingens omfang, altså foreta en kvantifisering, må man vurdere mengden av det nye i kvartalet (ibid, s. 179).

Eksisterende bebyggelse legger i stor grad føringer for bebyggelsesform og høyde på nye bygninger (Marjanovic 2015, s. 190). Mange fortettingsprosjekter i Oslo er ulike varianter av kvartaler med omsluttet bebyggelse, og flere av de har også bygninger inne i kvartalet for å utnytte tomten (ibid, s. 190). Dette har ført til en ny kombinasjon med leilighetsblokker og rekkehus, noe som gir mulighet for ulike boformer og dermed en mer sammensatt beoergruppe (ibid, s. 190). De oppfyller dermed ett av hovedmålene til kompakt byutvikling: sosialt mangfold (ibid, s. 191). Mange av fortettingsprosjektene inneholder også andre funksjoner som barnehager, butikker, kafeer og kontorer, noe som oppfyller enda et hovedmål i kompakt byutvikling, nemlig funksjonsblanding.

Riksrevisjonen konkluderer med at den byutvikling som

foregår i Norge ikke er bærekraftig (Dokument nr. 3: 11, 2006 - 2007). Byer og tettsteder har et utbyggingsmønster som beslaglegger altfor store arealer, og de blir stadig større. Andelen boligbygging innenfor tettsteds grensen er lavere enn den var før 1995. Dette gjelder hovedsakelig byer med en befolkning på under 100 000 innbyggere (ibid). Dette krever enda sterkere lut når det gjelder å få til utbygging som beslaglegger mindre areal, og som samtidig gir god kvalitet til stedet.

### Bærekraft i den kompakte byen

#### Bærekraftige byer og tettsteder

Det er vanlig å dele bærekraftbegrepet i tre deler: miljømessig, sosial og økonomisk bærekraft. Miljømessig bærekraft handler om reduisering av klimagas-ser, miljøgifter samt bevaring av biologisk mangfold, naturområder og jordbruksområder (Hanssen et al., 2015, s 17). Sosial bærekraft dreier seg om blant annet levekår, beboernes opplevelse av bomiljø og sosialt liv i nabolaget. Det kan også handle om tilgangen til felles goder og medvirkning i samfunnet (ibid, s 17). Økonomisk bærekraft kan dreie seg om å opprettholde gjennomsnittlig velferdsnivå og tillate velferdsvekst for de økonomisk ressursvake i befolkningen. De siste årene har bærekraft-begrepet blitt kritisert for ikke å ta nok hensyn til det sosiale aspektet der individuelle preferanser og livskvalitet mangler. Derfor har ordet liveability blitt mer aktuelt, da dette begrepet dekker sosiale, kulturelle, økonomiske og andre individuelle forskjeller i befolkningen som kan fortelle noe om deres livskvalitet og trivsel i et område. I tillegg handler liveability om å gjøre endringer "her og nå" som raskt gir positiv effekt på beboernes livskvalitet (Journal of Planning Education and Research, 2015 ). Bærekraft-begrepet har gjerne langtids-effektene som mål, med mindre fokus på det lokale (Journal of Planning Education and Research,

2015 ). Både bærekraftbegrepet og liveability bør tas hensyn til for eksempel ved hjelp av medvirkning der alle grupper i befolkningen kan bli hørt.

Verdens byer dekker kun 1,5% av jordas areal, men de har en enormt negativ påvirkning på det globale klimaet (Carmona et.al., 2010, s. 51). Likevel har forskere konstatert at det å bo tett er bedre enn å spre seg utover ubebygde land (ibid, s. 51). Byer vokser 2,3% hvert år, noe som legger stort ansvar på de som jobber med å utvikle og minimere de negative miljøeffektene som skapes i byene (ibid, s. 51 fra Newman 2006).

Selv om staten og kommunene har skrevet under på at de skal jobbe for å bedre miljøet, er det sjeldent noe som skjer i praksis. Miljøhensyn har ikke klart å konkurrere med de styrende markedskreftene, og politikere prioriterer økonomisk vekst koblet til sosial velferd istedenfor miljømessig velferd (ibid, s. 51). Private aktører på sin side ser ofte på miljøhensynet som nok en brysom kostnad (ibid, s. 51). Selv om de fleste er enige om at det må mer drastiske tiltak til for å bremse de negative miljøeffektene, viser det seg at miljøhensyn likevel ikke blir prioritert, og økonomi ser ut til å være styrende.

### Boligtyper

Bebyggelsesformer som rekkehus og blokker forbraker mindre energi enn eneboliger. De kompakte bygningstypene har en liten ytterflate sammenlignet med gulvflaten, og på den måten lekker det mindre varme fra disse boligtypene (Hanssen et al., 20015, s. 19). En etasjes enebolig trenger omtrent dobbelt så mye energi per kvadratmeter til oppvarming som en blokkleilighet (ibid, s. 19). Rekkehus har et energibehov som befinner seg et sted imellom disse. Eneboliger er gjerne større og har mer gulvareal, noe som fører til ytterligere mer energibehov. Eneboliger er dermed den mest energikrev-

	1900 Gamle byområder	2000 Nye byområder høi tetthet	2000 Nye byområder rekkehus	2000 Nye byområder eneboliger
Gjennomsnittlig husstandstørrelse	4 personer	1,8 personer	2,0 personer	2,2 personer
Gjennomsnittlig boligareal pr. beboer	10 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>	60 m <sup>2</sup>
Boligareal- prosent	200%	200%	25%	20%
Areal boliger pr. hektar	475 stk	155 stk	21 stk	8 stk
Areal bebodd pr. hektar	2.000 personer	280 personer	42 personer	17 personer

Figur: Antall beboere og boligtypologi. Figuren illustrerer hvor mange flere som kan bo på samme areal i henholdsvis gamle byområder, nye byområder, områder dominert av rekkehus og områder dominert av eneboliger.

ende boligtypologien og det bør derfor velges andre typer boliger når det skal fortettes.

Carmona et.al (2010, s. 43) skriver om "neighbourhoods" som på norsk kan oversettes til strøk eller nabolag. Strøk er ofte begrenset til 5- 10 minutters gange fra for eksempel et knutepunkt slik at nabolaget i størst mulig grad kan benytte seg av kollektivtransport. Transit- Oriented Developments, eller TOD, er et by - og tettstedsprosjekt som fokuserer på samspillet mellom gående, syklende og kollektivnettet (Gehl 2010, s 117). Dette er gjerne byer og tettsteder med god kollektivdekning og med kompakt bebyggelse slik at en viss mengde folk kan benytte seg av gang- og sykkelnettet samt kollektivtilbudet (ibid). TOD-prosjekter konsentrerer seg om utvalgte knutepunkt der tettheten økes og fører til mer bærekraftige byer og tettsteder.

Planleggere og politikere bør etterstrebe variasjon i befolkningssammensetning, boligpriser og arbeidsplasser (Carmona et.al., 2010, s. 145). Variasjon i boligtyper gir robuste nabolag der man kan leve hele livet, bedre balanse mellom fasiliteter som skoler og eldreomsorg, samt økt trygghet på grunn av aktiviteter store deler av døgnet (arbeidsplasser og service) (ibid). De offentlige rommene skal være til for alle grupper i befolkningen da det er i disse rommene vi lærer å omgås og forstå hverandre, og det er her folk som ellers ikke ville oppsøkt hverandre møtes (Gehl 2010, s 119). Sosial oppdeling kan unngås ved å tilby ulike boformer (rekkehus, byleiligheter osv.), målgrupper (sykepleiere, studentene osv.) og steder (natur, hage, byliv) som vil appellere til flere grupper i befolkningen og føre til et mer blandet område (Albrechtsen og Carlberg 2013, s.62). I dag er det i tillegg stadig flere som bor alene, både unge og eldre, og det er derfor behov for boligformer som passer disse gruppene (ibid, s. 63). Dette vil kunne øke den sosiale bærekraften.

### Grønnstrukturens rolle i den kompakte byen

Det foregår mange diskusjoner om arealbruk og nedbygging av grøntarealer og dyrket mark i Norge. I 2009 - 2010 ble 99% av utbyggingen i Oslo foretatt innenfor tettsteds grensen (Thorén og Saglie 2015, s. 126). Man kan derfor si at byspredningen i Oslo så å si har stoppet opp. Dette fører til at de arealene det bygges på må utnyttes effektivt, og at grønne lunger innenfor tettsteds grensen står i fare for å bli nedbygget. Slike nedbygginger innenfor byggesonen skaper store protester i Oslo (ibid). Det er også diskusjon om byutvidelse ved å bygge i marka og dermed også en endring av den lovpålagte markagrensa (ibid). Fortetting skaper altså noen utfordringer med tanke på utbygging av grønne arealer innenfor tettsteds grensen i tillegg til press på markagrensa.

Det er først og fremst rekreasjonsegenskapen til grøntarealene som har fått gjennomslagskraft og økt politisk forståelse i Norge (Thorén og Saglie 2015, s. 131). Biologisk mangfold og overvannshåndtering har i mindre grad fått oppmerksomhet, men dette kan endre seg (ibid). Thorén og Saglie skriver at: "Vi opplever også økte helseplager på grunn luftforurensinger og støv som også til en viss grad kan dempes ved hjelp av grønne områder." De grønne arealene kan redusere støv og forurensingsplager, noe som øker viktigheten av disse områdene ytterligere. Selv om naturmangfold har fått en styrket lovgivning, kan det se ut til at det er grønnstrukturen som vil tape i framtidens planlegging (ibid). Vern av grøntarealer blir nedprioritert til tross for stor enighet om de positive effektene av slike områder.

Ved nybygging innenfor tettsteds grensen må det gjøres en avveining mellom fortetting og vern av grønne arealer (Hanssen et al., 2015, s.18). Når natur bygges ned utenfor byer og tettsteder, er tapet av biologisk mangfold størst. Nye utbyggingsområder uten sammenheng mellom eksisterende tettsted og ny bebyggelse kan føre til fragmentering av grønnstrukturen og tap av arts mangfold (ibid). Det er som regel i de større sammenhengende naturområdene at arts mangfoldet er størst (ibid). Det går også med mer areal ved en byutvidelse siden utbygging i tettbygde strøk må forholde seg til den eksisterende bebyggelsen og bygge tett (ibid). I en byutvidelse bygges det gjerne mindre tett, og da kreves det mer areal. Mindre grønne arealer innenfor tettsteds grensen kan likevel inneholde betydningsfull biologisk mangfold, og ikke minst har disse arealene stor betydning for innbyggernes helse, trivsel og livskvalitet (ibid, s.19).

### Stedsidentitet

#### Hva er stedsidentitet?

Stedsidentitet er det som skiller steder fra hverandre. De har ulik historie, byggestil, funksjon og uttrykk. Jane Jacobs understreker viktigheten av at "(...) knutepunkt og møteplasser reflekterer individualiteter og karakteren ved nabolaget, og trekker på sine egne særegne kombinasjoner av fortid og nåtid, klima og topografi, og perioder av vekst" (Sirowy 2015, s. 194 fra Jacobs 1958). For Jacobs er hensynet til særpreg avgjørende for å differensiere ulike steder og oppnå vellykkede plasser (ibid fra Jacobs 1958).

Stedsånd eller "genius loci" vil si at folk oppfatter noe mer enn den fysiske og sensoriske delen av stedet og føler en tilknytning til stedets ånd (Carmona et.al., 2010, s. 119 fra Jackson 1994). Et sted uten identitet kan kalles stedløs, slike områder virker å mangle mening (ibid, s. 123). Det er flere årsaker til stedsløshet, blant annet samtidens markedskrefter og reguleringstilnæringer (ibid). Markedskreftene kan føre til at det bygges forholdsvis like boliger på ulike steder og reguleringsbestemmelser kan gi føringer som tvinger tettsteder til å utvikle seg på en måte som ikke gagnar stedet.

Globalisering har ført til mer standardiserte løsninger og sentraliserte avgjørelsestakere (Carmona et.al., 2010, s. 124). Dette gir utfordringer knyttet til det lokale verser det globale, og en tendens til at kulturer og steder standardiseres, noe som igjen fører til tap av steder som lokalbefolkning bryr seg om, altså stedstap (ibid, s. 125). Beboerne føler ikke lenger at de hører til. Det å involvere beboerne før, under og etter en planleggingsprosess kan derfor være gunstig, og man kan få informasjon som ellers ville vært vanskelig å finne.

*Hvordan bevare stedsidentitet?*

Respekt og kunnskap om den lokale konteksten er et hovedkriterium for å lykkes med urban design, og stedets unike særpreg er en viktig ressurs (Carmona et.al., 2010, s. 47). Modernismen førte til at forholdsvis like "klosser" med bygninger ble plassert rundt i hele den vestlige verden (ibid). Tanken om en sunnere livsstil for alle var god, men stedenes egenart og spesielle karakter ble ikke tatt hensyn til. Dette har ført til en motreaksjon der flere jobber for å bevare det stedstypiske. Dessverre blir fortsatt mange prosjekter realisert uten særlig hensyn til stedets egenart (ibid).

Det betyr likevel ikke at nybygg slavisk må følge en bestemt bygningsstil som "passer" på stedet (Carmona et.al., 2010, s. 187). Stil er bare ett aspekt, og skala og rytme er for eksempel viktigere for at bygningen skal passe inn (ibid). Det er flere tilnærminger for å skape harmoni mellom ny og eksisterende bygningsmasse, for eksempel kan man kopiere eksisterende bygninger. Dette kan imidlertid gi motsatt effekt av det man ønsker, nemlig gjøre kvalitetene man vil framheve svakere (ibid). Den andre tilnærmingen er å plassere bygninger som er i sterk kontrast med stedets arkitektur. Som regel er en ønsket tilnærming et sted mellom de to ytterpunktene der man prøver å tolke istedenfor å imitere den lokale, romlige og visuelle karakteren (ibid). Man ønsker at nye bygninger og plasser skal utvikle stedets særpreg videre. Nye bygninger kan gjerne stå i kontrast til eksisterende bebyggelse hvis det er gjort på en hensynsfull måte, men målet bør ikke være at ny bebyggelse skal skille seg ut for "vinne" oppmerksomheten på stedet (ibid, s. 188).

Alle steder krever likevel ikke samme grad av kontekstuelle tilnærming (Carmona et.al., 2010, s. 47). Steder med stor grad av enhetlig karakter krever generelt mer

sensitiv tilnærming, mens steder med lite miljømessige kvaliteter åpner muligheter for å skape ny karakter i området ibid). De fleste områder havner et sted mellom disse ytterpunktene. Respekt for eksisterende gatenett, kvartal og eiendomsstørrelser fører til mer harmonisk integrering (Carmona et.al., 2010, s. 189). Plassering forteller hvordan en bygning er plassert på tomten og hvordan den relaterer seg til andre bygninger (ibid). Respekt for de andre bygningenes linjer, samt gatefronten, er viktig for å definere uterom, og brytninger i gatelinjen bør være påført med vilje og skal ikke være tilfeldig (ibid). Bygninger med høy skulpturell karakter bør kun være unntak, og ved innfyll er det en tommelfingerregel å følge bygningslinjen langs gaten (ibid). Bygninger som trekker seg vekk fra gaten er mindre tilgjengelige for de som går forbi og den gjør den romlige følelsen i gaten mindre (ibid). Plassering av nye bygninger bør tilpasse seg det eksisterende by-mønsteret (tissue, se under kapittelet om "Byen byggesteiner") slik at bystrukturen får et helhetlig uttrykk, og de bør plasseres slik at gatestrukturen og den romlige følelsen forsterkes.

Skala er noe annet enn størrelse, og handler om oppfatelsen av et objekt sammenlignet med det rundt (Carmona et.al., 2010, s. 190). En bygnings sin skala kan dermed være harmonisk når det kommer til menneskelig skala, men ikke med sine omgivelser (andre bygninger rundt). Nye bygninger i etablerte kontekster virker mer harmonisk integrert hvis de har liknende visuell skala som nabobygningene (ibid).

**Bokkvalitet**

Lene Schmidt (2015, s. 161) skriver om hvordan hensynet til bokkvalitet og sosial bærekraft blir ivaretatt i planprosesser, og hvordan bokkvalitet blir ivaretatt i områder med

høy tomteutnyttelse. Bokkvalitet defineres som: "(...) de bestemte kvalitetene ved boligen og bomiljøet som tillegges verdi" (ibid). Dette kan for eksempel være solforhold, størrelsen på boligen, tilgang på grøntarealer, boligtyper, samt kollektivtransport. Sosial bærekraft kan vurderes ulikt, men fraflytting og botid kan indikere stabile og ustabile miljøer. Sosial bærekraft handler også om å inkludere mennesker med ulik kjøpekraft for å sikre gode bomiljøer med variert befolkningssammensetning (ibid). Bomiljø vil si samspillet mellom fysisk miljø, sosialt miljø og sosial organisering (ibid). De største utfordringene når det gjelder bokkvalitet, er at rekreasjons- og lekeareal er under press (Schmidt 2015, s. 173). Beboersammensetningen er også skjev og fører til et dårligere bomiljø med en ensidig befolkningssammensetning, samt økt segregering (ibid). Tidligere var målene i boligpolitikken målbare og man satset på sosial utjevning, i dag er målene "runde" og generelle slik som: "Alle skal kunne bo trygt og godt" (Schmidt 2015, s. 174). Slike mål er både vanskelig å vurdere og vanskelig å håndheve.

En casestudie av tre fortettingsområder med høy tetthet viser at beboerne er mest fornøyd med bokkvaliteter som kollektivtilbud, trivelige gater og plasser, samt butikker og service (Schmidt 2015, s. 166). Dette er kvaliteter som ofte kjennetegner urbane strøk. To av tomtene, Bassengtomen i Trondheim og Ski Amfi, omfatter store, dyre leiligheter som har ført til en homogen beboergruppe der de med begrenset økonomi ikke er inkludert. I Solsiden i Nydalen derimot, er det et stort antall små leieleiligheter med stor gjennomtrekk og et anonymt miljø (ibid, s. 167). Ingen av prosjektene er i særlig grad tilrettelagt for barnefamilier. I Ski Amfi mangler felles uterom helt, noe som fører til at området er lite attraktivt for denne gruppen. I mange nye fortettingsprosjekter er mangel på tilgang til leke- og rekreasjonsarealer vært økende siden

1999, og dette er spesielt synlig i de større byene (ibid, s. 162). Kvaliteter som uterom, sol og dagslys er i ulik grad ivaretatt i fortettingsområdene. Beboerne som får fire timer sol eller mer er fornøyde og synes det er passe (Schmidt 2015, s. 170).

Schmidt (2015, s. 172) skriver videre at: "Lover, vedtekter og reguleringsbestemmelser er nødvendige, men ikke tilstrekkelige virkemidler for å sikre bokkvalitet." I Solsiden ble etasjehøyden økt fra fem til ni etasjer, enda det sto eksplisitt i bestemmelsen i kommunedelplanen at det skule være maks fem etasjer med inntrukket toppetasje (ibid). Studier har vist at utbyggerne ofte går inn i forhandlinger for å øke tomteutnyttelsen og dermed avviker fra planene (ibid, s. 173). Tidligere erfaringer har også vist at lokale eiere ser mer på seg selv som samfunnsutviklere som ønsker å satse på stedet enn eksterne eiere (ibid). De lokale eierne kan derfor være mer tilbøyelige til å samarbeide om å bevare stedsidentitet og skape helhetlige prosjekter. Schmidt skriver at hensynet til utbyggers økonomi har blitt brukt som argument i planprosessen for ikke å anlegge felles uteareal i Ski Amfi (ibid). Det er betenkelig at utbyggers økonomi blir prioritert framfor gode bokkvaliteter for befolkningen. Likevel er det igjen økonomi som har tendens til å vinne fram under planleggingsprosesser og utbygging.

**Byrom og bykvalitet**

Det er flere faktorer som er avgjørende for at man skal få velbesøkte byrom. Det ene er menneskelig skala. Det må arbeides nøye med romdannelse, proporsjoner og størrelsesforhold for at det skal kjennes behagelig ut å ferdes i byen (Gehl 2010, s 172). Vinduer og dører er særlig viktige da vi klarer å sammenligne de med vår egen kropp og får dermed en følelse av menneskelig skala. Hvis alle dimensjoner blir bygget altfor store er det

vanskelig å senere oppnå menneskelig skala og attraktive rom (ibid, s 176). Den andre faktoren er trygghet. Trygghet er avgjørende for bykvaliteten, blant annet med hensyn til trafikk og ulykker (ibid, s 101). En annen side av trygghet er beskyttelse fra kriminalitet og vold. Liv i gaten og langs gaten er viktig da det er synlig aktivitet til stede i byen. Bygninger med blandet funksjon med handel og service sørger for at det er aktivitet store deler av døgnet, noe som øker trygghetsfølelsen (ibid, s 109). Boliger nært byens fellesrom styrker også den opplevde og reelle tryggheten på kvelds- og nattestid (ibid).

Forstedene har en mer spredt struktur, ofte med kjøpesentre, og har derfor ikke den samme muligheten til å skape et sammensatt og yrende liv som den tette byen (Albrechtsen og Carlberg 2013, s. 53). Imidlertid kan "festprinsippet" få mennesker stuet sammen på et lite sted, få et rom til å virke folksomt tross et lite antall personer. (Gehl 2010). Byrommene må derfor tilpasses stedets skala og befolkningstetthet, slik at man også på små steder kan få en opplevelse av livlige gater og byrom. Dette er fordi mennesker liker å oppholde seg rundt andre mennesker, og befolkede byrom gir en bedre følelse av "byliv". Livet i gater og byrom har dermed en selvforsterkende effekt, ifølge Gehl (2010).

**Gaten**

Gaten er tredimensjonal og lukket av bygninger. En vei har én hovedfunksjon: å transportere biler raskt (Carmona et.al., 2010, s. 182). Gaten har mange funksjoner og gateløpet kan være lukket, åpent, svingete, rett, formelt eller uformelt (Carmona et.al., 2010, s. 182). Mange mener at gaten har blitt gjenoppdaget som sosialt rom og et viktig element som forbinder byen (Carmona et.al., 2010, s. 102). Bærekraftig urban design må kunne imøtekomme de ulike transporttypenes behov samtidig som

den skal vektlegge de sosiale møteplassene som finner sted i gaten (ibid). Bilenes forstyrrende effekt på gateliv er ikke uforanderlig, og ulike tilnærminger kan føre til endringer (ibid, s. 104). For at dette skal skje trengs det en holdningsendring hos viktige nøkkelpersoner som politikere og veiplanleggere (ibid). Carmona et.al. (2010, s. 105) hevder at: "Road engineers have sometimes been likened to religious fundamentalists: if it isn't in the manual, then it can't be done because children will die." Veimanualer gir ikke alltid svar på hva som faktisk skaper gode plasser for mennesker. Dette er en stor utfordring hvis man ønsker å tilpasse gater på stedets premisser, noe som tross alt gir de beste resultatene.

**Byrom og byliv**

Sirowy (2015, s. 193) definerer offentlige rom som: "(...) felles grunnlag for menneskelig samhandling innenfor en by –og de stedene som vi deler: gater, fortau, torg, markeds plasser, havneområder, parker, museer, biblioteker og mange andre." Tradisjonelt har de offentlige rommene vært der det offentlige livet har utspilt seg, der normer blir utfordret og bekrefter, et sted der politiske saker blir debattert og der mennesker kommer i prat med hverandre (ibid). Sirowy (2015, s. 193) mener derfor at: "(...) kvaliteten på det sosiale liv i det offentlige rom bør være i fokus i ethvert byutviklingsprosjekt."

Trenden de siste ti årene er likevel nedgang i offentlig rom og tap av offentlig sfære i byene (Sirowy 2015, s. 193). Det er to hovedårsaker til dette. Den ene er større mistillit og frykt i byer og den andre er kommersialisering av byrom (ibid). Begge disse faktorene har ført til privatisering av byrommene. Dette har vist seg i forsryvninger virksomheter med lav avkastning, ressursvake husholdninger, og bortføring av uønskede aktiviteter (ibid). Byrommene har alltid vært viktige for mennesker,

men i dag blir det stadig færre av dem. Private eiere kan selv bestemme hvem som skal få lov til å oppholde seg i byrommet, noe som fører til ekskludering av noen grupper som igjen vil redusere den sosiale bærekraften i området (ibid, s. 193). Uterom er et viktig element i kompakte byer, og størrelsen på uterommene og rommenes funksjoner kan si noe om hvor godt egnet de er for ulike aktiviteter. Likevel er det begrenset med felles utearealer i de nye fortettingsprosjektene, og i tillegg er mange av uteområdene bygget på garasjetak, noe som reduserer beplantingsmulighetene (ibid, s. 191). Marjanovic (2015, s.191) skriver at nærhet til grøntarealer som ligger maks 500 meter unna boligen muligens kompenserer for små utearealene. Dette er likevel problematisk for yngre barn som ikke kan bevege seg utenfor boligområdet alene, og som likevel trenger stor plass til utfoldelse.

Banerjee argumenterer for at urban-designere bør fokusere mer på offentlig liv enn offentlige plasser (Carmona et.al., 2010, s. 138 fra Banerjee 2001). Offentlig liv er en bredere tilnærming da offentlig liv også er det som skjer rundt kafeen og ved bokhandelen. Her foregår det sosial interaksjon uavhengig av om det er offentlig eller privateid, så lenge det er åpent for allmennheten (Carmona et.al., 2010, s. 138). Det finnes formelt offentlig liv og uformelt offentlig liv. Urban design er først og fremst interessert i det uformelle offentlig livet som foregår utenfor de formelle institusjonenes områder (ibid). Disse stedene handler om valgfrihet. Ingen må bruke stedet, og det finnes vanligvis flere ruter og plasser å velge mellom. Likevel velger folk av ulike grunner som tilgjengelighet, interesse og trygghet å oppholde seg på bestemte plasser i omgivelsene sine (ibid, s. 139). Istedenfor å bestemme menneskers aktivitet og oppførsel, kan urban design manipulere byrom slik at sjansene for at ønsket aktivitet eller oppførsel skal finne sted er større (ibid, s. 134).

I en undersøkelse om sitteplasskvalitet kom det fram at de viktigste kriteriene for opphold i byrommet var godt mikroklima, god plassering (gjørne i kantene på rommet der man får oversikt og utsikt), og passende lavt støynivå slik at man kan føre en normal samtale (Gehl 2010, s 150). I tillegg kom utsikt som viktig kriterium, for eksempel utsikt til vann, trær, god arkitektur og kunst, men byliv og mennesker er likevel hovedattraksjonen (ibid, s 151). Hel- og halvprivate soner i byene er viktige, og særlig fortauskafeene er viktige for oppholdsaktivitetene i kantsonen (ibid, s 155). Varierte oppholdsmuligheter vil gi mange handels- og interaksjonsmuligheter.

For å imøtekomme dagens behov i byrommet bør det være rom for "den faste" daglige bruken og rammen i bylivet, og den mer midlertidige bruken som arrangementer (Gehl 2010, s 171). Dette kan være karneval, fester og konserter. Byen bør ha byrom med høy kvalitet som fungerer godt til hverdags, men det bør også være plass til mange slags aktiviteter som gir liv og variasjon til byen (ibid).

## VEIEN VIDERE

Sieowy hevder at hovedutfordringen i den kompakte byen er gapet mellom strategiske planer og virkeligheten (2015, s. 205). De private aktørene ønsker seg kontroll, forutsigbarhet og god avkastning på sine prosjekter (ibid). Dermed er ikke alltid heterogenitet og mangfoldighet velkommen hos aktørene. En løsning kan være at kommunene kan stille flere krav om variert og funksjonell sammensetning av nye prosjekter der det også er plass til virksomheter med lav avkastning og tilbud til den delen av befolkningen med få ressurser (ibid). Hun oppfordrer

også kommunene til å ta mer ansvar for drift av offentlig rom uansett eierskap. Lokale myndigheter må altså ta en mer strategisk rolle der evnen til å forhandle med utbyggerne blir særlig viktig (ibid).

Utbyggere blir kun overbevist om at det er lønnsomt med uteområder med god kvalitet hvis det fører til kompensert inntekt eller ingen endring i kostnaden (Carmona et.al., 2010, s. 294). I motsetning til høyere arkitektonisk kvalitet og bedre materialkvalitet kan god urban design tilføres uten noen ekstra kostnader (ibid fra Carmona et al 2001b). Forskere har kommet fram til at det er flere fordeler ved å utarbeide en god plan for urban design, blant annet økt verdi på tomten, bygningen og stedet (ibid). Urban design med høy kvalitet kan føre til nye investeringer og et sted med mer aktivitet, noe som igjen fører til muligheter for å etablere nye markeder. Et område med mer aktivitet i form av handel, bolig og arbeidsplasser vil, hvis det er god kvalitet på bygninger og uterom, samt et bra kollektivtilbud, føre til at stedet oppfattes som mer attraktivt. Det å satse på uteområdene tidlig i planprosessen er med andre ord gunstig for alle parter.

## KONKLUSJON

Den kompakte byutviklingsmodellen har mange fordeler slik som mindre energiforbruk, redusert klimagasutslipp, mulighet for større befolkningsvariasjon og kort avstand til bolig, arbeid, skole og rekreasjon. Det er likevel også store utfordringer knyttet til den tette byen. Blant annet nedbygging av grønne arealer innenfor tettsteds grensen, fare for stedstap ved at det fortettes uten hensyn til stedets egenart og forringet bokvalitet med dårlige solforhold og økt trafikk. Analysearbeid og

prioritering av utearealer og stedsidentitet tidlig i planprosessen kan redusere disse utfordringene.

Det er mange hensyn å ta i den kompakte byen, og utbygging må veies opp mot tap av andre typer arealer. Målet er å unngå byspredning, men det fører til stort press på ledige arealer innenfor tettsteds grensen. Grønne områder er ofte svært viktige for lokalbefolkningen og de brukes gjerne hyppig til aktiviteter og som sosiale arenaer. Det er mange måter å fortette på og i områder med høy tetthet fortettes det ofte med flere etasjer på eksisterende bebyggelse, inni større kvartaler og det fortettes med innfyll. Det kan også fortettes ved hjelp av transformasjon der det tidligere har vært næring og industri. Når det fortettes inntil eksisterende bebyggelse er det langt flere hensyn å ta, og det finnes ikke en løsning som passer overalt. Ny bebyggelse bør likevel følge stedets skala og rytme, samt forsterke steds karakter, gater og byrom.

Utbyggere bør jobbe mer som samfunnsentreprenører med mål om å sikre god bokvalitet i områdene som fortettes. Dette vil øke stedets attraktivitet og vil dermed være positivt også for utbyggerne. Forskning viser at det å bo tett er mer bærekraftig enn spredte boligstrøk, og fortettingsprosjekter i forstedene bør legges ved godt betjente knutepunkt. Dermed kan flere benytte seg av kollektivtilbudet noe som vil øke den miljømessige bærekraften. For å oppnå velfungerende steder er det også behov for variasjon i befolknings sammensetningen, i boligtyper og prisnivåer, samt funksjonsblanding. Dette kan føre til mer liv og øker den sosiale bærekraften til området.

# DEL 2 REGISTRERING OG ANALYSE

*Dette kapitlet omfatter stedsanalyse på overordnet- og lokalt nivå for å få en best mulig oversikt over området og dets potensialer og utfordringer. Det er viktig å se på grønnstruktur, kollektivtilbud og servicetilbud på et overordnet nivå (østre Bætum) under en fortettingssprosess for å avgjøre om tilbudet er godt nok.*

# Overordnet analyse

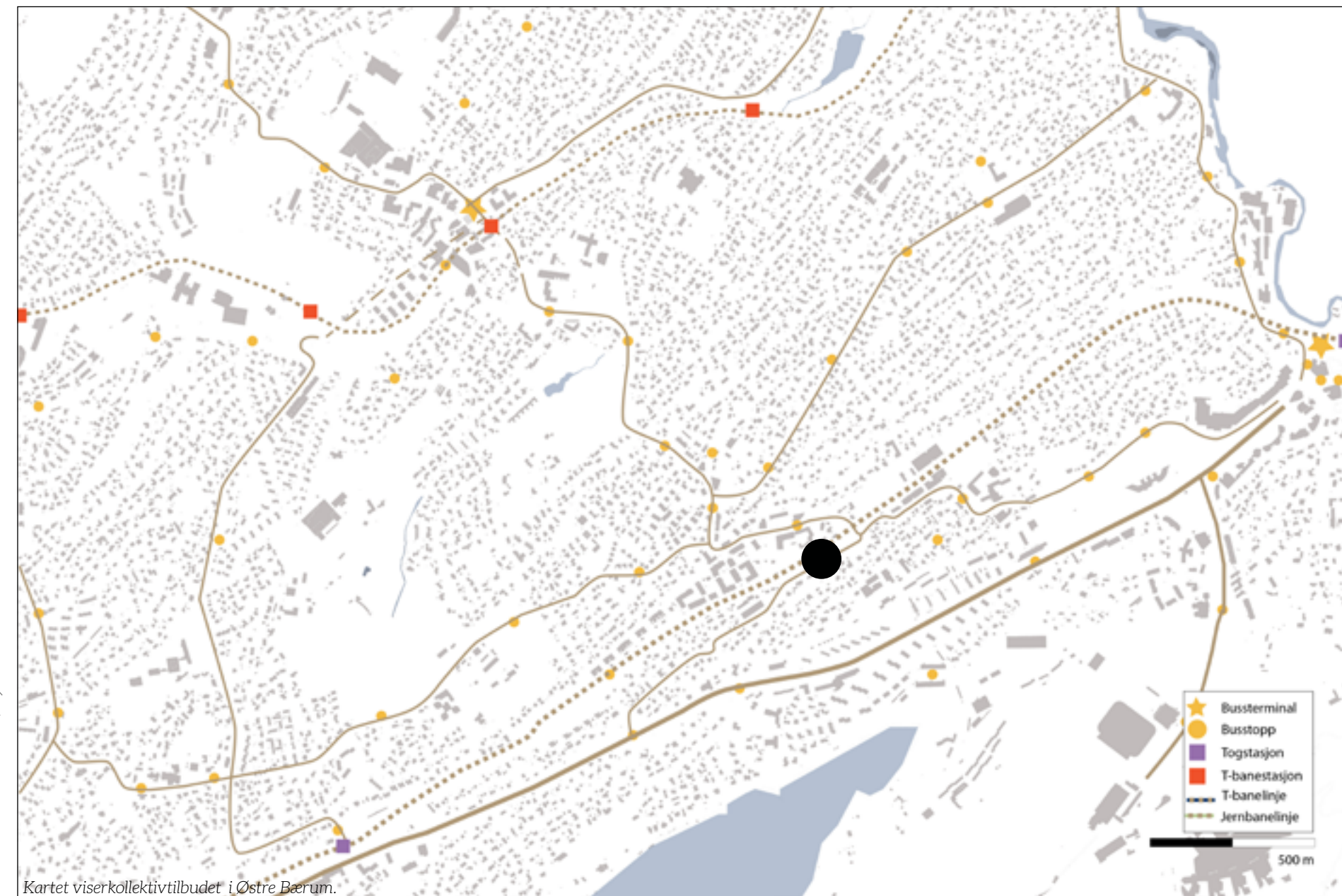
## KOLLEKTIVTILBUD

Kollektivtrafikken følger i hovedsak den øvrige infrastrukturen. De større veiene er forholdsvis godt dekket med busstopp, og rundt Stabekk ligger stoppene nokså tett. I tillegg kommer T-banelinjen som betjener den nordre del av området, og jernbanen som betjener den søndre delen av område. T-banestasjonene Jar, Ringstabekk, Bekkestua, Gjønnnes, Haslum og togstasjonene Lysaker, Stabekk og Høvik ligger i østre Bærum. Østre Bærum har langt bedre kollektivdekning enn vestre og nordre Bærum med to skinnegående transportformer. Stasjonene Stabekk, Høvik og Blommenholm åpnet i desember 2015 etter oppgradering. Både mossetoget og skitoget vil få Stabekk som endestopp, Spikkestad-Lillestrøm vil få kvartersruter og flytoget vil stoppe på Stabekk én gang i timen (Elden 2014). Det vil i alt gå syv-åtte tog i timen fra Stabekk, noe som er en stor økning og et svært godt tilbud til pendlere og andre reisende.

Både tog og t-bane

Godt busstilbud

7-8 togavganger i timen



Kartet viser kollektivtilbudet i Østre Bærum.

Fragmentert grønnstruktur

Friområder bygges ned

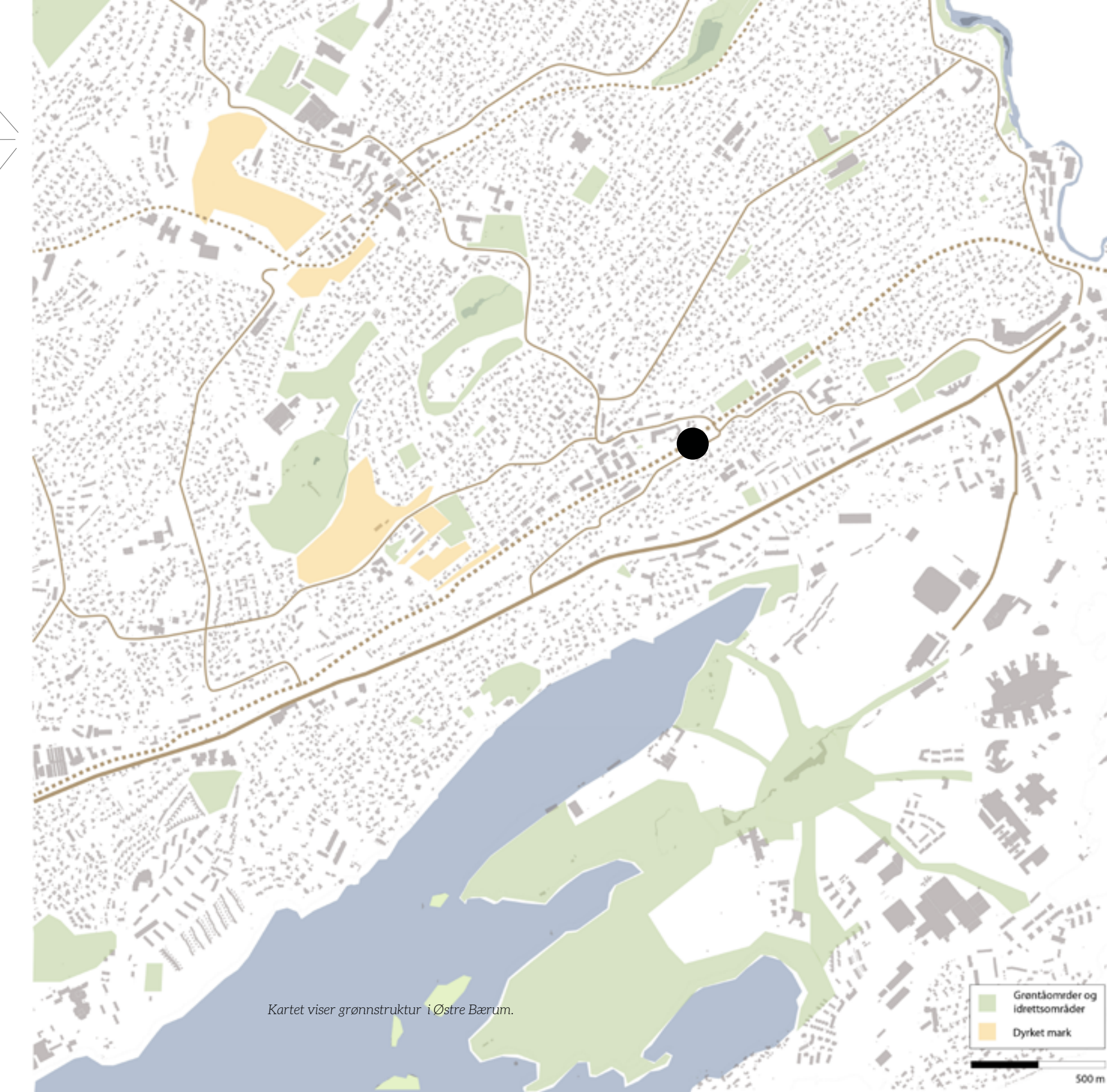
Men, kort vei til Fornebu friområde

## GRØNNSTRUKTUR OG IDRETTSSAREALER

Sammenlignet med vestre og nordre Bærum har østre Bærum en fragmentert grønnstruktur med mindre områder for rekreasjon og naturopplevelser. Nordre og vestre Bærum har marka og andre større sammenhengende grøntarealer med nærhet til skog og mark. Årsaken til denne forskjeller er å finne i planleggingshistorien til Bærum. Østre Bærum var det området som ble bygget ut først på grunn av nærheten til Oslo. Den gangen fantes det ingen krav om å ta vare på sammenhengende grønnstruktur. Da vestre og nordre Bærum ble utbygget var kravet om grønnstruktur på plass, og det ble bevart store arealer til rekreasjon og biologisk mangfold.

Av større ubebygde områder i østre Bærum er blant annet Ballerud golfbane, Gjønnnesjordet og Ballerudjordet. Det har blitt og skal bygges flere boliger på deler av Gjønnnesjordet, og også på en midre del av Ballerudjordet (Bærum kommune 2015). Både naturområder og dyrket mark blir altså stadig fragmentert i østre Bærum. I området er det også flere små næranlegg for lek, idrett og rekreasjon.

Et annet tilbud som har kommet de senere årene er grønnstrukturen på Fornebu. Dette er et forholdsvis stort område med både parkpreg og naturpreg, sjø og vann. Avstanden fra Stabekk til Fornebu er liten, og med bedre tilrettelegging kunne befolkningen raskt kommet seg til Fornebu. Det er særlig jernbanen og E18 som skaper barrierer mellom østre Bærum og Fornebu.



Kartet viser grønnstruktur i Østre Bærum.

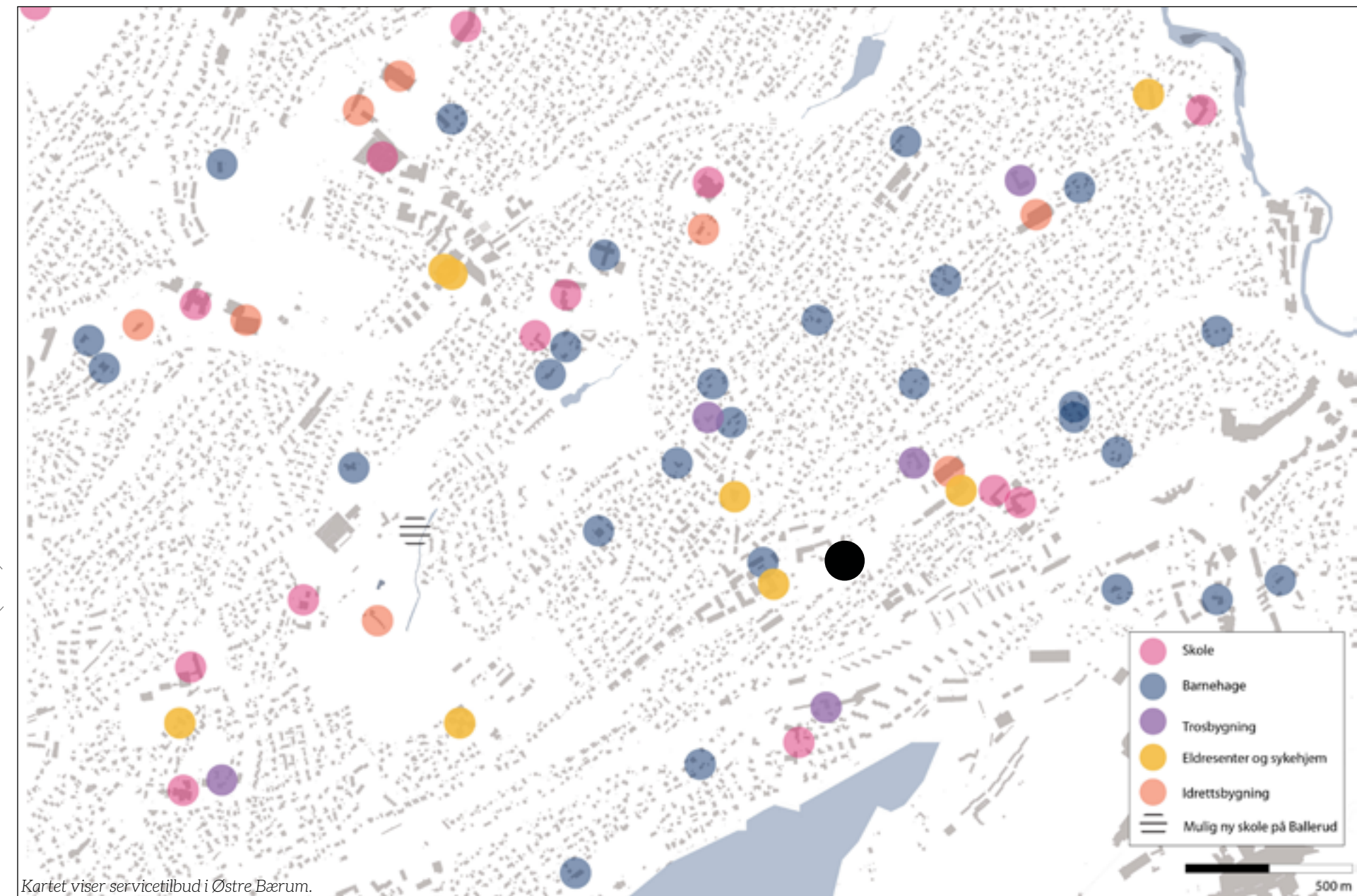
## SERVICETILBUD

Kartet viser at det er mange skoler, barnehager, idrettsarenaer, samt service knyttet til den eldre befolkningen. På Stabekk er det to sykehjem, ett eldrecenter og to skoler. Østre Bærum har en presset skolekapasitet, men barneskolen på Stabekk har blitt utvidet (Bærum kommune 2013a). Kommunen ser også på muligheten for nye skoler på Ballerud og Bekkestua, noe som vil øke skolekapasiteten i område (Høringsutkast 2014). Barnehagetilbudet i det sentrale Østre Bærum er bra, og avlaster de omkringliggende områdene (Bærum kommune 2014a)

Presset skolekapasitet

Mulige nye skoler på Bekkestua og Ballerud

Godt barnehagetilbud



Kartet viser servicetilbud i Østre Bærum.

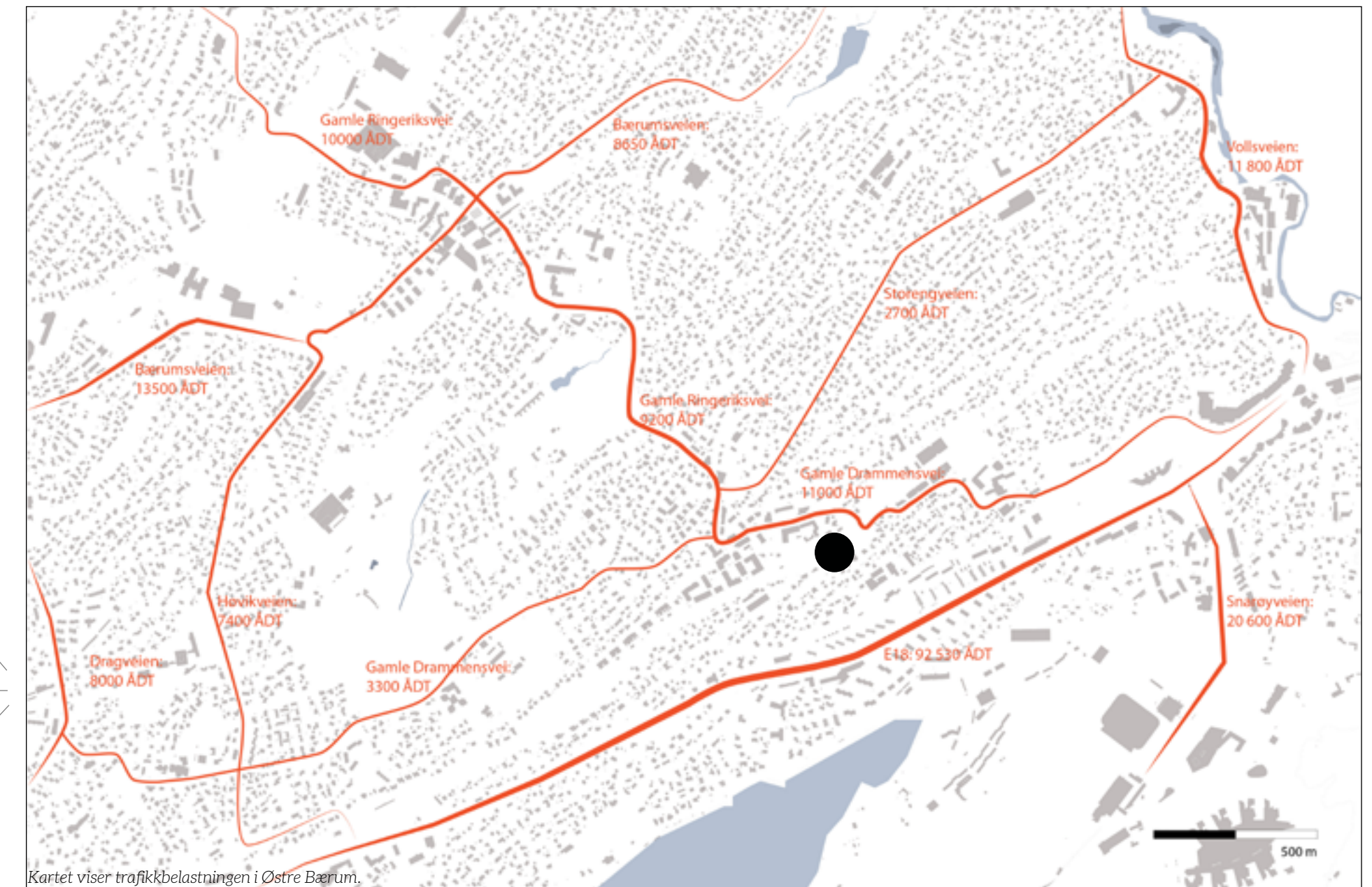
## TRAFIKKEN

Europavei 18 har en årsdøgntrafikk på 92 530, og er Norges mest trafikkerte veistrekning. I østre Bærum er det tre tverrforbindelser som leder inn på E18: Høvikveien, Gamle Drammensvei og Vollsveien. De som pendler til jobb fra østre Bærum må kjøre gjennom boligområdene for å komme seg inn på E18 da det ikke finnes andre alternativer. Disse tre veiene er overbelastet og har en høy ÅDT, særlig Gamle Drammensvei og Vollsveien med ÅDT på 11 000 og 11 800. Den store gjennomgangstrafikken skaper konflikter som støy, forurensing, barrierevirkning samt flere ulykker i boligområder og sentrumsområder. Befolkningen i Bærum kan øke med 28 000 fram mot 2030 (Bærum kommune 2013), noe som vil slite ytterligere på småveiene. En tverrforbindelse i tunell fra Gjønnen til E18 kan gjøre at boligområdene i østre Bærum får mindre belastning (Bærum kommune 2014c).

Høyt trafikkerte boligområder

Tre tverrforbindelser til E18

Norges mest trafikkerte veistrekning



Kartet viser trafikkbelastningen i Østre Bærum.



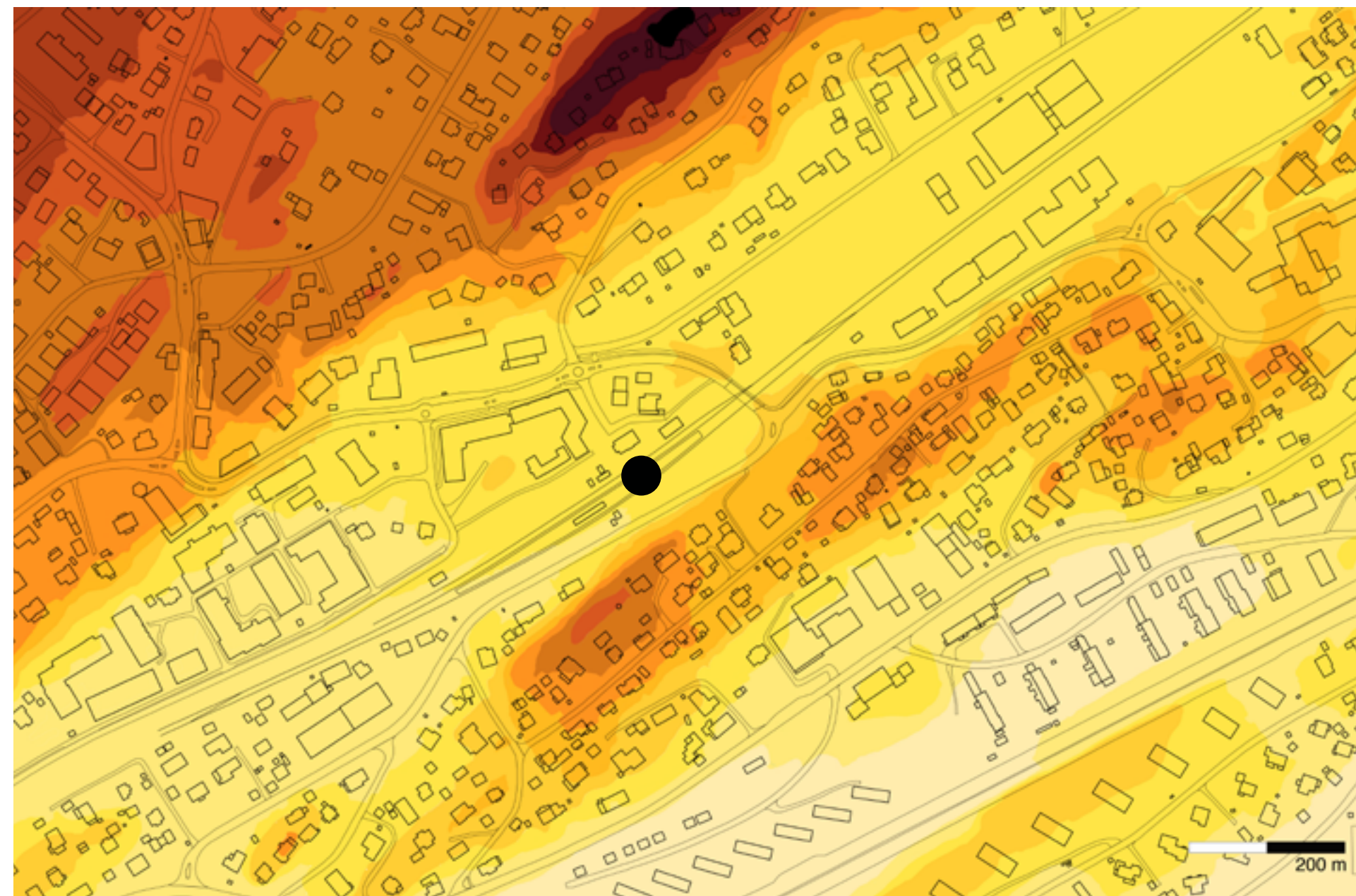
# Lokal analyse

## LANDSKAPET PÅ STABEKK

Langs kysten i Bærum finner man det typiske oslofjord-landskapet med koller i varierende størrelse og stigende terreng mot nord. Fra høydelagskartet kan man se hvor flatt det er på områdene langs jernbanelinjen, dette er partier som før var myrområder. Det er flere framtrekkende koller og terrenget stiger forholdsvis raskt oppover mot Bekkestua. Det er også en stor kolle sør for stasjonen som er med på å ramme inn sentrum. Disse terrengformene er karakteristiske og har vært avgjørende til at veiene og jernbanen ligger der de gjør i dag. Det er viktig ved videre utvikling av Stabekk å bevare silhuettvirkningen kollene gir, samt bevare deres form da de er en stor del av Stabekks stedsidentitet.

Den svingete Gamle Drammensveien og Gamle Ringeriksvei forteller om et varierende landskap der veien har måttet innordne seg terrenget i størst mulig grad. Dette er også et særpreg ved Stabekk. Få flate områder og et landskap som har ført til bosetning som, på grunn av terrenget, i ulik grad har forholdet seg til hverandre. Bebyggelsen henvender seg ikke nødvendigvis til sentrum, selv om de ligger rett ved sentrumsområde. Mange av bygningene har tilkomstvei på baksiden slik at de ikke betjenes fra sentrumssiden. Dette er kanskje grunnen til at Stabekk også i dag har en noe usammenhengende og lite lesbar struktur.

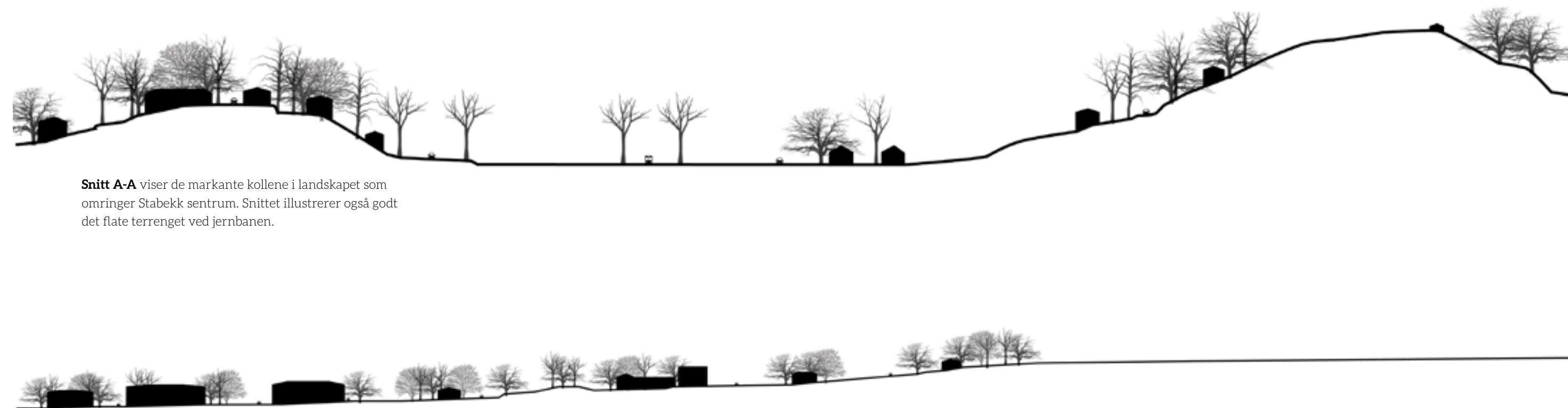
Kartet viser det varierende terrenget på Stabekk med koller og flatt parti langs jernbanen. Økende høyde over havet illustreres med farger fra lyse til mørke ettersom terrenget stiger.



Svært variert terreng

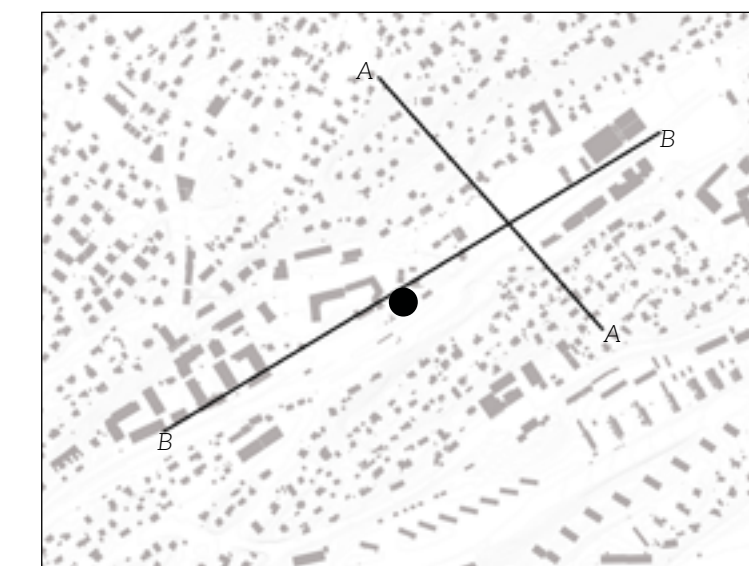
Flatt terreng langs jernbanen

Stigende terreng mot nord



**Snitt A-A** viser de markante kollene i landskapet som omringer Stabekk sentrum. Snittet illustrerer også godt det flate terrenget ved jernbanen.

**Snitt B-B** viser at terrenget stiger mot nordøst langs jernbanelinjen. Man kan også se de små kollene som befinner seg i sentrum. Blant annet ved Østre Stabekk gård, og der Gamle Drammensvei går over jernbanen.



## BARRIERER

Jernbanen er en barriere på Stabekk, men det er landskapet som i størst grad skaper gjør det utfordrende å finne effektive gåruter. Hvis man følger det kommunale veinettet tar det langt mer tid enn hvis man kan benytte seg av snarveiene. Det blir derfor viktig å forsterke disse tverrforbindelsene i en utviklingsfase.

Bratt terreng

Jernbanen som barriere



Kartet viser barrierer.



Figur: Foto bilbro over jernbanen ved stasjonen, 1950.



Snarvei opp det bratte terrenget.

## BYGNINGSALDER

Den eldste bygningen på Stabekk er Østre Stabekk gård som er fra 1661 (Bærum kommune 2012b). De andre bygningene er fra 1872 og yngre. Fra 1872- 1920 sprer bebyggelsen utover og langs Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei. Det dukker opp mange flere villaer i tillegg til stasjonsbygning, kro, skole og landhandleri (Bærum kommune 2012b). Man kan se at det har begynt å danne seg et senter. Mellom 1920-1960 dukker både kinoen, forretningsgården Stabekket, konditoriet i svingen og bensinstasjonen opp. Bilen har fått en stor betydning. Fra 1960-1990 kommer det enda en forretningsgård: Andenæs og flere boligblokker. Fra 1990 til i dag er det for det meste bygget boligblokker. De nyere bygningene forholder seg lite til hverandre og veien, noe som er i kontrast med den eldre bebyggelsen som ligger tett på veien.



Figur: Foto Østre Stabekk gård 1910



Figur: Foto bakken opp mot kinoen 1920



Figur: Foto Stabekkhøi Landhandleri 1920



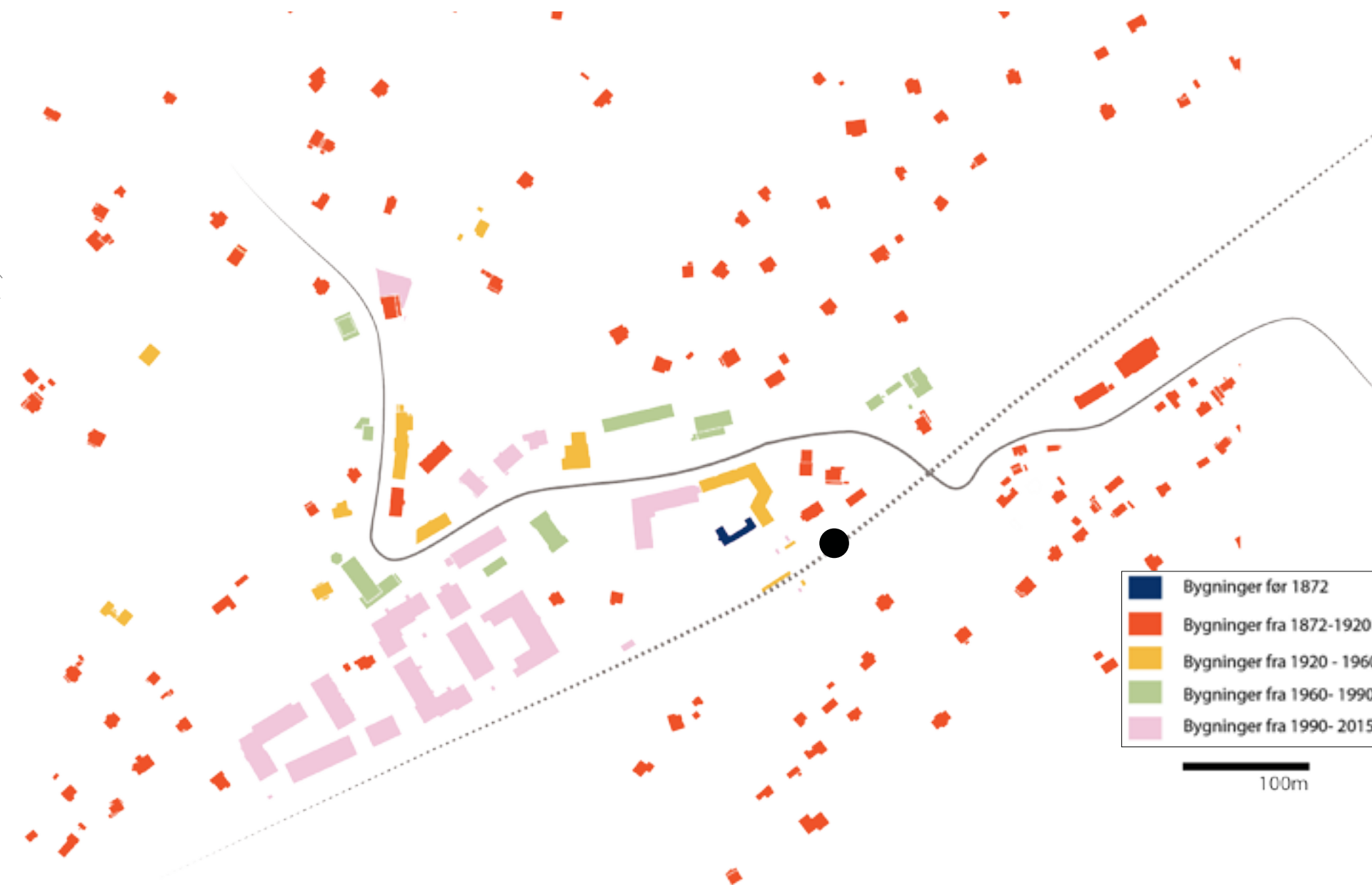
Figur: Foto stasjonsområdet 1915 med landhandleren og kora.

Kartet viser bygningenes alder i sentrum. Man kan se at det er mange vernede bygninger på Stabekk. Kun én bygning står igjen fra før 1872: nemlig hovedbygningen på Østre Stabekk gård.

Flere verneverdige bygninger

Østre Stabekk gård fra 1600-tallet

Bygningene forholder seg i liten grad til hverandre og veien



## FUNKSJON

Langs Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei er det bygninger med blandet funksjon. I kinobygget er det butikker og kulturtilbud, i Andenæsgården er det kontor og næring og i Stabekklusene er det kontor, næring og bolig. Fra 1990 har det hovedsakelig blitt bygget rene boligblokker, noe som skiller seg fra den eldre delen av Stabekk. Det er også offentlige bygninger som sykehjem, seniorsenter, aktivitetshus, barnehager og skoler. Det ligger to kirker i området, og en tennishall. På den søndre siden av jernbanen er det noen lagerbygninger samt mer arealkrevende butikker slik som monter og bilservice. Det er faktisk bilservice fire steder innenfor 800 meter fra stasjonen.

Økende konkurranse fra andre lokalsentre har ført til et tynt næringsgrunnlag. Viktige samlingssteder som kroa, kinoen, videobutikken og Peppes Pizza har blitt borte. Flere av butikkene sliter med for lav omsetning, og siden 2013 har både Anton sport, Amund ur, kiosken Vinco og fiskebutikken sett seg nødt til å flytte ut av lokalene på Stabekk. Alle butikkene som før holdt til i Andenæsgården har måttet flytte siden bygningen skal rives. A & E Martinsen har flyttet ut fra Stabekk, mens de andre butikkene har flyttet til ledige lokaler på nedre Stabekk. En av eieren av Stabekkgården, forteller om vanskelige tider for butikkene, og en lokalbefolkning som ikke er flinke nok til å bruke det lokale tilbudet, tross ønske om et levende næringsliv på Stabekk. Velene prøver også å oppfordre lokalbefolkningen å legge handleturen sin til Stabekk (Vestre Stabekk vel 2014, s. 15 og s. 33). Likevel er det nok mange som velger å handle på Bekkestua eller Sandvika på grunn av et bredere og større tilbud.



Tomme lokaler



Bygg som i dag brukes til næring skal rives



Attraktive butikker med aktive fasader



Stasjonsbygningen med inviterende og aktiv fasade

Kartet viser funksjoner i og rundt sentrum.



## INFRASTRUKTUR

Det går som sagt 11000 biler i døgnet gjennom Stabekk. Fartsgrensen er på 40 km/t, men på grunn av nedoverbakke mot stasjonen er det mange som kjører fortere. Det har vært flere ulykker på denne veien, særlig mellom syklister og bilister. Bærum kommune anla i 2012 en 60 meter lang sykkelvei langs kinobygget. Sykkelveien ender der det er inn- og utkjøring for varer, noe som er uheldig. Deler av veistrekingen gjennom sentrum har heller ikke fortau på begge sider av veien, og noen steder er fortauet svært smalt.

Nyveien som går fra rundkjøringen ved Stabekket, forbi parken og tennishallen og over broen er en smal vei med gateparkering på én side. Det ligger for det meste eneboliger på den nordre siden av veien.

Det er flere snarveier av ulik kvalitet som går mellom husene. Disse er svært viktige i et område med så store terrengforskjeller, og det gjør den reelle gåavstanden til stasjonen kortere. De fleste snarveiene er bratte, og er dermed ikke universelt utformet. Det er to kjørebros med fortau og én gangbro, samt en undergang ved stasjonen. Gangbroen består av bratte trapper og er ikke universelt utformet. Gangdelen på broen ved Gamle Drammensvei skal utbedres og gjøres bredere.



Figur: Foto syklister ned Gamle Ringeriksvei, 1943.



Snarvei mellom terrasseboligene



Snarvei langs Gamle Drammensvei



Gamle Ringeriksvei med Andenæsgården i bakgrunnen



Figur: Foto Gamle Ringeriksvei mot kinoen, 1920

Kartet viser infrastrukturen på Stabekk.

Tungt trafikkert  
Få tverrforbindelser  
Lite attraktivt for gående og syklende



## PARKERING

Kartet viser at det er mye areal som går til flateparkering. Særlig parkering knyttet til togstasjonen, og de kommunale parkeringsplassene ved kinoen og ved rimi tar opp store arealer. De fleste av de nyere blokkene har egen parkeringskjeller. Når så mye areal går bort til parkering er det lite plass igjen til byrom. Innfartsparkeringen ble økt fra 88 til 110 (Elden 2014).



Ny innfartsparkering ved stasjonen



Parkering ved stasjonsbygningen



Mye flateparkering  
Økt innfartsparkering

## GRØNNSTRUKTUR

Stabekk har et grønt preg tross alle de grå parkeringsflatene. Det grønne preget kommer hovedsakelig fra private hager og vegetasjonsbevakste skråninger. Foran 60-tallslamellen i Gamle Drammensvei 37 er det et større området med store trær og busker. Området er ikke i bruk da det er tett med vegetasjon og skyggefullt. Det er heller ingen form for programmering her. Det er semiprivate oppholdsarealer mellom bygningene i Jernbaneveien 85-103 og 37-45. Man kan se at det er mange eldre som bor her da det ikke er noen lekearealer, men kun beplantning og benker.

Av de opparbeidete grøntområdene er det anlagt en park med sti, benker og stauder. Parken er svært liten og fungerer mest som et attraktivt innslag ved boligområde. Det er også opparbeidet en stor park mot tennishallen med lekeapparater, fotballbane og stier med beplantning. Parken ligger gjemt bak det høyere terrenget der Gamle Drammensvei krysser jernbanen, og når man står ved Stabekkhuset har man ingen ide om at det er en stor park bare noen meter unna. Lokalbefolkningen informerer at parken blir mye brukt av barna i området samt av skoler og barnehager på tur.

Av naturområder er det Skallum-Stabekk som ligger nærmest, omtrent 800 meter fra stasjonen. Her er det et naturlig preg med dam, bekk og mer viltvoksende vegetasjon. Det er opparbeidete stier og informasjonsskilt. Dette er et populært turområde, og et viktig innslag med opplevelsesverdi. Området har vært regulert til bevaring, men det blir stadig nedbygget. Dermed fortsetter man å fragmentere verdifulle naturområder. Her er det gamle trær som har fått vokse seg store og et rikt insekt- og fugleliv.

Tilgangen til naturområder er godt for den fysiske og mentale helsen, noe som til sammen forbedrer livskvaliteten. I byer og tettsteder er grønt-arealer med høy kvalitet viktig for å skape arenaer for fysisk aktivitet, møteplasser og opplevelser (Miljødirektoratet 2014). Grønnstrukturen skaper stedsidentitet, og forteller en historie om stedet som stadig er i endring. Det er flere typer grønnstruktur fra naturområder med mer naturpreg og stedegen vegetasjon til godt opparbeidete byparker. Disse gir ulike kvaliteter og kan brukes på forskjellige måter. Grønnstruktur i byer og tettsteder fører også til bedre lokalklima, bedre overvannshåndtering og økt biologisk mangfold.



Kartet viser grønnstrukturen på Stabekk.



Dam ved Skallum



Skallum friområde 2004



Skallum friområde bygges stadig ned



Stabekkparken med lekeplass og gressplen



Liten park på nedre Stabekk



Stor ballbane ved skolene

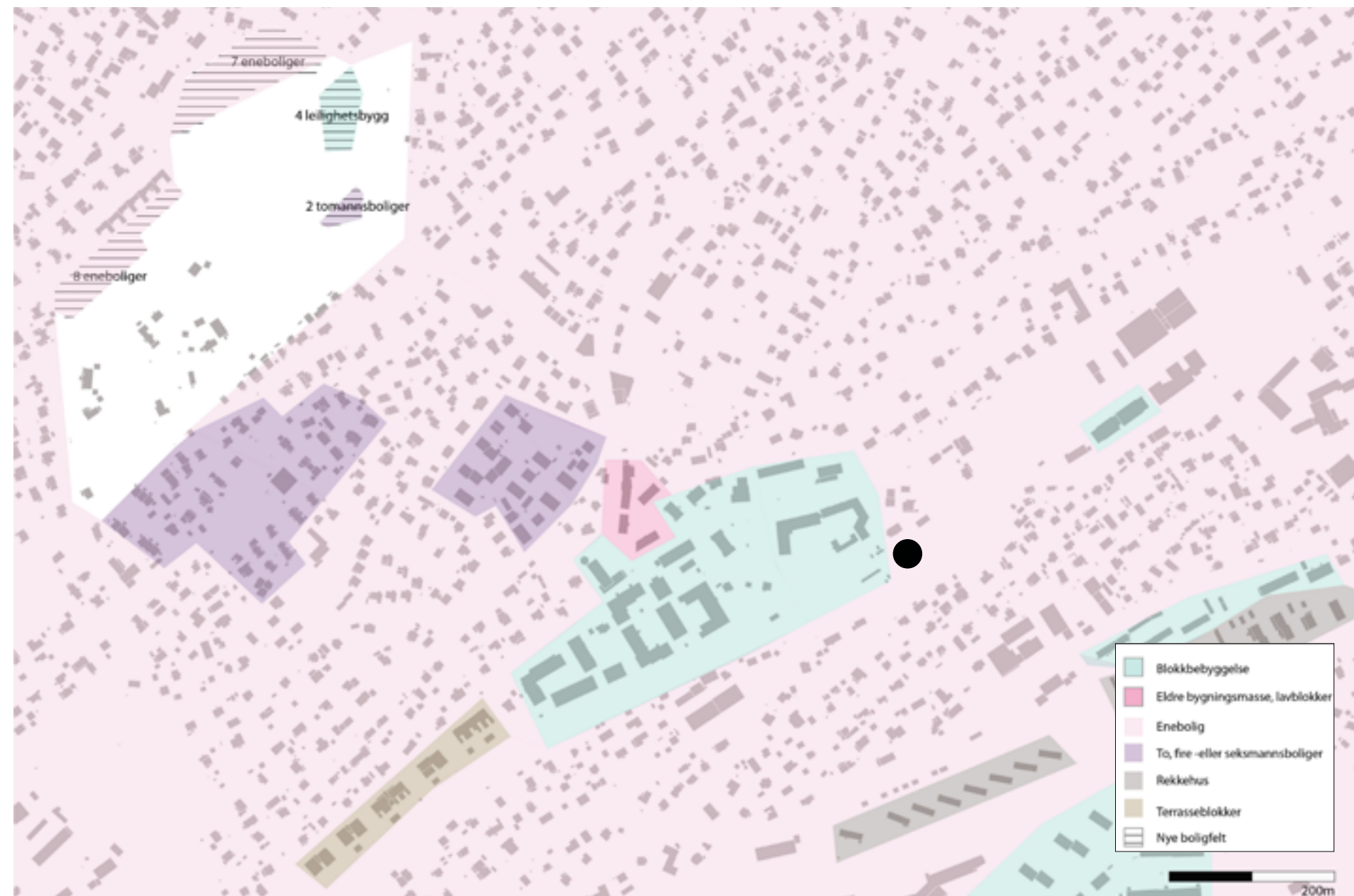
## BOLIGTYPOLOGI

Stabekk består hovedsakelig av eneboligbebyggelse med store hager. Det er mest blokkbebyggelse i sentrum, noe terrasseblokker langs jernbanen, og en del eldre lavblokker. Vest for Gamle Ringeriksvei er det også noen flermannsboliger som skaper enhetlige områder. Det er få rekkehus i området. Ved Skallum har byggingen av 14 eneboliger, 4 leilighetsbygg og 2 tomannsboliger startet. Siden 2000-tallet har det blitt bygget tre leilighetsbygg i sentrum.

## BYGNINGSSTRUKTUR

Stabekk består først og fremst av frittstående eneboliger. De eldre bygningene langs veien er enkeltstående bygninger som forholder seg til veien. Boligblokkene fra 60, 70, 80 - og 90-tallet består av frittliggende lameller som i ulik grad forholder seg til veien. Stabekkhuset fra 30-tallet danner sammen med bygningen ved siden av et gårdsrom og en slags karrèbebyggelse. Blokkområde (sykehjem og omsorgsboliger) vest for stasjonen består av en løs karrèbebyggelse med gårdsrom for opphold. Det er de frittliggende bygningene som i størst grad preger Stabekk.

Kartet viser boligtypologien på Stabekk.



Eneboligdomans

Hovedsakelig frittliggende boliger

Noe grad av kvartalstruktur

## ER DET AKTIVE ELLER PASSIVE FASADER PÅ STABEKK?

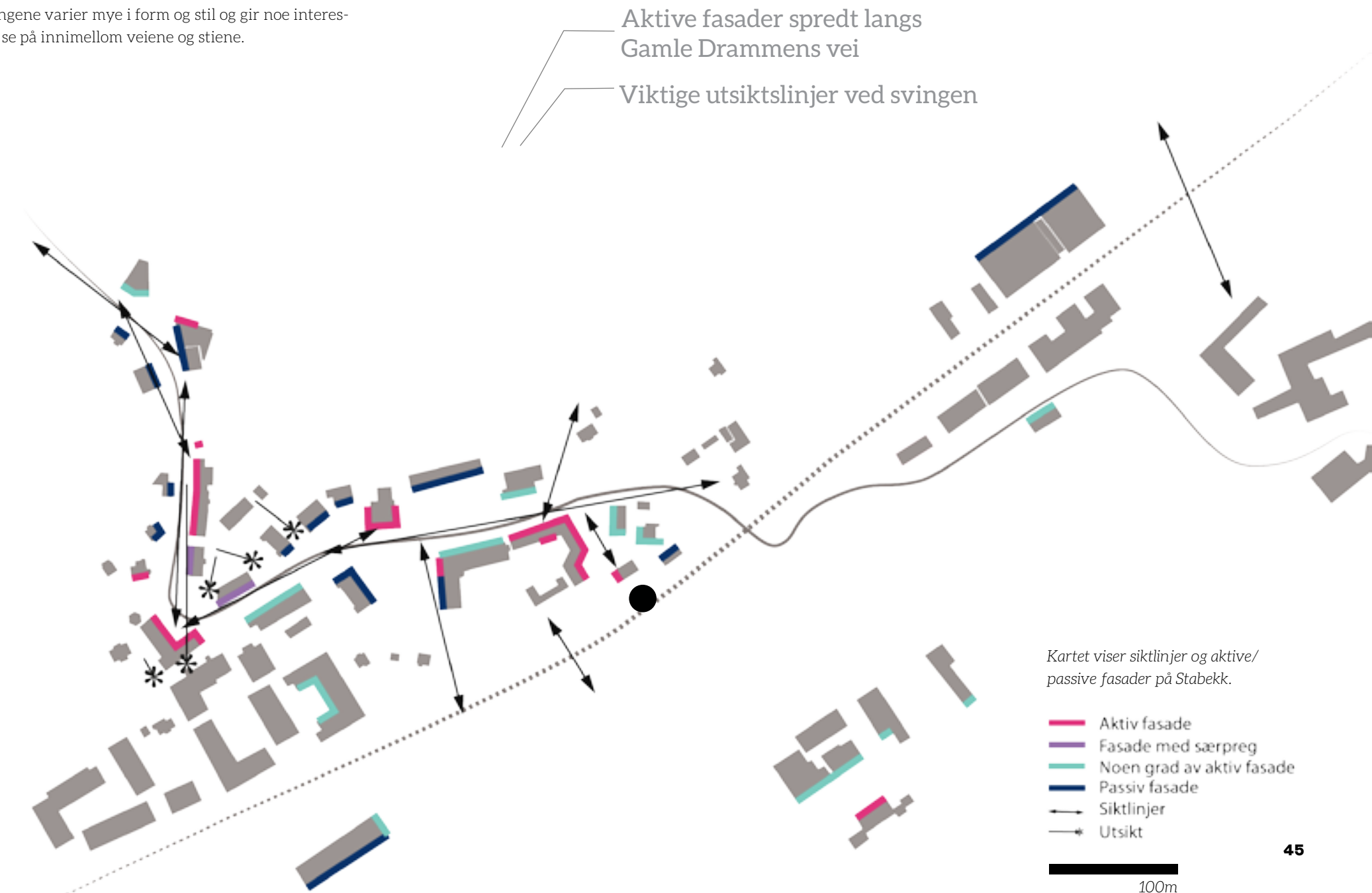
Innbydende, aktive fasader fører til at opphold. Tempoet senkes og tilfeldige opphold og sosial interaksjon kan finne sted, noe som er viktig for et aktivt byliv. Kartet viser at de aktive fasadene først og fremst er å finne langs hovedåren. Særlig kinobygget og Stabekkhuset har fasader som inviterer til opphold og handel. Benker, skilt, planter samt varer fra butikken er trukket ut på gateplan og gjør det attraktivt. Andenæsgården har også aktive fasader, men det er mindre attraktivt. Flere av bygningene langs veien har særpreg og detaljer. De er interessante å se på, og de skiller seg ut. I Stabekkhuset ligger butikkene tett og det foregår noe utenfor og inni hvert lokale. Det er også her det generelt er mest aktivitet.

## SIKTLINJER

På grunn av terrenget er det begrenset med sikt. Likevel er det viktige små utsiktslinjer som bør bevares. Blant annet er det utsikt ved kinoen og over den laveste bygningsdelen til Andenæsgården. Dette er det eneste stedet langs hovedåren gjennom sentrum der man kan se litt lenger ut i landskapet. Fra Andenæsgården ser man omtrent til bensinstasjonen, men man kan ikke se Stabekkhuset eller stasjonen, og bygningene er trukket vekk fra veien. Det er manglende forbindelse herfra til resten av sentrum, og det er vanskelig å orientere seg på grunn av denne oppløste strukturen.

Rundt på Stabekk kan man se boliger som er plassert på høye topper og i bratte skråninger.

Bygningene varierer mye i form og stil og gir noe interessant å se på innimellom veiene og stiene.



Kartet viser siktlinjer og aktive/passive fasader på Stabekk.

## BEKKEN

Kart 1 viser hvor bekkene gikk før. Stiplet linje viser antatt tidligere elv (Kjell Baalsrud 2001). Det er mange steder som har "bekk" i navnet, slik som Bekkestua, Ringstabeck og Stabeck. Dette er eldre stedsnavn oppkalt etter bekkene som en gang befant seg i områdene. Da jernbanen kom til Stabeck medførte det også befolkningsvekst i form av langt flere boliger. Kloakk fra husholdning og industri rant direkte ut i elven, og på 1920-tallet var problemet med lukt og uhygiensiske forhold så stor at velet tok affære ved å sende apell til formannskapet (ibid, s. 13). I dag jobbes det for å få opp bekkene som ble lagt i rør fordi man vet at vann er så berikende på mange måter. Blant annet vil arts mangfoldet øke betraktelig der det finnes vann. Vegetasjon, insekter og smådyr lever her, noe som igjen vil tiltrekke seg fugleliv. En annen svært aktuell problemstilling er håndtering av overflatevann. Bekker med vegetasjon rundt vil kunne drenere og lede bort store mengder vann, noe som er ønskelig og positivt, ikke minst i tettbygde strøk.

Navnet Stabeck kommer antakeligvis fra ordet "stadr" (stansing) eller "staf" (rett) som betyr at bekkene rant rolig og i et rett løp.

Kart 2 viser bekk/spillvann i rør. Dette samspiller nokså godt med det forrige kartet som viser det tidligere bekkeløpet. Kartet viser hvor det vil være hensiktsmessig å åpne bekkene i sentrum. Nedre Stabeck på andre siden av bensinstasjonen peker seg ut som et naturlig sted for bekkeåpning.



Kart 1

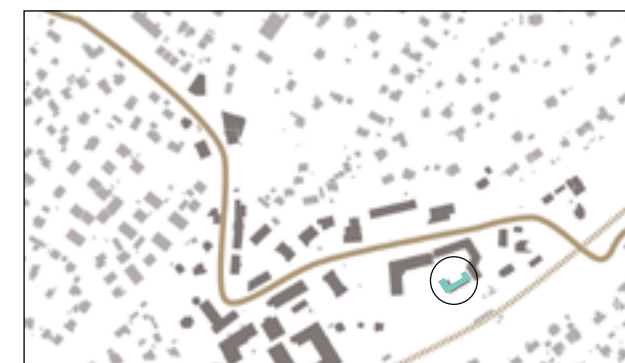
- Tidligere bekk
- - - Antatt tidligere bekk

Kart 2

- - - Kommunalt spillvann
- - - Kommunalt avløp

## BYGNINGSSTUDIE

Kilde: bearbejdet fritt etter Bærum kommune 2012 b.



### Gamle Drammensvei 38

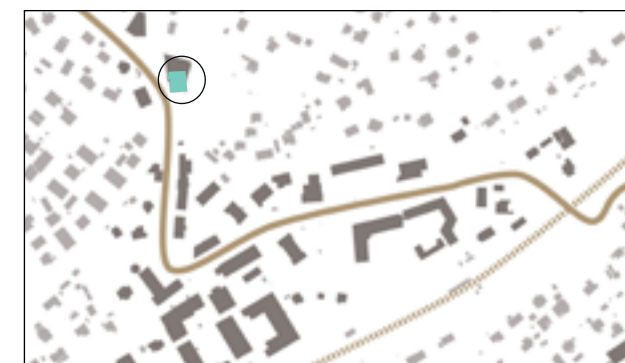
Østre Stabeck gård ble bygget i 1789 og er det opprinnelige hovedhuset på det som før utgjorde gården på østre Stabeck. Gården har hatt funksjon som både skystasjon og gjestegiveri, men består av private boliger i dag. Tidligere gikk Gamle Drammensvei gjennom tunet på gården.

#### Status

Bygningen har kun gått gjennom mindre endringer og er godt bevart. Bygningen er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Bygningen er et våningshus med 2,5 etasje. Sidefløy i én etasje og tilbygg.



### Gamle Ringeriksvei 9

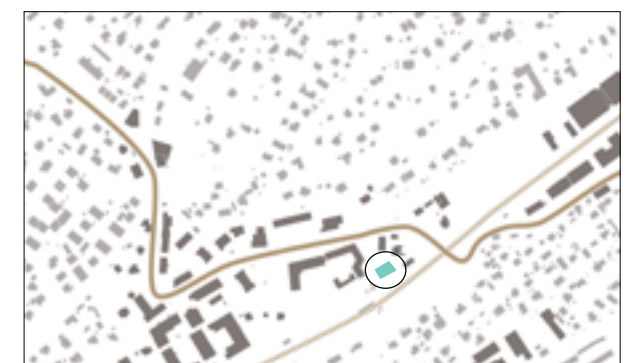
"Stabekkhøi landhandleri" ble bygget i 1891 og hadde funksjon som bolig med forretning i første etasje. Bygningen er bygget på i flere etapper og har i dag samme funksjon som før med bolig og butikk.

#### Status

Bygget er vesentlig endret men har delvis bevart stiluttrykk i den eldre delen av bygget.

#### Beskrivelse

Bygningen er bygget i sveitserstil og består av 2,5 etasje med halvvalmet saltak. Første etasje er i pusset mur, mens andre og tredje etasje er kledd med trepanel. Butikklokalene ble utvidet mot nord i 1954, og senere ble den utvidet igjen med større butikklokale.



### Gamle Drammensveien 36

Stabeck stasjon med stasjonsfunksjoner og bolig. Stasjonen var under 1.verdenskrig og fram til midten av 1920-årene blant de stasjonene med flest passasjerer utenfor byene. I dag har bygningen funksjon som bolig og kontor/butikk. Stasjonsbygningen har en viktig symbolrolle på Stabeck, og vitner om jernbanens historie på stedet.

#### Status

Bygget har gjennomgått flere endringer, men har i stor grad beholdt opprinnelig form og uttrykk, og har bl.a. originale vinduer i trappeoppløp. Bygget er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Murbygning i 2,5 etasjer med høyt valmet tak og midtark. Tilbygget karnapp med altan. Både historisme og Jugendstil kommer til uttrykk i denne bygningen. Arkitekt: Paul Armin Due.





#### Jernbaneveien 15

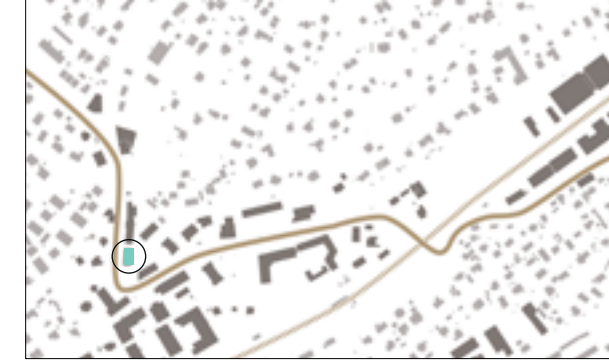
Bygget en gang mellom 1904-1905 som bolig. Ble flyttet til nåværende plassering i 1994 og ble totalrenovert med ny funksjon som barnehage. Det står tomt i dag.

#### Status

Bygget er vesentlig endret men opprinnelig form og uttrykk er videreført. Bygget er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Våningshus i sen sveitserstil med 1,5 etasje. Bygningen er laftet og med saltak.



#### Gamle Ringeriksvei 1

"Stabekkhøi" bygget i 1919 som undervisningsbygg i forbindelse med utvidelsen av Stabekkhøi pensjonatskole. Senere har bygningen huset blant annet Peppes pizza som holdt til her siden 1979.

#### Status

Bygget er godt bevart med flere originale bygningselementer. Bygget er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

2,5 etasjers murgård med høy kjeller. Valmet tak og med flere arker. Arkitekt: Arnstein Arneberg.



#### Jernbaneveien 25

Bolighus bygget i 1905. Fra 2003 har det vært kontorer i første etasje. Beskrivelse: bygning med elementer fra både jugend- og sveitserstil. 2,5 etasjes våningshus med saltak tekket i skifer.

#### Status

Bygget er godt bevart, med mindre endringer. Originale vinduer og antatt originalt taktekke. Bygget er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Bygning med elementer fra både jugend- og sveitserstil. 2,5 etasje s våningshus med saltak tekket i skifer.



#### Gamle Ringeriksvei 5

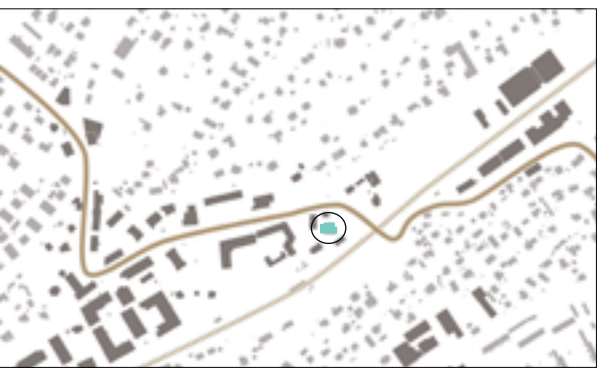
"Stabekk kino" ble først oppført som gymnastikksal ved Stabekkhøi pensjonatskole. Bygningen ble skadet i brann og gjenoppbygd i 1918, denne gangen som kino og festsal. I 1926 ble bygningen forlenget med et nytt kino- og forretningsbygg. Bygningen rommer i dag kulturfunksjoner og næring. Bygningen er et viktig symbolbygg på Stabekk som viser til stedets historie og tidlige bymessige kvaliteter.

#### Status

bygget har blitt endret flere ganger, og flere fasadeendringer har blitt gjort de seneste årene, men bygget har i stor grad bevart opprinnelig form og karakteristisk uttrykk. Bygget er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Murgård med puss. Bygningen består av 2 etasjer i nyklassisistisk stil. Bygningen har valmet tak og saltak på den nordlige delen som er fra 1919. Arkitekt: Eilif Arneberg.



#### Gamle Drammensvei 32

"Stabekk kro" ble bygget i 1890 som forretningsbygg med bolig for tjenestefolk fra Stabekk østre. Gjestegiverfunksjonen var knyttet til jernbanen og skysshottellet på Stabekk østre. Bygningen har blant annet huset Stabekks første bank, post- og telegrafkontor og kafedrift. I dag er det restaurant i første etasje og boliger i andre etasje.

#### Status

Bygget er noe endret med ny veranda, men har beholdt sitt opprinnelige uttrykk.

#### Beskrivelse

Våningshus i 1,5 etasje med halvvalmet tak.



#### Gamle Drammensvei 47

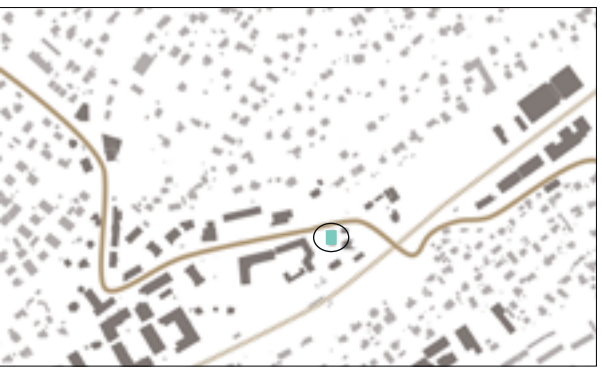
"Svingen konditori" ble bygget i 1924 med forretning i første etasje og bolig i andre etasje. Dette var en populær møteplass på Stabekk før det ble nedlagt i 1970-tallet. I dag er det bolig i andre etasje og næring i første etasje.

#### Status

Bygningen er godt bevart og er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Bygningen er et murhus i 2,5 etasjer med halvvalmet tak. Fasaden i første etasje er i naturstein og store buede forretningsvinduer. Arkitekt Aulie Hansen.



#### Gamle Drammensvei 34

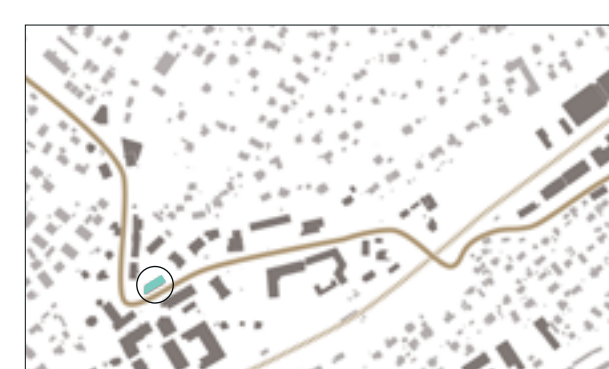
"Stabekk landhandleren" ble bygget i 1909 som forretning og bolig. Tredje generasjon bokhandlere driver i dag butikken. Bolig i andre etasje.

#### Status

Bygget er vesentlig endret og har tapt noe av sitt opprinnelige uttrykk, men byggets opprinnelige form er lesbar.

#### Beskrivelse

Laftet våningshus i 1,5 etasjer med saltak og takutstikk med synlige åser. Bygningen er kledd i panel. Første etasje har blitt forlenget.



#### Gamle Drammensvei 45

"Nedre Reberg gård" ble bygget i 1927 som bolig og forretningsgård. Det var Reberg, rektoren på Stabekkhøi. Anton Hansen startet første Anton sport - butikken her i 1932. I dag er det næring i første etasje og kontorer og boliger i andre og tredje etasje.

#### Status

Kun mindre endringer, byggets opprinnelige form og uttrykk er godt bevart.

#### Beskrivelse

Murbygning i nyklassisisme i tre etasjer med valmet tak. Arkitekt Eilif Arneberg.



#### Storengveien 92

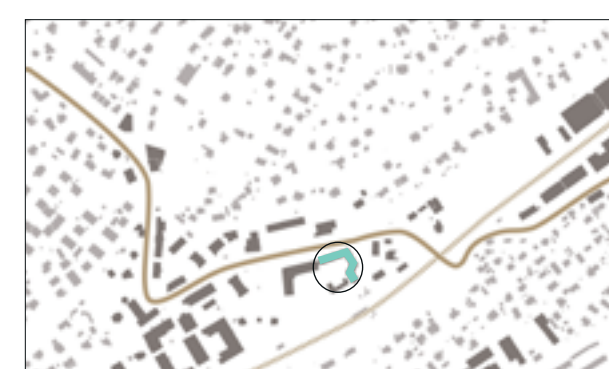
Bygningen var opprinnelig Stabekkhøi hotell fra 1886 som fungerte som skystasjon og vertshus på Østre Stabekk gård. Bygningen var et tømmerhus med to etasjer i sveitserstil. Det ble ombygd i 1918 til "Stabekkhøi pensjonatskole". I dag er bestått bygningen av boliger.

#### Status

Bygget er renoverert men godt bevart med flere originale bygningselementer. Bygget er regulert til bevaring.

#### Beskrivelse

Bygning i nyklassisisme med valmet tak og med arker på alle sider. Arkitekt: Arnstein Arneberg.



#### Gamle Drammensvei 38A-E

"Stabekkhuset" ble oppført i 1930 som bolig- og forretningsgård. Bygningen ble utvidet i 1932 og 1933. Det er i dag fortsatt næring i første etasje, og bolig og kontorer i andre og tredje etasje.

#### Status

Bygget er godt bevart med mindre fasadeendringer.

#### Beskrivelse

Murgård i tre etasjer i funksjonalistisk stil med flatt tak. Arkitekt Henrik Nissen og Gunnar Brynning.

## DEMOGRAFI

### Hvem bor på Stabekk?

Både nasjonale, regionale og kommunens egne anbefalinger går ut på å fortette langs kollektivknutepunkt. Vegvesenet mener at det skal fortettes sterkt innen ti minutters gange fra kollektivknutepunktene i Bærum (Bærum kommune 2015b). Presskommunen Bærum kommer til å trenge langt flere boliger framover. Man ønsker ikke byspredning som går utover marka og andre verdifulle naturområder, og dermed må det fortettes på allerede bebygde arealer. 400 meter fra et kollektivknutepunkt tilsier omtrent fem minutters gange. 800 meter tilsvarer da omtrent ti minutters gange. Dette synes de fleste er akseptable gangavstander til en togstasjon eller T-banestasjon (AsplanViak 2014).

På illustrasjonen ser man Stabekk med radius fra stasjonen på henholdsvis 400 og -800 meter. Dette er målt i luftlinje og ikke som reelle gåavstander. Det vil derfor ikke være korrekte gåavstander da det er mye terreng både sør og nord for jernbanelinjen. Det gir likevel en idé om avstandene fra togstasjonen. Innenfor radien på 800 meter ligger det grunnkretser fra Lysaker, Jar og Stabekk. Det bor omtrent 6054 personer innenfor en radius på 800 meter fra stasjonen. Det er også en feilmargen da noen av kretsene stopper innenfor radien, mens andre strekker seg utenfor.

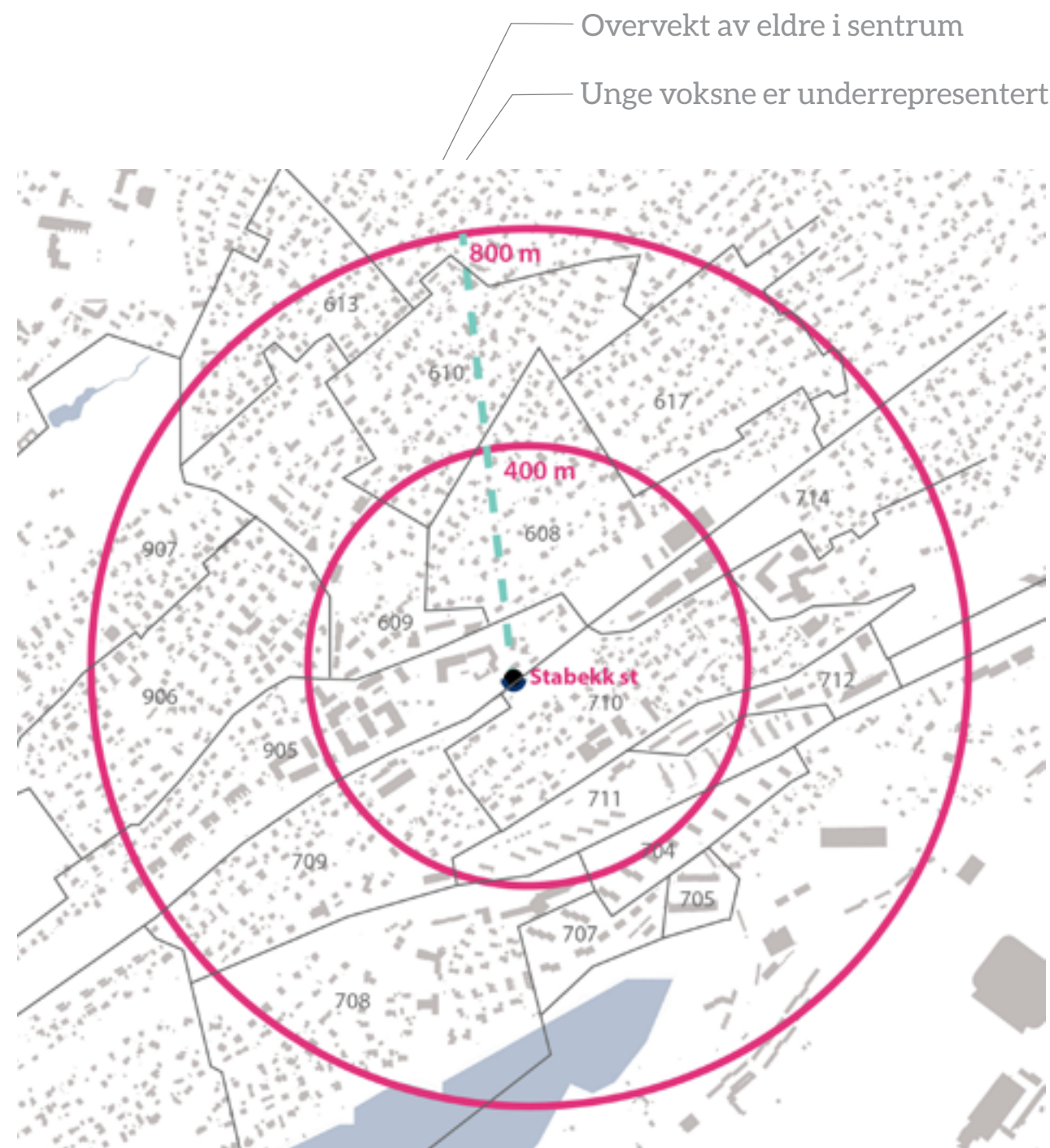
I grunnkrets 905, som omfatter stasjonsområde bor det til sammen 809 personer der omtrent 50% er over 60 år. Sentrum av Stabekk har dermed et høyt aldersgjennomsnitt. Sammenligner man denne grunnkretsen som for det meste består av blokkbebyggelse med en grunnkrets av samme størrelse som hovedsakelig består av eneboliger ser man hvor lite arealeffektivt eneboliger er. I

grunnkrets 710 bor det 357 personer, dette er halvparten så mange som i grunnkrets 905.

Den befolkningsgruppen det er færrest av på Stabekk er unge voksne mellom 18-30. Studenter og nyutdannede har gjerne ikke råd til å kjøpe hus eller leilighet i Bærum. Det er i tillegg tilrettelagt for at eldre skal bo i sentrum med seniorleiligheter, omsorgsboliger og serviceboliger. Det er også et senter for dagaktivitet for eldre samt et eldresenter. Det er også to sykehjem i sentrum. Det er derfor ikke så rart at befolkningsalderen i sentrum er noe høy.

På Stabekk bor det omtrent 287 ikke-vestlige innvandrere (Harnes 2010). Dette inkluderer norskfødte med to innvandrerforeldre (Harnes 2010). Tallene er basert på kartlegging av postadressene 1369 og 1368 som dekker det meste av Stabekk (Harnes 2010). Det er altså få innvandrere fra ikke-vestlige land på Stabekk. Dette kan ha noe med de høye prisene å gjøre.

Bærum er et av de dyreste kommunene i landet, og det er et problem at mange ikke har mulighet til å bo og jobbe i samme kommune (Linden 2015 og Larsen og Stugu 2015). En variert befolknings sammensetning er positivt, og er med på å skape attraktive steder (Regjeringen 2015). Befolkningen på Stabekk burde vært mer sammensatt, slik at mennesker med ulik økonomi, utdannelse og bakgrunn kan bo der.



Kartet viser grunnkretsene i og rundt Stabekk stasjon innenfor en avstand på 800 meter.

### Hva med Bekkestua?

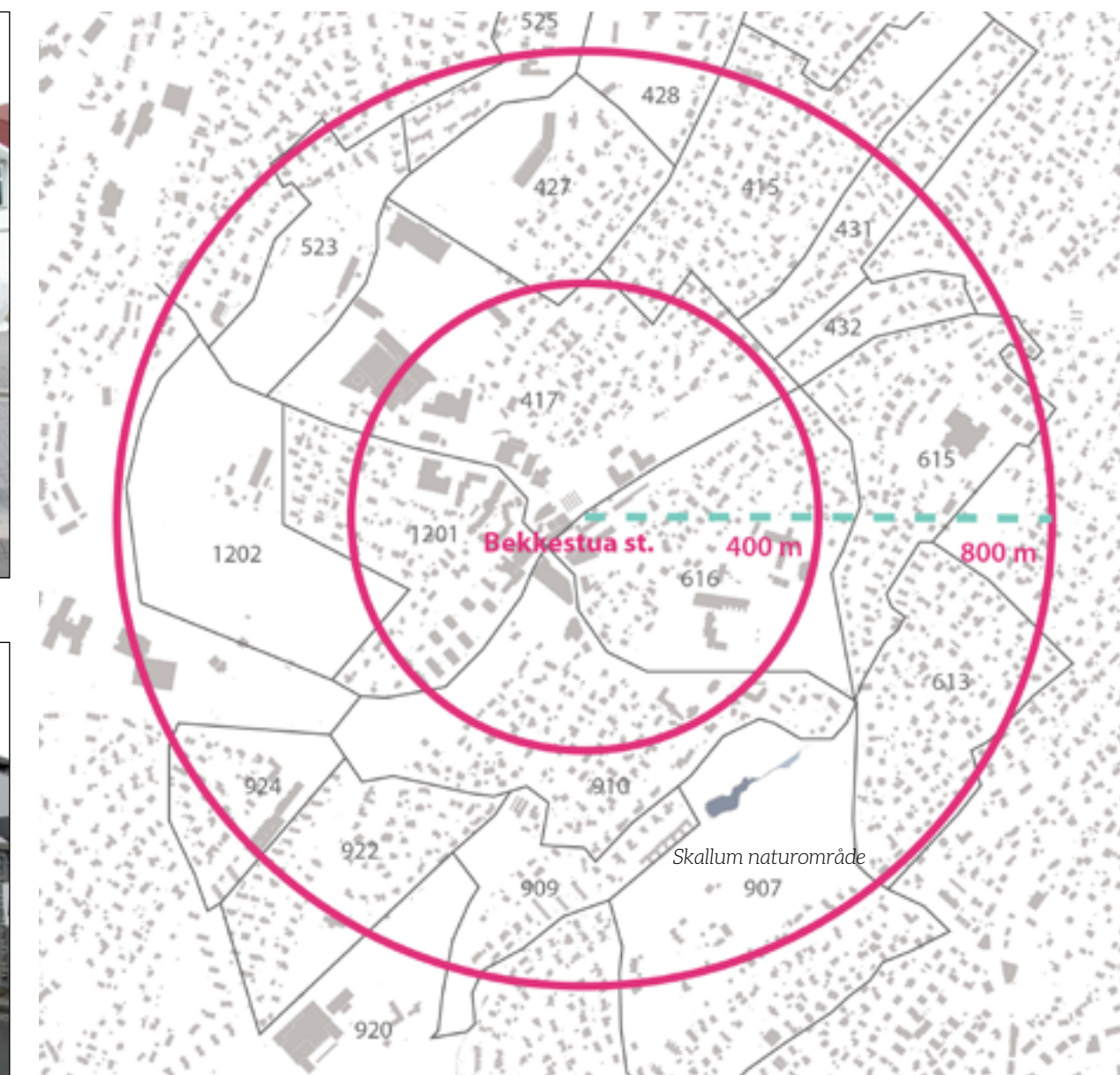
Hvis man sammenligner antall innbyggere innenfor samme radius på 800 meter fra T-banestasjonen på Bekkestua finner man et noe overraskende tall. Det bor nemlig færre på Bekkestua enn på Stabekk, med omtrent 5000 beboere. Bekkestua har et langt større sentrum enn Stabekk, og det bygges stadig nye blokker og næringsbygg. Det er tett med arbeidsplasser og tilbud som kjøpesenter, internasjonal skole, bibliotek, svømmehall og stadion. Årsaken til at det på Bekkestua bor over tusen færre innenfor samme radius er nok fordi det ikke er så mange boliger nær stasjonen. Gjønnesjordet, naturområder (Skallum), store skole- og idrettsområder, næringsbygg og servicebygg tar opp mye av denne plassen. Det er et interessant funn i og med at de fleste velger å gå til stasjonen hvis det tar maksimalt ti minutter. Stasjonen på Stabekk har dermed en høyre boligetetthet rundt knutepunktet enn småbyen Bekkestua.



Et av de få trehusene som står igjen i sentrum.



Nye Bekkestua senter



Kartet viser grunnkretsene i og rundt Bekkestua sentrum innenfor en radius på 800 meter.

## HVA MENER BEFOLKNINGEN?

Under en fortettingsprosess er det viktig å lytte til hvilke ønsker befolkningen har for stedet sitt. Derfor er det gjennomført en mindre spørreundersøkelse gjennom sosiale medier. 95% av de spurte er 40 - 60+, og den største gruppen er over 50. Spørreundersøkelsen må derfor sees på bakgrunn av dette.

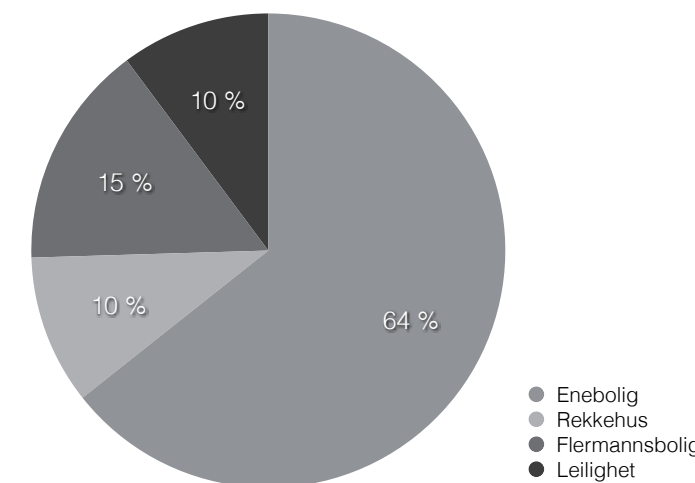
Størsteparten av de spurte bor i enebolig, rekkehus eller flermannsbolig. 10% bor i leilighet.

44.2% av de spurte handler på Stabekk, resten oppgir at de handler på Sandvika, Bekkestua eller andre steder.

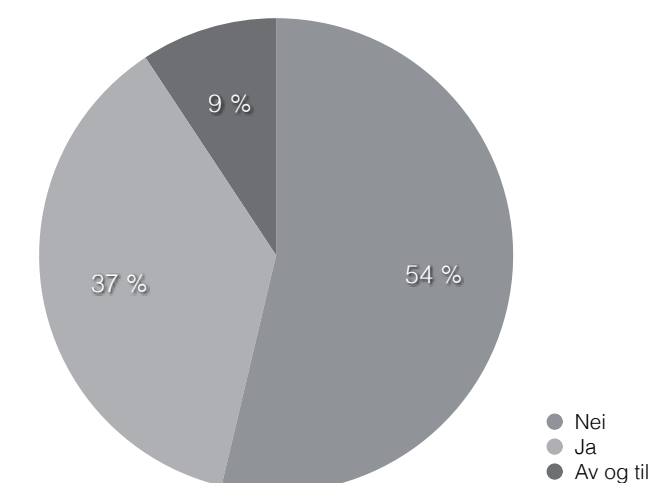
På spørsmålet om hva du gjør når du er i sentrum svarer hovedparten at de handler eller går tur.

De fleste oppgir at de ønsker mer liv og aktivitet, mer handel og service, flere spisesteder og kafeer, samt flere kulturtilbud i sentrum. Dette er urbane kvaliteter som krever en viss befolkningstetthet for å oppfylle. Mer liv og aktivitet i sentrum betyr nødvendigvis en befolkning som ønsker å ta i bruk tilbudene og uterommene. En hensynsfull fortetting kan føre til slike kvaliteter som gir byliv og flere tilbud.

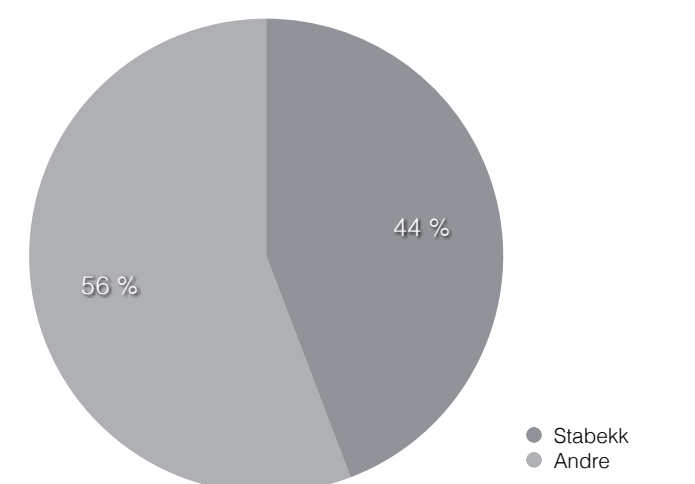
Hvordan bor du?



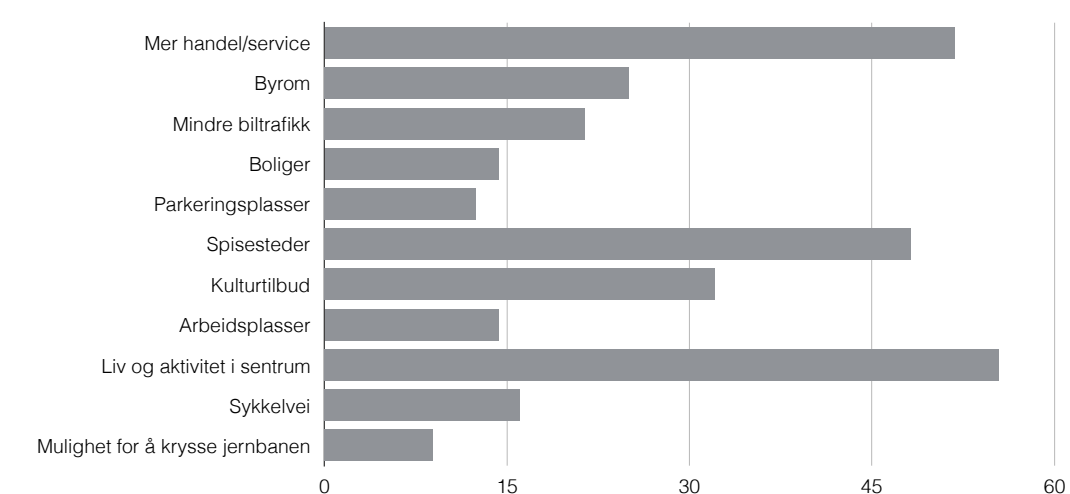
Bruker du kollektivtransport til jobb?



Hvor handler du dagligvarer?



Hva mener du Stabekk mangler?



“

*Utrolig sentralt!*

*Folket på Stabekk sier krystallklart NEI til hensynsløs utbygging i regi av grådige utbyggere.*

*Glem!*

*Stabekk er preget av butikker som stenges og flyttes til Bekkestua. Sentrum er ganske utflytende.*

## HVORDAN VIL DU BESKRIVE STABEKK?

*Kort vei til barnehage, skole, buss og tog.*

*Historiske Stabekk, verdt å verne, verdt å utvikle.*

*Flott forstad til Oslo med nær tilknytning til maritimt miljø. Har godt tilbud med offentlig transport til byen.*

*Var en idyll med grønne parker. Nå er det blitt et usjarmerende mursteinssted uten grøntarealer og hyggelige uteplasser.*

*Savner en mer helhetlig byplanlegging.*

*Stabekk er egentlig to sentre, øvre og nedre, som ikke henger sammen.*

*En langstrakt, uensartet bebyggelse uten sammenheng eller geografisk avgrensning. Et byplanmessig misfoster!*

*Var engang hyggelig.*

*Stabekk vet ikke om den skal være by eller ikke.*

*Flotteste sted på denne jord!*

”

# Oppsummerende analyse

## OPPSUMMERING

Stabekk er en gammel forstad og et knutepunkt med god kollektivdekning og lang historie. Området er dominert av eneboliger, men består også av noen bygninger med urban karakter langs hovedveien. Det å fortette på Stabekk vil være naturlig med tanke på stedets sentralitet, samt øke antall brukere av kollektivtilbudet. Likevel er det mange eldre bygninger og et særpreg som gjør det særlig utfordrende å fortette på Stabekk uten å forringe stedets kvaliteter. Ved å se på et område med 5 - 10 minutters gange fra stasjonen kan man se hvilke områder som vil ha en akseptabel gåavstand til tog og buss. Innenfor denne avstanden vil det være hensiktsmessig å vurdere fortetting.

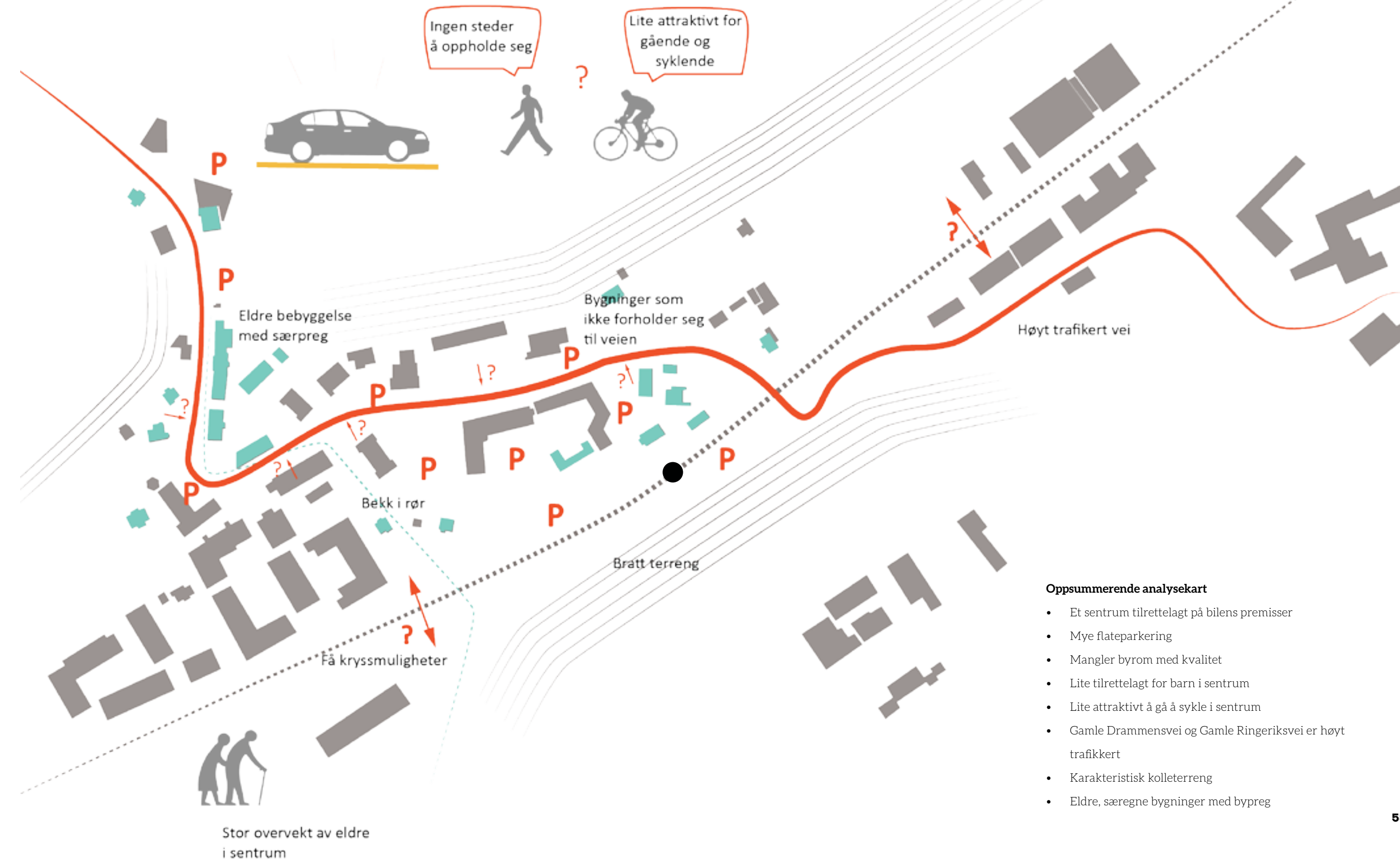
Det er lett å se at Stabekk har blitt til over tid; den svingete gamle Kongeveien, eldre eneboliger på toppen av kollene og bygninger som representerer de fleste tiår. Terrenget og jernbanen skaper barrierer på Stabekk og gjør at mange av veiene ikke er sammenkoblede. Det er dermed nok så dårlig flyt for gående og syklende. Veien gjennom sentrum er høyt trafikkert og med varierende bredde. Manglende fortau og sykkelvei enkelte steder og dårlig kvalitet på fortauet gjør det mindre attraktivt å gå og sykle i sentrum.

På Stabekk finnes det ikke tilrettelagte byrom i sentrum. Likevel er det offentlig liv her. Stabekktusen, og da særlig Baker Hansen, blomsterbutikken og Bolina, generer liv og sosial interaksjon. Det er her, ved stasjonen, at det er klart mest liv med aktive og inviterende fasader og menneskelig skala. Det er tydelig at det mangler et hovedbyrom på Stabekk i tilknytning til stasjonen og butikkene.

Stabekk er et dyrt område med noen få leilighetsbygg

og mange store eneboliger. De fleste som bor her er ressurssterke barnefamilier og godt voksne. Det er også en overvekt av eldre i sentrum på grunn av to sykehjem og det store antallet omsorgsboliger, serviceboliger og seniorboliger. Det er noen få utleieleiligheter som gir tilbud til mer ressursvake grupper som studenter, enslige og de med begrenset inntekt. Stabekk har dermed en noe ensartet befolkning, og mangler klart tilbud til unge mellom 20 - 30 år, samt enslige voksne og aleneforeldre.

På grunn av områdets sterke særpreg krever Stabekk en sensitiv fortettingstilnærming der hensynet til eksisterende bebyggelse, terreng og gatestruktur står høyt. Det å arbeide med stedets kvaliteter og forsterke disse er særlig verdifullt da man kan få helt spesielle byrom. En fortettingsprosess på Stabekk vil kunne forsterke stedsidentitet og gateforløpet samt tilføre byrom og flere boliger. Dette kan gi flere brukere av kollektivtilbudet, en mer blandet befolkning og velfungerende byrom med flere brukere. Men det kan også føre til høyere trafikkbelastninger på veiene, dyre leiligheter som ikke fører til sosial bærekraft og dårlige byrom som blir planlagt etter at bygningenes form, retning og høyde er bestemt. Byrommene må planlegges før eller samtidig med bygningene, og de nye bygningene skal bygge oppunder disse rommene. Løsninger som gir mulighet for dem med lavere inntekt å bo på Stabekk er også viktig for at stedet skal utvikle seg til å bli mer sosialt, økonomisk og miljømessig bærekraftig.



### Oppsummerende analysekart

- Et sentrum tilrettelagt på bilens premisser
- Mye flateparkering
- Mangler byrom med kvalitet
- Lite tilrettelagt for barn i sentrum
- Lite attraktivt å gå å sykle i sentrum
- Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei er høyt trafikkert
- Karakteristisk kolleterreng
- Eldre, særegne bygninger med bypreg

## SWOT-ANALYSE

### Strengths (styrker)

- Tydelig særpreg og historisk tilknytning
- Engasjert befolkning
- Lang tradisjon som et handelssted med nisje-butikker og spesialforretninger
- Baker Hansen (samlende, tilfører liv)

### Opportunities (muligheter)

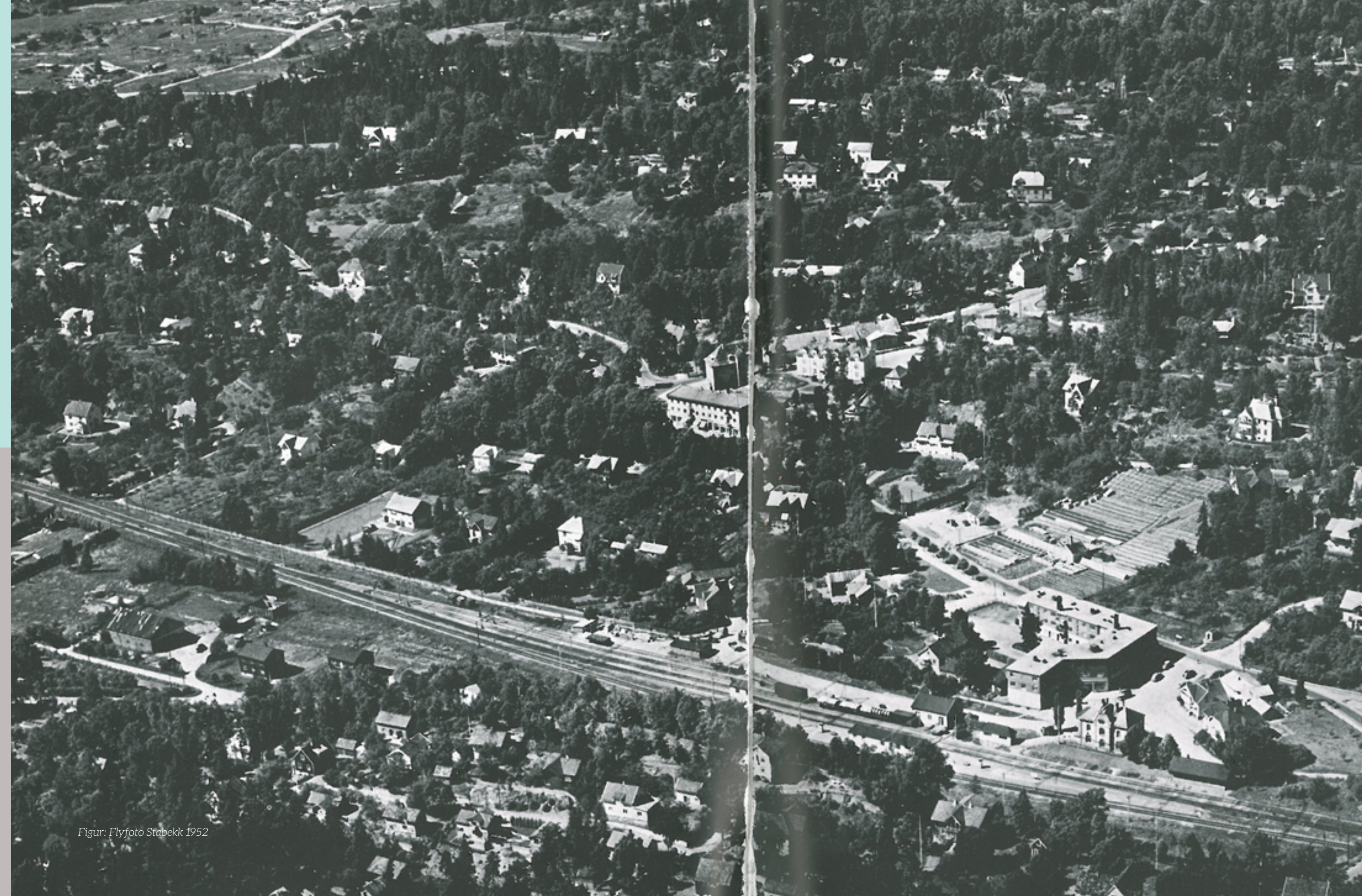
- Nærhet til Fornebu friområde
- Mulighet for halvering av trafikken gjennom sentrum
- hvis Gjøannesforbindelsen blir realisert
- Flere boliger nær stasjonen kan det bidra til mer liv og aktivitet i sentrum
- Ved å plassere parkering andre steder kan arealer frigjøres til byliv, bolig og park.

### Weaknesses (svakheter)

- Usammenhengende og lite lesbart sentrum
- Gruppen mellom 20-30 er underrepresentert
- Fragmentert grønstruktur
- Høyt trafikkert
- Manglende byrom og møteplasser
- Bygninger som ikke forholder seg til hverandre og veien
- Mye flateparkering som opptar areal i sentrum

### Threats (trusler)

- Konkurrerende sentre som Bekkestua og Høvik som tiltrekker seg kunder
- Fare for stedstap ved en lite hensynsfull fortetting
- Fare for at viktige siktlinjer og silhettevirkninger blir borte ved en utbygging
- Ensartet befolkning som fører til at livet i sentrum ikke kommer i gang

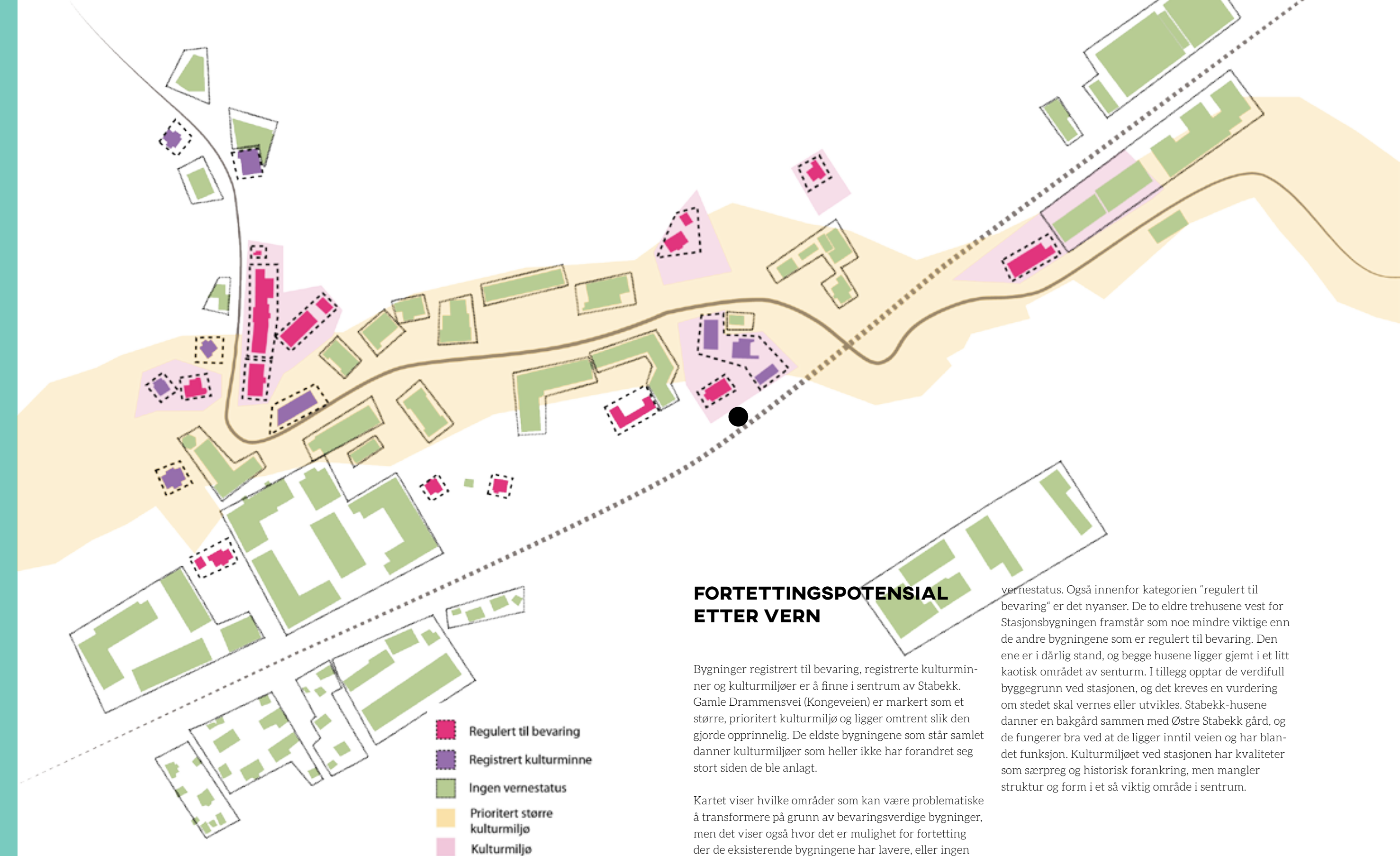


Figur: Flyfoto Stabekk 1952

## DEL 3 FORTETTINGS- ALTERNATIVER OG DISKUSJON

Dette kapittelet omfatter to fortettingsscenarioer med beskrivelse, samt en diskusjonsdel. Alternativ 1 og 2 viser ytterpunkter iforhold til vern og nybygg, dette for å ha et diskusjonsgrunnlag om fortetting på Stabekk.

Alternativ 1 og 2 er delt inn i 18 områder fra A- R med bakgrunn på tomtestruktur og analysekartet "Fortettingspotensiale etter vern" (s. 59).



# Alternativ 1

## MYE VERN – LITE NYBYGG

Kartet på side 61 viser alternativ 1 med tetthetsutregning. I område H beholdes de gamle trehusene (Jernbaneveien 15 og 25 – se s. 48) og det foretas en eplehagefortetting med mindre bygninger i fire etasjer. Den oppløste, småskala- strukturen gjentas også i område B,C og D. Dette harmoniserer godt med stedets eksisterende struktur med hovedvekt av eneboliger. I områdene Q og R har boligblokker i fire etasjer erstattet tidligere næring/industri/lager. Bygningene ligger forholdsvis tett med definerte uterom. Område I består av lameller i fire-fem etasjer, også her skapes en definert bakgård. Området F og J er fortettet ved hjelp av tilføyelse og infyll inntil eksisterende bygninger. Området J er det mest sentrumsnære og skiller seg ut fra resten av den oppløste strukturen på Stabekk. En ny, langstrakt bygning skaper sammen med Stabekkhusene et stort gårdsrom som markerer sentrum. Område G, der Andenæsgården før lå, består av en frittliggende lamell på fem etasjer. Det har kommet inn forslag til ny boligblokk på denne tomten med omtrent samme fotavtrykk som i dag. En viktig forskjell er likevel at den bygningsdelen som vender mot øst har fått flere etasjer og sperrer for viktige siktlinjier fra Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei. I område G er denne delen av tomten derfor holdt åpen.

Kun to boligbygg har blitt revet i dette alternativet: Storengveien 90 (firemannsbolig) og Gamle Drammensvei 7 (boligblokk fra 60-tallet). Ellers er det ett kontorbygg, en bensinstasjon, lagerbygg og mer arealkrevende næring/industri som er revet for å gi plass til boliger. I område B, D, H og J er fortettet på blant annet overflateparkering.

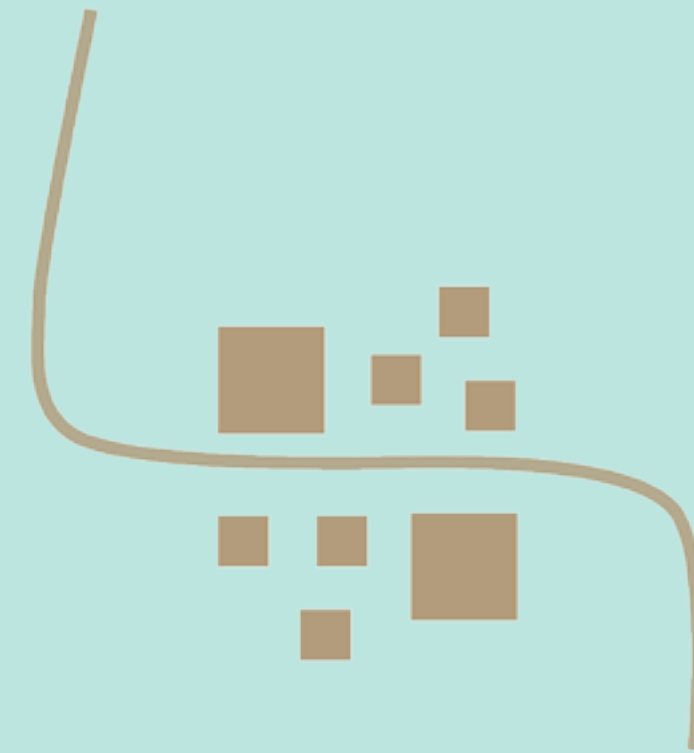
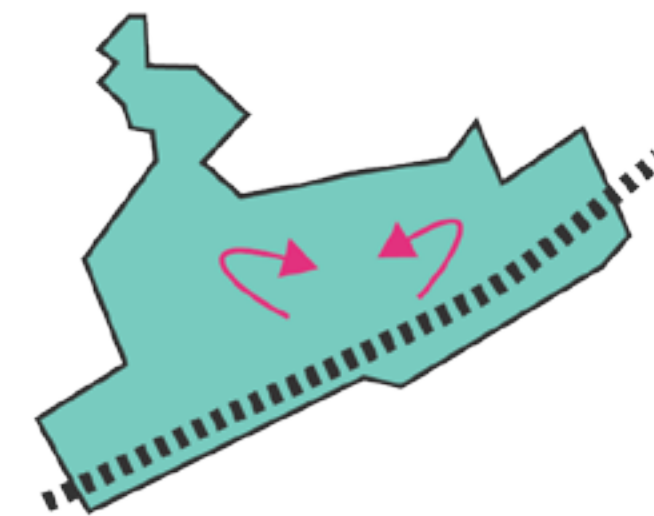
### Infrastruktur

I alternativ 1 er den eksisterende infrastrukturen god nok til å ta imot den økte befolkningen.

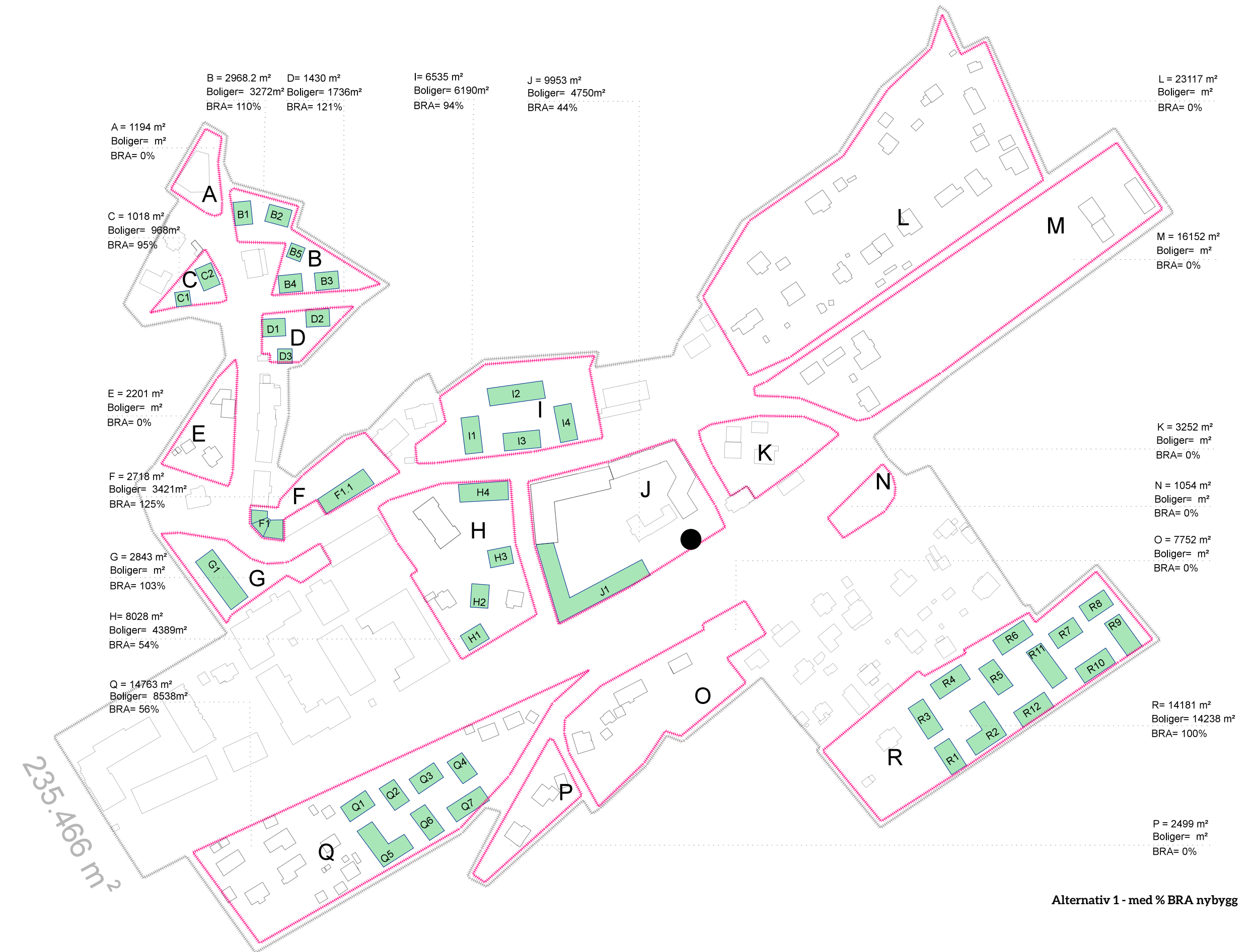
### Solforhold

Nedre del av Stabekk sentrum har dårlige solforhold fordi det ligger i et søkk i terrenget. I alternativ 1 er bygningene mindre, lavere og har en mer oppløst struktur, noe som gir noe bedre solforhold.

Innsnevret sentrum til kun stasjonsområdet.



Konseptalternativ 1 - Punktbebyggelse.



Alternativ 1 - med % BRA nybygg



Alternativ 1 sett fra nordvest- nybygg vist i brunt.

## Alternativ 2

### LITE VERN – MYE NYBYGG

Se kart med tetthetsutregning s. 64. I alternativ 2 er de fleste bygningene mellom 5 og 8 etasjer. Områdene A, B, C, D, E, G, I og N består av lameller. I område O og L er det plassert terrasseblokker på grunn av det bratte terrenget. Områdene H, J, K, L, M, Q og R danner kvartal-lignende strukturer med bakgårder i midten. I område J skapes det et stort, sammenhengende kvartal ved hjelp av tilføyelse til Stabekkkhusene. Det er også tilført ekstra etasjer på Stabekkkhusene for å utnytte arealet bedre. På område N, som i dag består av parkeringsplasser, er det tegnet en blokk på 7 etasjer. På grunn av nærhet til togskinne mot nord-vest og stigende terreng og vei mot sør-øst er det begrenset med byggemuligheter her. Område I består av en kombinasjon av tårn og lamell med henholdsvis 6 og 8 etasjer. Bygningene danner modernistiske, lineære rom, som i følge Marjanovic (2015, s. 191) hovedsakelig vil fungere som bevegelsesplass til og fra boligen. Mange av bygningene bygger oppunder gatestrukturen og forsterker denne, noe som er positivt. I område G er det en tilføyelse til Gamle Drammensvei 44, og i område F er det både tilføyelse og innfyll som tydeliggjør gateløpet. Også i dette alternativet er Andenæsgården erstattet med én enkel bygningskropp slik at siktlinjene fra veien ikke forstyrres. Det er to bygninger på 10 etasjer som skiller seg tydelig ut (D og K), og som vil fungere som orienteringspunkt i området.

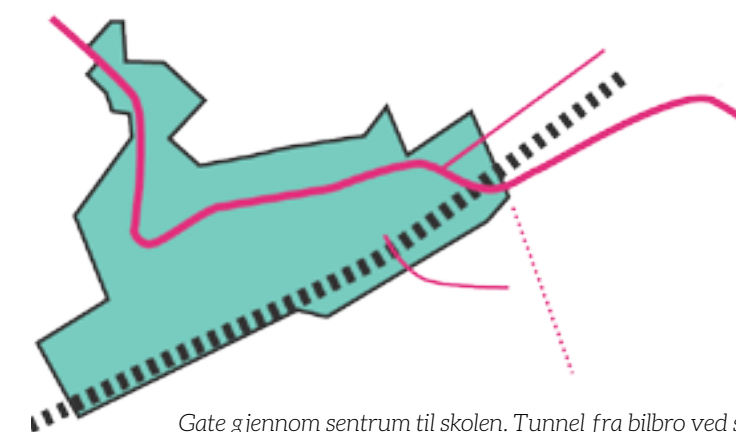
32 eneboliger, 1 boligblokk, 1 kontorbygg, 7 eldre trehus som er regulert til bevaring eller er registrerte kulturminner samt mer arealkrevende næring/industri/lager er revet. Det er også foreslått fortetting på parkområdet (område M) samt på overflateparkering og i terrengskrånninger.

### Infrastruktur

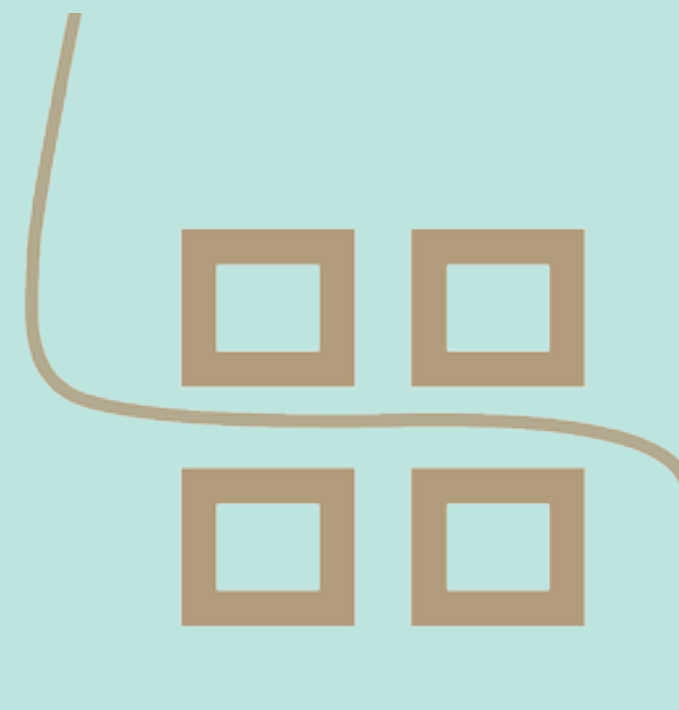
Veinettet er ikke godt nok til å ta imot en befolkningsvekst på størrelse med den i alternativ 2. En omlegging av trafikken, og ny tunell vil likevel kunne få unna noe av gjennomgangstrafikken.

### Solforhold

Alternativ 2 har en tettere, høyere og mer sammenhengende utnyttelse, noe som fører til trangere uterom og noe dårligere solforhold. Alle bygningene i alternativ 1 har tilgang på felles uteareal, mens i alternativ 2 er det flere boligblokker uten eget uterom (område F, N og P). De fleste bygningene danner likevel definerte uterom som kan gi plass for ulike aktiviteter.



Gate gjennom sentrum til skolen. Tunnel fra bilbro ved stasjonen til E18, for å avlaste området for trafikk. Gangbro fra sørsiden av jernbanen til stasjonen.



Konseptalternativ 2 - Kvartalstruktur.









i alternativ 2. Bekkestua ligger på et flatere område og vil kunne utvides ved å bygge på blant annet Gjønnestjordet. Stabekk har begrenset med ledige arealer og det er hovedsakelig grå arealer (parkeringsplasser), samt lager- og industritomter som peker seg ut som opplagte fortettingsalternativer.

Stabekkkhusene fungerer bra med aktive fasader langs veien og mye liv på gateplan. Ny bebyggelse bør forsterke dette området, og bygge videre på bygningsstrukturene som er her. Den største utfordringen med utvikling av Stabekk sentrum er trehusene som står på vest – og østsiden av Stabekkkhusene, særlig tre av husene er godt bevarte og har vært viktige historiske bygninger på Stabekk. Likevel opptar de stor plass i kjernen av sentrum der det bør bygges tettere. Et kompromiss vil være å bevare noen av husene slik at det kan bygges noe tettere her, eventuelt kan bygningene flyttes slik at de til sammen danner et større miljø.

Selv om Stabekk har mange gode kvaliteter har stedet også store mangler: bygninger som i liten grad forholder seg til veien og hverandre, et sviktende næringsgrunnlag, ensartet befolkning og fraværet av byrom er noen av dem. I tillegg er Gamle Ringeriksvei og Gamle Drammensvei høyt trafikkert og mange har altfor stor fart, noe som har ført til flere ulykker. Strekingen gjennom sentrum bør omgjøres til gate der de gående og syklende får større prioritet. Ideelt sett kan en fortetting være med å løse noen av disse utfordringene og på den måten vil Stabekk nyte godt av en hensynsfull fortetting.

Det bør være toleranse for at det bygges noe på parkområdet, og at noen eldre bygninger kan erstattes med mer konsentrert bebyggelse. Nye bygninger vil kunne tilføre positive kvaliteter til Stabekk ved for eksempel å bygge

oppunder gatestrukturen og skape byrom som er til glede for alle. En økt befolkning kan også føre til mer liv, trygghet og flere kunder i lokalbutikkene, samt flere brukere av kollektivtilbudet. En fortetting med leilighetsbygg vil kunne tilføre nye boformer i et område som domineres av villaer, noe som fører til en mer blandet befolkningssammensetning og bedre bokvalitet.

Stabekk både tåler og trenger fortetting. Det er likevel viktig å påpeke at Stabekk skiller seg tydelig fra de andre lokalsentrene i Bærum med sitt særpreg og bevarte historie. Stabekk krever dermed en sensitiv tilnærming og en bevisst planlegging der hovedmålet er å styrke Stabekk og tilføre noe som kommer fellesskapet til gode. Når et eksisterende knutepunkt som Stabekk skal fortettes må man finne en balanse mellom vern og utvikling. På den ene siden er behovet for flere boliger innenfor tettsteds grensen, og på den andre siden er viktigheten i å bevare stedsidentitet. Selv om Stabekk har en sentral plassering er det likevel ikke til fordel for stedet å fortette kraftig.

Mange fortettingsprosjekter tar for lite hensyn til stedsidentitet og har en lite bevisst planlegging til grunn for utbyggingen. Utbyggerne ønsker størst mulig økonomisk avkastning på prosjektene og tar ikke nok ansvar som byutviklere. Kommunen må stille strengere kvalitetskrav til utbyggere, og det viktigste målet bør være å skape gode plasser for mennesker, altså et større fokus på byrom og byliv. Dette krever et tettere samarbeid mellom grunneiere, utbyggere, planleggere og lokalbefolkning. Hvis utviklingen på Stabekk stanser opp kan det hende at stedet vil tape seg ytterligere som lokalsenter, og dermed ender kanskje Stabekk opp som bare en stasjon som en gang hadde en viktig rolle.

## DEL 4 STRATEGIER

*Problemstillingen er:*

*Hvordan kan knutepunktet Stabekk fortettes på en bærekraftig måte, samtidig som stedsidentiteten bevares og forsterkes?*

*Som svar på dette er det utarbeidet 12 strategier på bakgrunn av analyse- og registrerings-delen.*

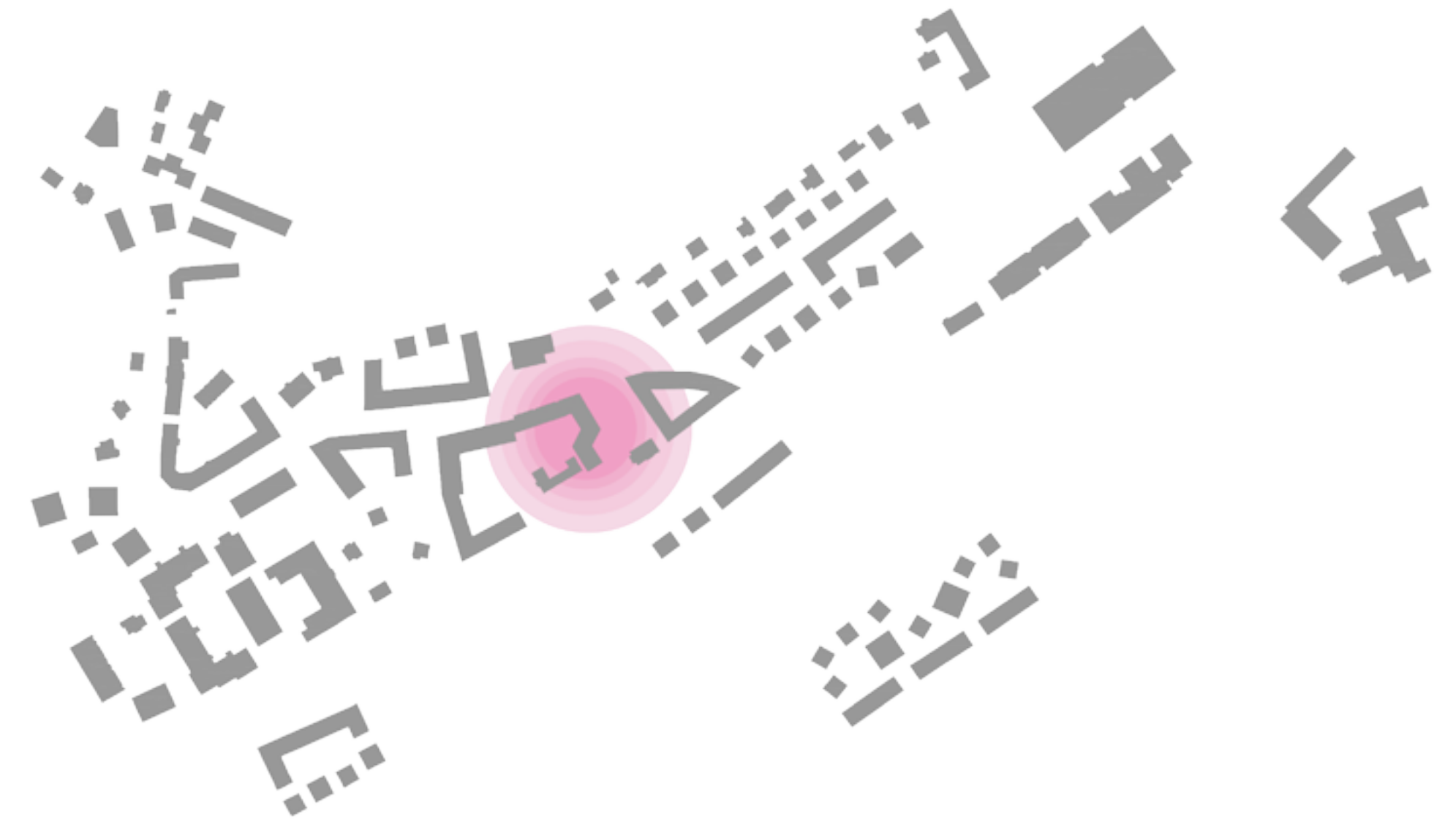
## BYGNINGSSTRUKTUR

Stabekk har et bygningsmønster med en blanding av punkt-bebyggelse med eneboliger, samt lange fasader langs Gamle Drammensvei og Gamle Ringeriksvei. Ved å videreføre dette uttrykket som er karakteristisk for Stabekk vil ny bebyggelse harmonisere bedre med den eksisterende bebyggelsen. Nye bygninger må forsterke gateløpet slik at stedet får et sentrumspreget og en tydelig retning.



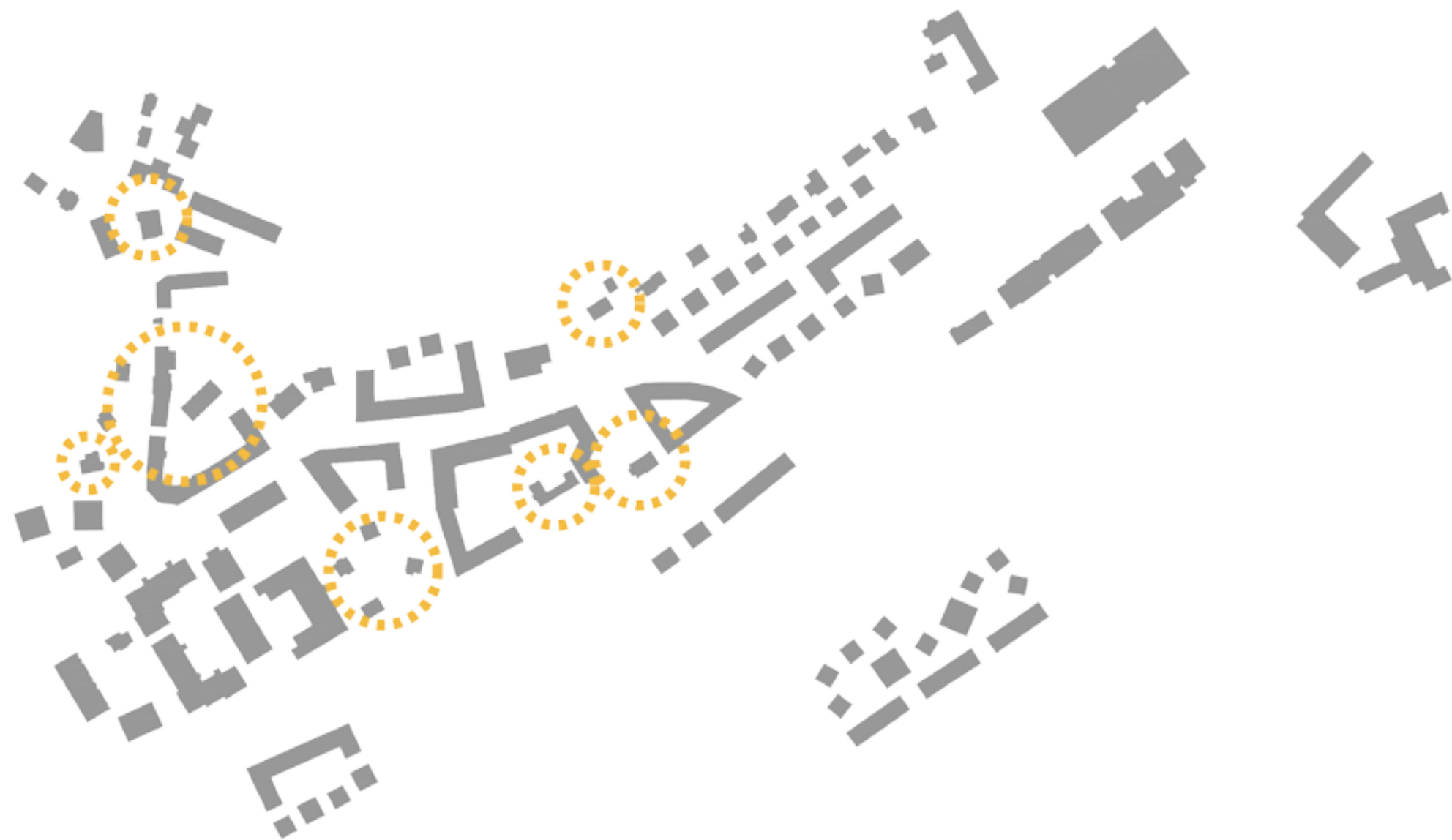
## TYDELIG SENTRUMSKJERNE

Stabekk sitt tyngdepunkt er ved stasjonsområdet. Ved videre planlegging er det viktig å forsterke dette området ved å bygge opp under det livet og de aktivitetene som finnes der i dag.



## BEVARE OG FORSTERKE DEN ELDRE BEBYGGELSEN

Et tydeligere byrom ved stasjonsbygningen oppnåes ved å flytte de to trehusene som står i dette området. Bygningene flyttes til motsatt side av Stabekkhuse der det i dag står to andre trehus. På den måten dannes en slags musespark og et miljø der husene får plass istedenfor at de blir inneklemt av større bygninger. Stasjonsbygningen står bedre fram ved at den skiller seg fra de mer sammenhengende bygningene rundt. Østre Stabekk gård ligger tett inntil Stabekkhuset fra 1930. Ved å anlegge en hage rundt bygget vil den kunne tre klarere fram. I svingen bygges det inntill de eldre bygningene slik at det bygges oppunder gatestrukturen på et kritisk punkt der du i dag mister følelsen av et sammenhengende sentrum. Tilbygget på sveitervillaen på øvre Stabekk fjernes slik at bygget kan framstå i opprinnelig punkt.



## ATTRAKTIVE OPPHOLDSROM

Tre hovedbyrom langs jernbanen med ulik bruk og uttrykk vil gi variasjon og bruksmuligheter til stedet. Attraktive oppholdsrom er viktig for å generere liv med plass til både de nødvendige og de valgfrie aktivitetene.



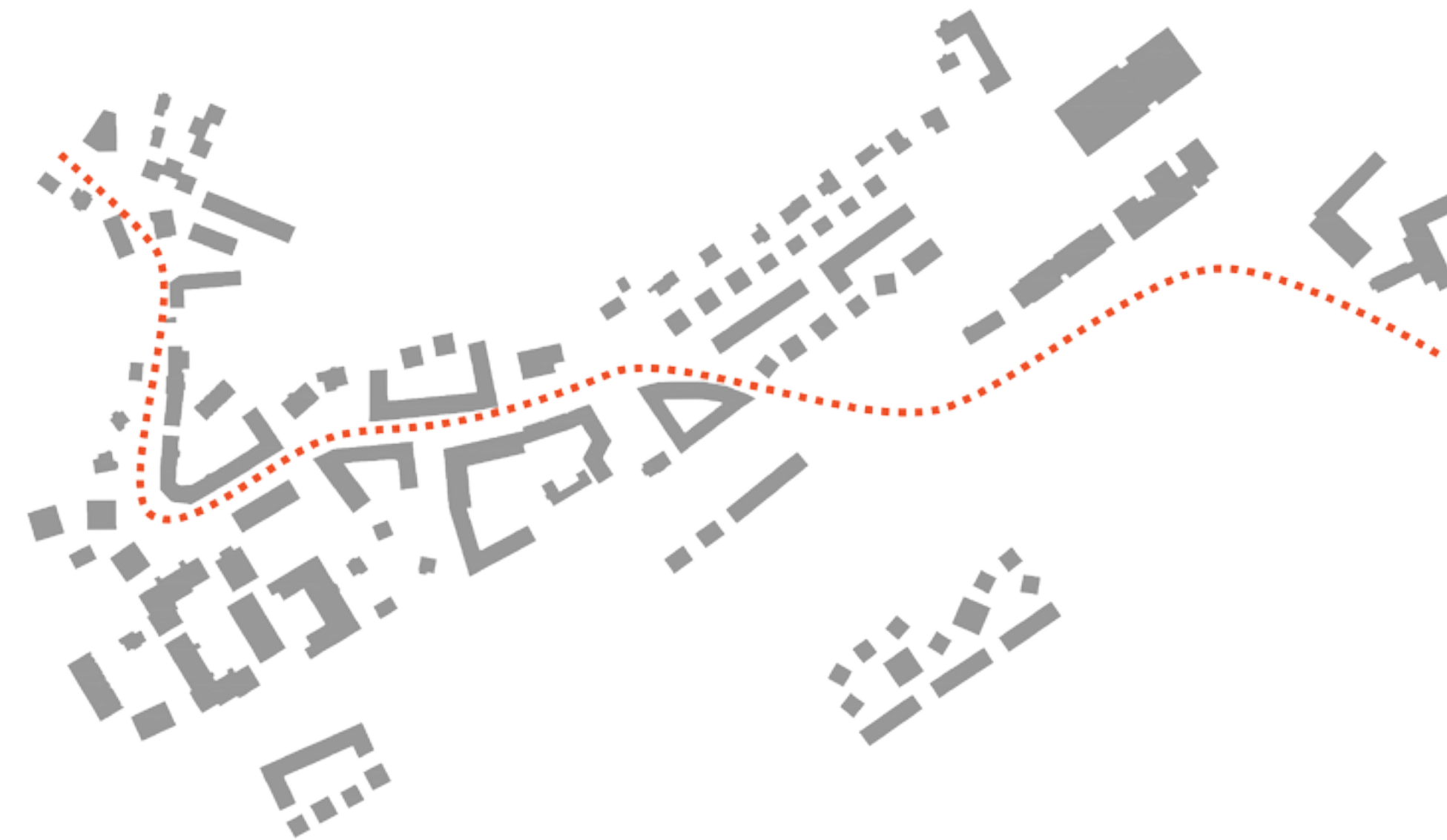
## GATELØP

For å økt attraktivitet må veien gjøres om til gate. Gateløpet skal gi rom for gående, syklende. Det er de myke trafikantene som skal prioriteres, og bilen gis tilhjelplingshet. Fartsgrensen senkes til 30 km/t og veibanen må innsnevres for å få plass til de andre trafikantene. Bussen kan stoppe i veien uten egen busslomme. Dette vil gjøre opplevelsen av å bevege seg i sentrum bedre og skoleveien tryggere.



## SYKKELVEI

Stabekk trenger en gateutforming som gir mer plass til gående og syklende og mindre plass til biler. Strekningen gjennom sentrum er tungt trafikkert av biler, men det er også mange syklister. Sykkelveien vil være et bedre alternativ for dem som sykler til skolen, leverer og henter i barnehage og andre som ikke ønsker å sykle i veibanen med stor hastighet.



## PARKERINGSPLASSER UT AV SENTRUM

I dag er omtrent alle overflater i sentrum brukt til parkering. Jernbaneverket har lagt opp til 110 plasser til innfartsparkering. Et knutepunkt som skal fortettes kan ikke ha innfartsparkering da dette er verdifull byggegrunn. Innfartsparkering må legges lengre ut langs toglinjene. Det vil være parkering for bevegelseshemmede på nordsiden av jernbanen og ellers vil det være noe gateparkering tilknyttet handel.



## GRØNNSTRUKTUR INN I SENTRUM

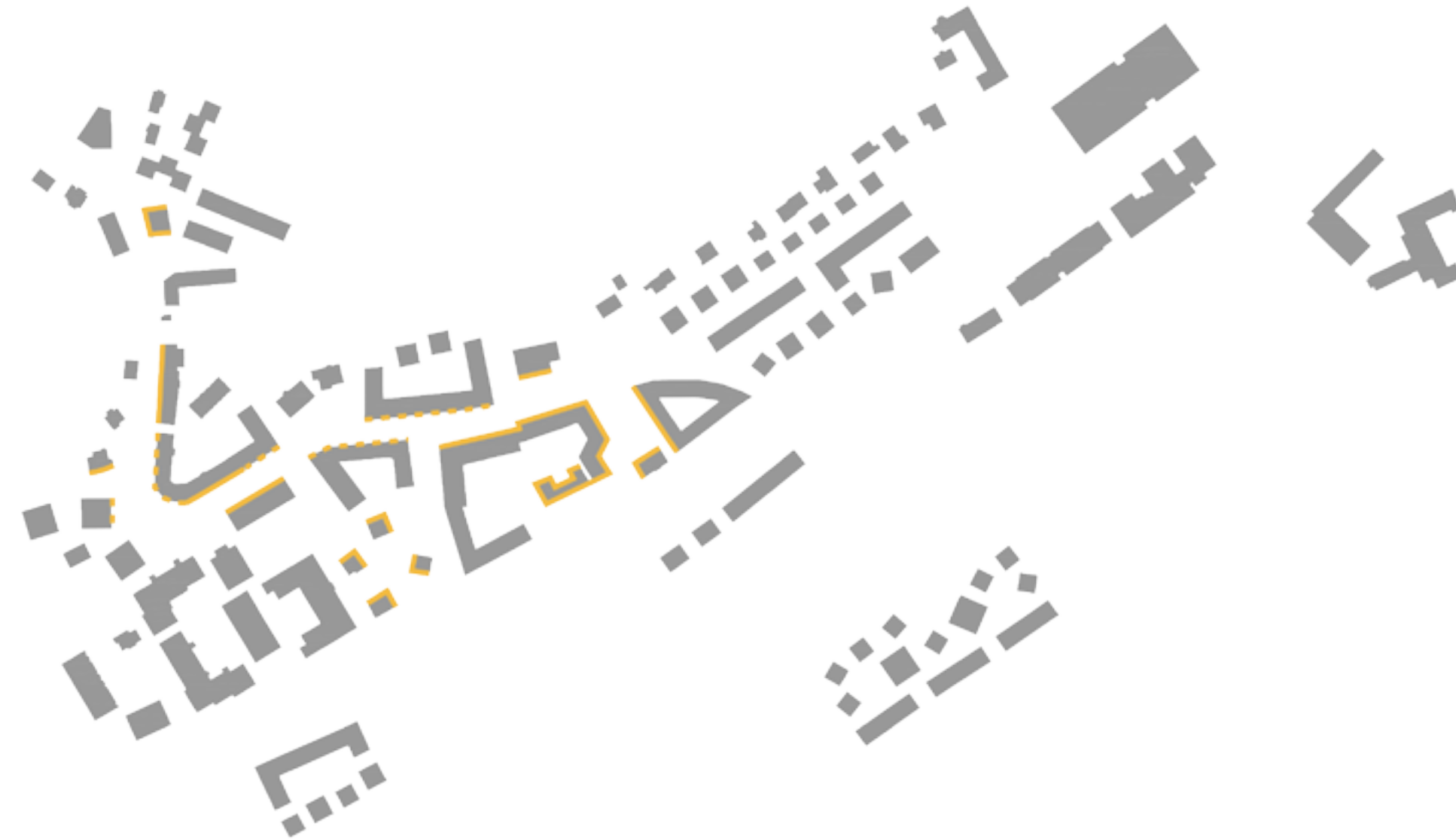
De grønne arealene i sentrum i dag er enten utilgjengelige, for små eller av dårlig kvalitet. Med nye boliger og frigjorte arealer kan det bygges attraktive, grønne, tilgjengelige rom som er fri for biltrafikk. Dette skaper bedre miljø for alle, og barn kan leke i trygge omgivelser.





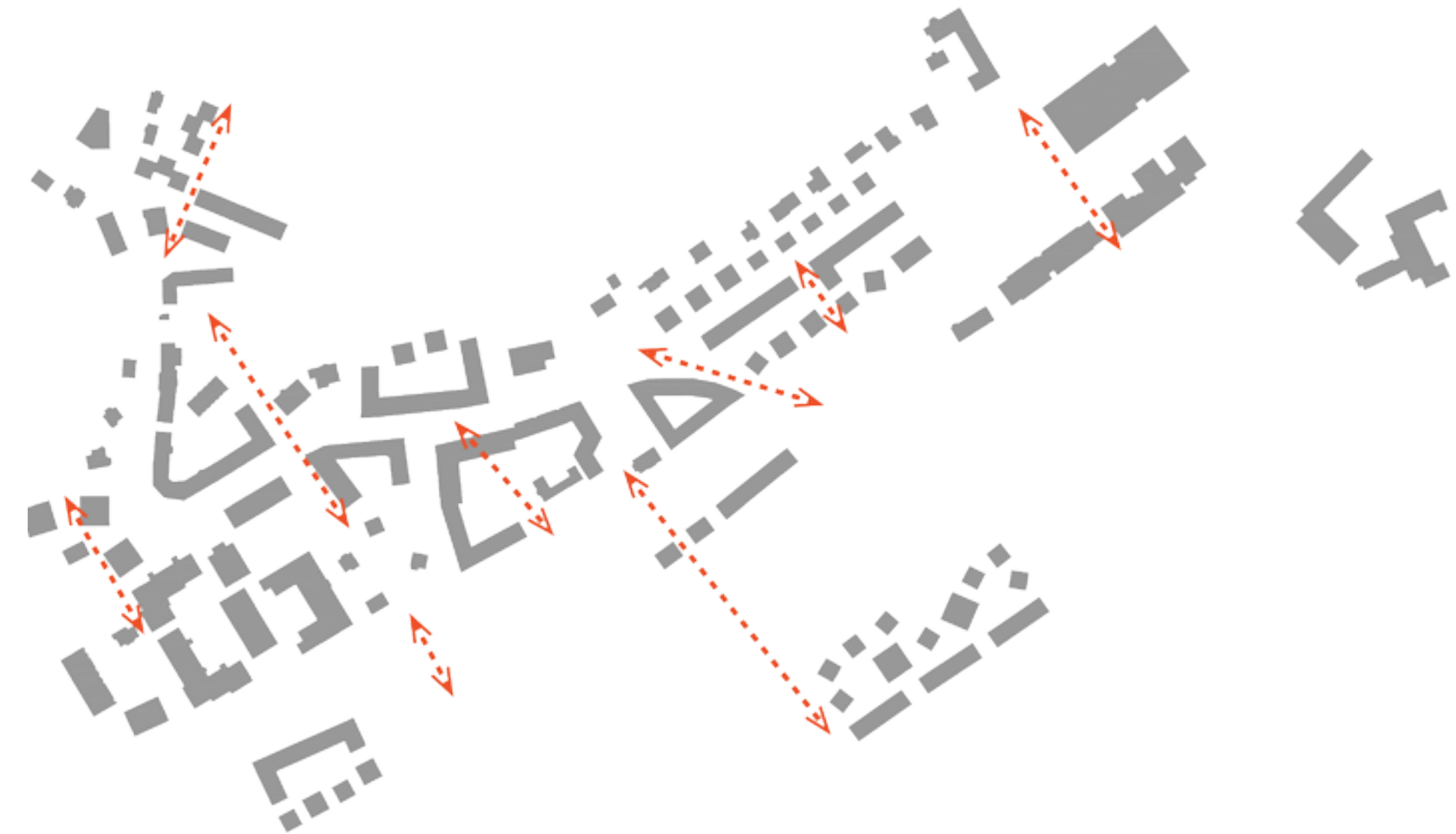
## KONSENTRERT HANDEL OG SERVICE

Handel - og servicetilbudet på Stabekk er spredt langs hovedveien. Stabekk har ikke kjøpesenter, og har dermed ikke ett dominerende næringsbygg. Butikkene på Stabekk har vanskeligheter med å konkurrere med andre sentre og etter at Andenæsgården sa opp sine leiekontrakter har flere av butikkene flyttet til Stabekklusene. Det er området ved stasjonen som først og fremst må være handelsområdet på Stabekk. Etterhvert som flere flytter inn i til sentrum og kundegruppen endrer seg kan det bli grunnlag for flere butikker og tjenester i området (stiplet gul linje). Det er viktig at bygningene langs gaten har aktive fasader.



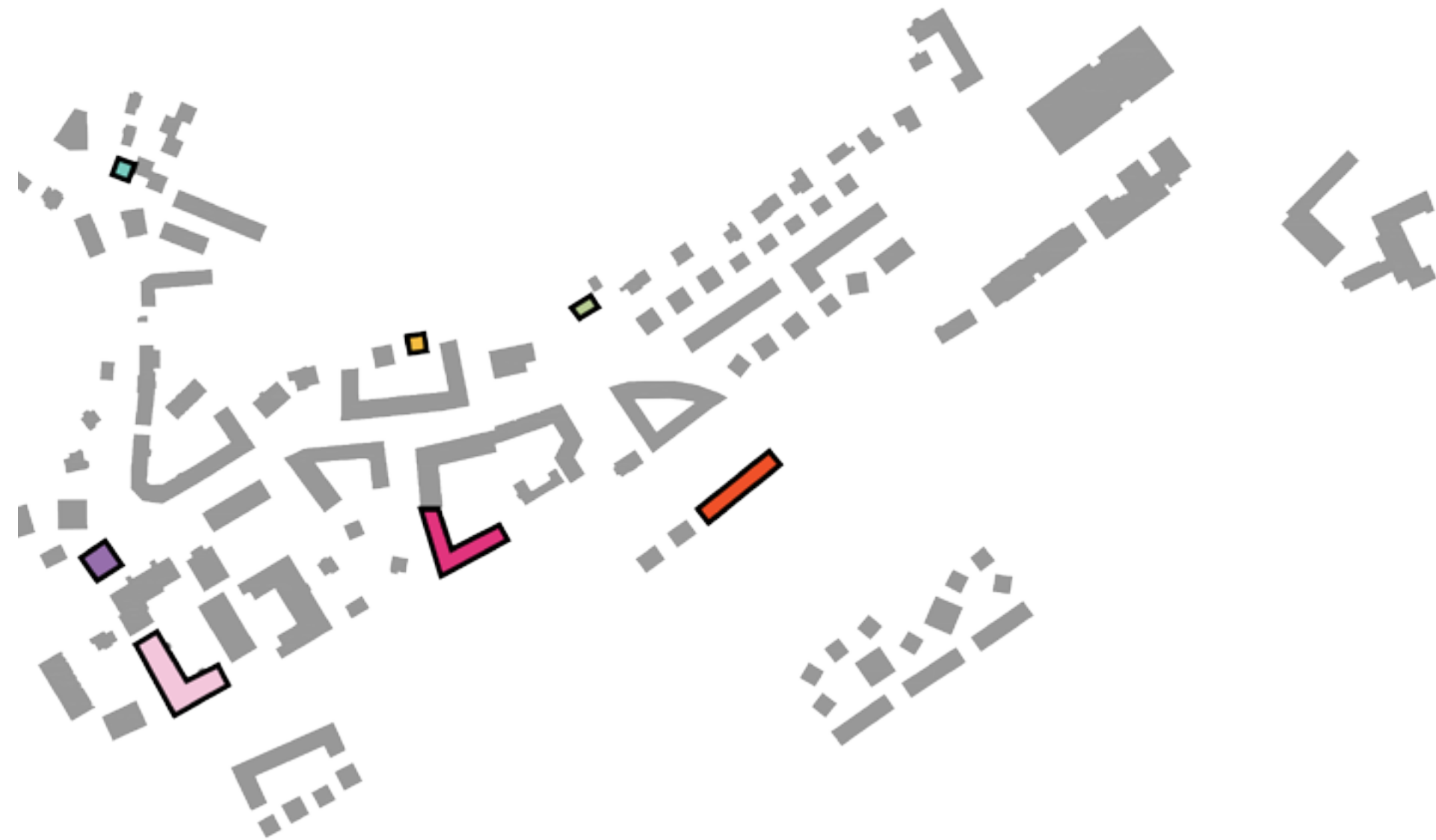
## FORSTERKE TVERR-FORBINDELSENE

På grunn av det kupert terrenget og jernbanen er det nokså svake tverrforbindelser i sentrum. To nye underganger under jernbanen, en ved Stabekken og en ved Stabekkparken gjør området tilgjengelig også for dem som bor på andre siden av jernbanelinjen. Dette er spesielt viktig når det bygges flere boliger. Ved å anlegge snarveier til stasjonen vil flere kunne komme seg til toget på en effektiv måte. Barneskolen vil ha enkel tilgang til Stabekkparken gjennom den nye undergangen.



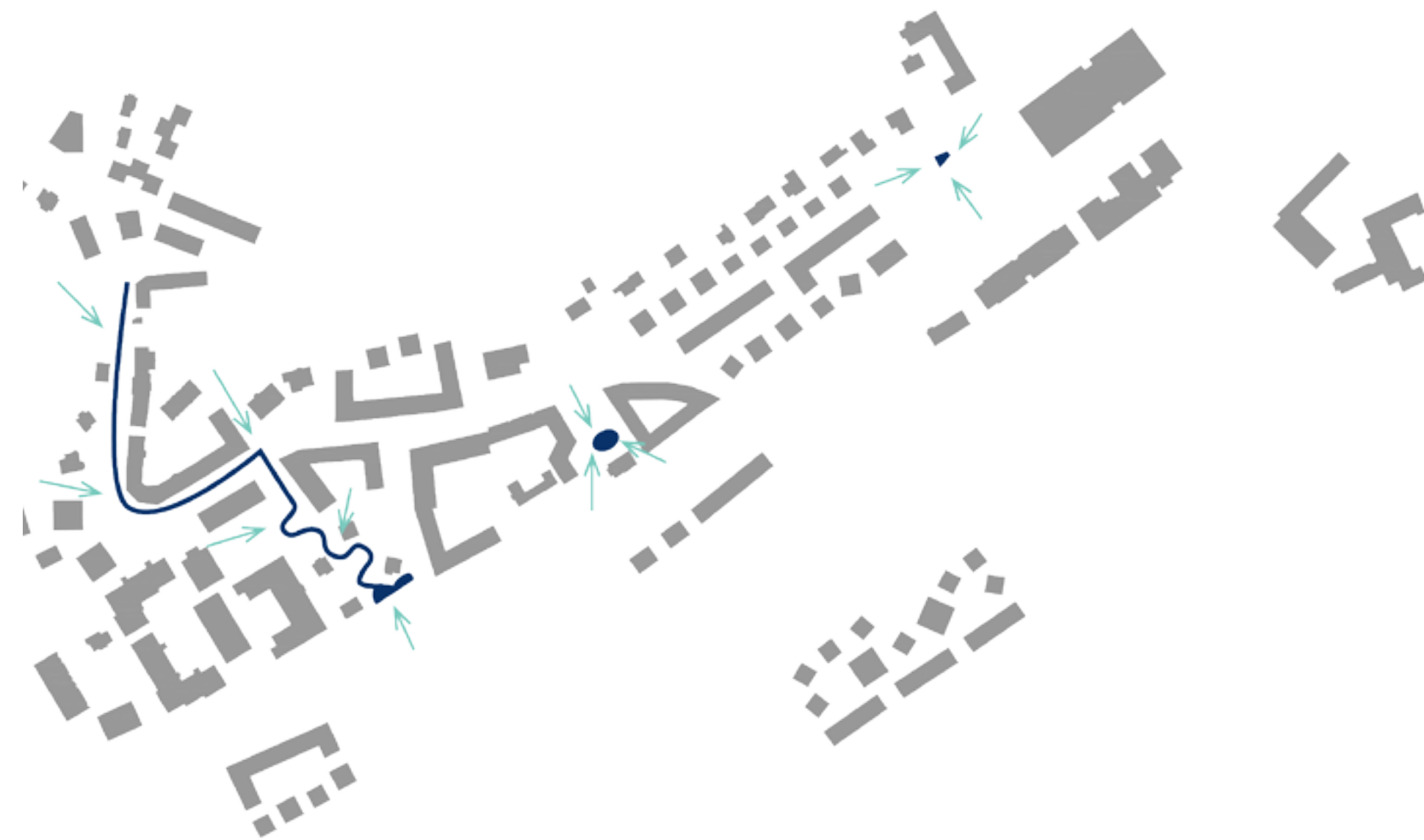
## VARIERENDE BOLIGTILBUD

Stabekk er dominert av villaer og det er viktig å tilføre alternative boformer. Ved å tilby leiligheter i ulike størrelser vil flere ha mulighet til å bo her. Noen leiligheter kan ha egen hageflekk, mens andre har balkong eller takterrasse. For å få inn den aldersgruppen som er underrepresentert på Stabekk kan kommunen tilrettelegge for studentboliger. Dette er en gruppe hovedsakelig i aldersgruppen 20- 30 år som ofte er enslige og uten barn. Med bare ti minutters togtur til Oslo sentrum vil dette bli et attraktivt sted for studenter. Denne gruppen vil kunne tilføre nye impulser til Stabekk med andre behov enn de godt etablerte villaeierne. Stabekk sentrum består i dag av en overvekt av eldre på grunn av et stort antall omsorgsboliger, serviceboliger, seniorleiligheter og sykehjem. Dette preger sentrum på flere måter og man bør etterstrebe en bedre blandet befolkningssammensetning.



## BRUK AV VANN I SENTRUM

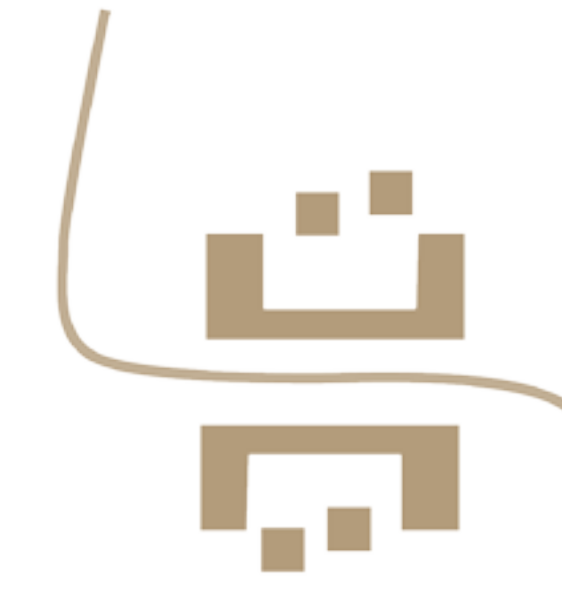
Stadbæk - Stabekk. Det har vært en eller flere bekker i dette området, men bekkene er blitt lukket. Nå er det på tide å få bekkene opp igjen. Vann skaper liv, og kan brukes til lek, som blikkfang, overvannshåndtering og rekreasjon. Vann vil være et element i de tre hovedbyrommene med ulikt uttrykk.



## DEL 5 LØSNINGSFORSLAG

*Dette kapitlet omfatter et løsningsforslag for en helhetlig fortetting på Stabekk.*

*Målet er å fortette på en måte som bevarer og forsterker stedets særpreg, samtidig som det tilføres flere boliger. Byrom, grønne arealer, gate og sykkelvei skal gi økt liv og attraktivitet til Stabekk. På denne måten gir fortettingen store kvaliteter tilbake til stedet.*



### KONSEPT

Ved å blande de mest framtreende bygningsstrukturene blir konseptet en blanding av langstrakte bygninger og punkt-bebyggelse. Dette vil harmonisere bedre med den eksisterende bebyggelsen, samtidig som det gir plass til mange flere boliger, samt gi bilfrie uterom.



## LØSNINGSFORSLAG

Det fortettes hovedsakelig på arealer som i dag brukes til parkeringsplass eller arealkrevende næring. Det fortettes på deler av Stabekkparken, men til gjengjeld forskyves parken til tennishallen, og området får større kvalitet og flere bruksmuligheter.

I dag står det to trehus ved stasjonsområde som flyttes til vestsiden av Stabekkhuse. Her står det fra før av to trehus som er registrert til bevaring. De fire husene danner til sammen et miljø som også er offentlig park. Et av husene kan for eksempel fungere som barnehage. Ellers vil bygningene huse butikk, kontorer og boliger. Det avgjødne er at husene blir tatt i bruk, på den måten har de en funksjon utenom det at de er gamle.

Det er viktig å omstrukturere stasjonsområde slik at dette hovedbyrommet får en tydeligere form og ramme. Den nye bygningen danner en trekant med bakgård i midten. Første etasje som vender mot torget skal ha utadrettet funksjon slik at alle bygningene rundt stasjonen innbyr til aktivitet og liv. Kanskje kan det være øvingslokaler for dans, musikk eller teater i samarbeid med Kulturhuset Stabekk kino. Torget skal fungere som et møtested, oppholdsareal, som gjennomgangsområdet og til midlertidige begivenheter slik som utekino og marked.

Det fortettes med en blanding av langstrakte bygninger og punktbebyggelse for å harmonisere med den eksisterende bebyggelsen. Utbyggingen framstår helhetlig, og ny bebyggelse forsterker gateløpet og uterommene. Sentrum får tilført grønne arealer som er tilgjengelige, lesbare og sammenhengende. Alle boligområdene har tilgang på grønne, bilfrie uterom med kort vei til stasjonen. Kveldsroveien på sørsiden av jernbanen legges om slik

at den går parallelt med jernbanelinjen. På den måten frigjøres areal til boliger. Disse boligene kan for eksempel benyttes til studentboliger med kort vei inn til sentrum. Dette vil også øke aldersgruppen 20-30 år i området.

Løsningsforslaget viser også at det er lagt til to nye underganger under jernbanen, samt tilført snarveier for å øke permeabiliteten i ormdet.

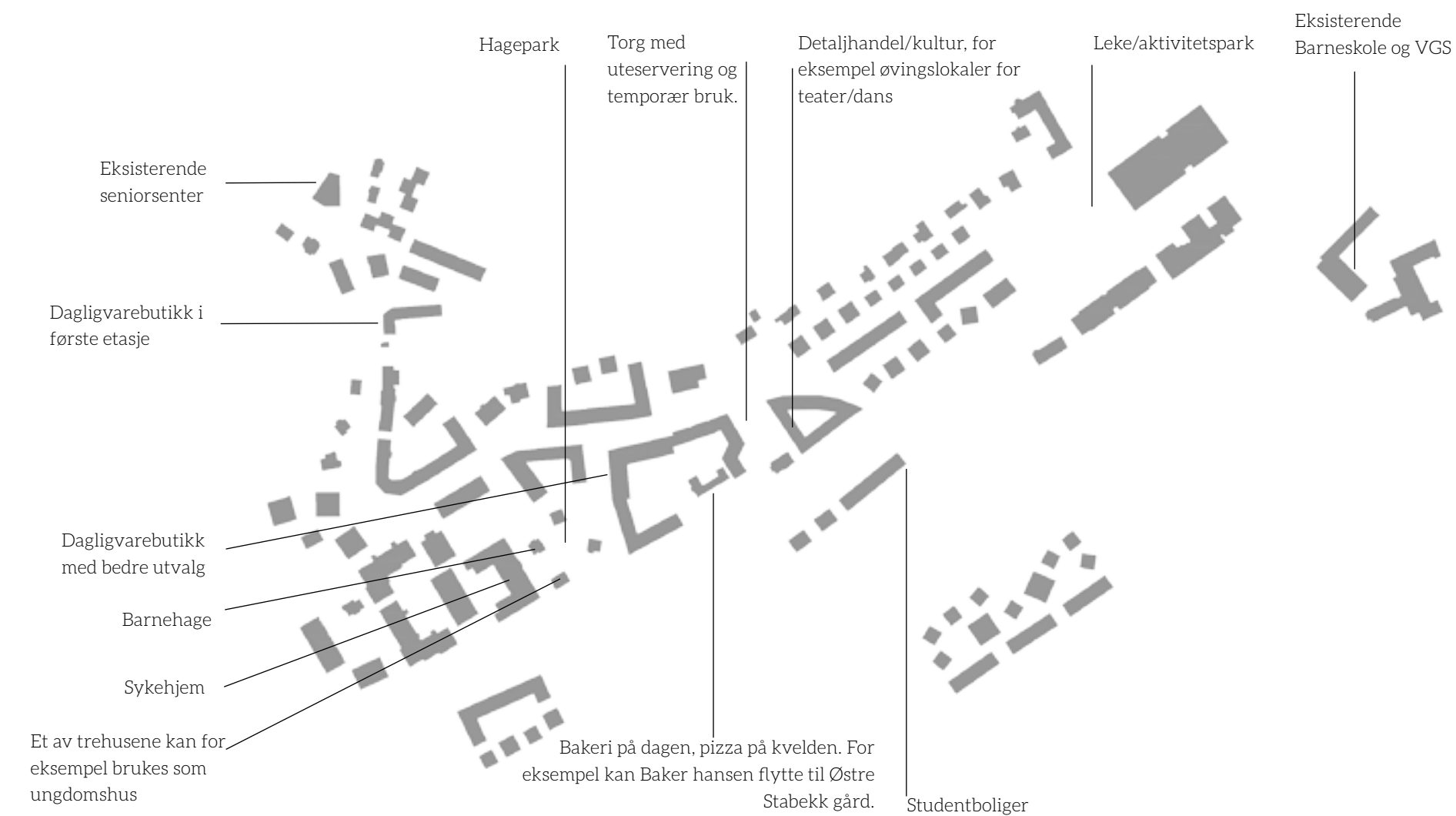
Bekken er åpnet og renner forbi kinoen, ned Gamle Ringeriksvei og videre på Gamle Drammensvei før den forsvinner under gaten og kommer ut igjen på nivået nedenfor. Her renner den gjennom "Stabekken" park til den ender i en dam ved jernbanen.

Fortettingen vil ha en gjennomsnittlig tetthet på omtrent 170 %BRA. Noen av fortettingsområdene har en høy tetthet, mens andre områder har lav tetthet. For eksempel vil de tre boligblokkene på åtte etasjer (i svingen) ha en høy %BRA. Kvartalet som omfatter Østre Stabekk gård har derimot en svært lav tetthet. Boligområdene har en %BRA på mellom 120- og 170%.

Fortettingen vil føre til mer press på et veisystem som allerede er høyt trafikkert. Ved å tilby boliger uten parkeringsmuligheter kan man tiltrekke seg andre grupper som ønsker å bo sentralt uten bil. Dette vil lette på noe av presset. Hvis Gjønnestforbindelsen blir bygget vil det i tillegg kunne halvere årsdøgntrafikken (ADT).



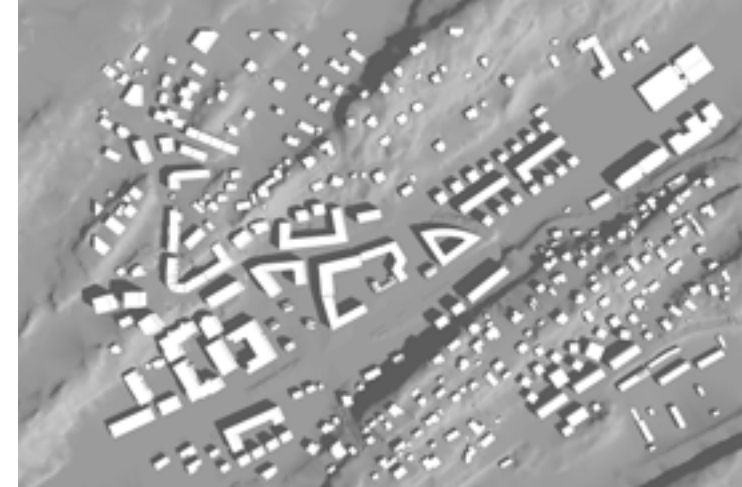
## PROGRAMMERING



## SOL OG SKYGGE

Bygningene nær stasjonen er mellom fire og fem etasjer, mens bygningene som ligger lengre vekk er mellom tre og fire etasjer. I svingen er det tre åtte-etasjers bygninger.

Sol- og skyggediagrammet viser at byrommene har gode solforhold. Uteareal knyttet til boliger har stort sett tilgang på sol, også ved jevndøgn.



1. mai

kl 09



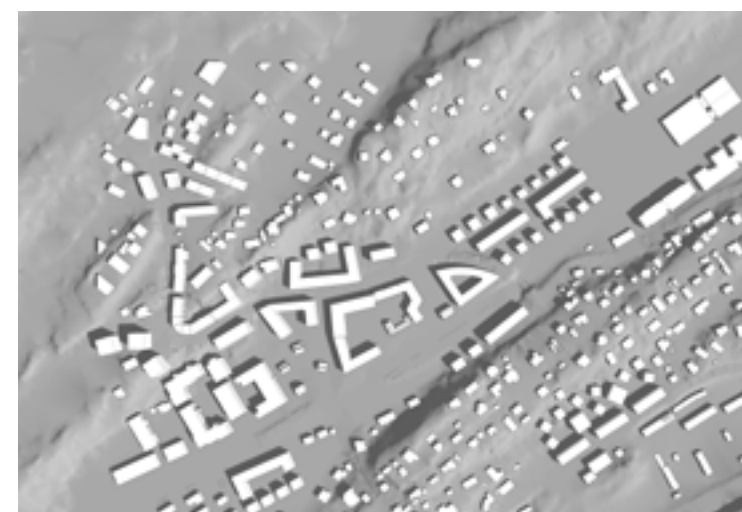
kl 12



kl 15



kl 18

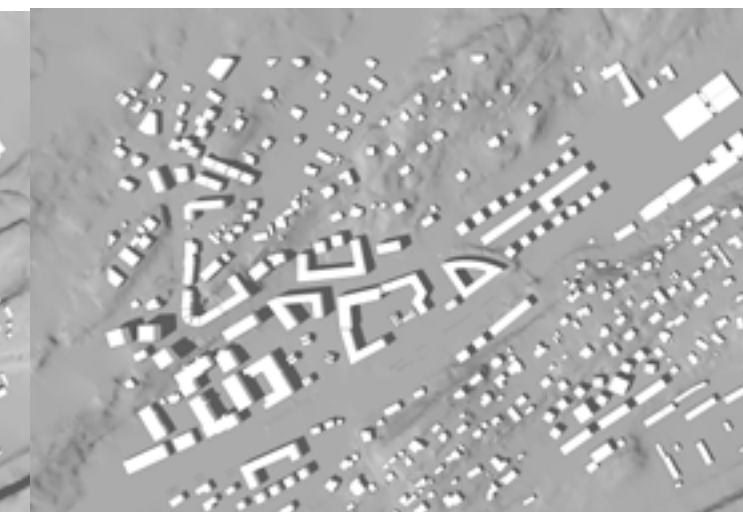


Sommersolverv

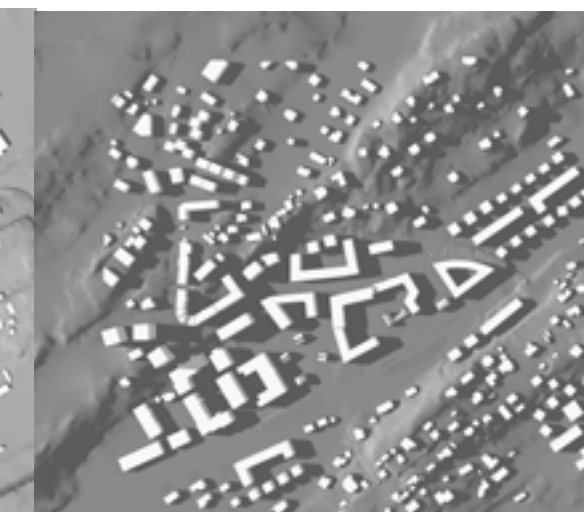
kl 09



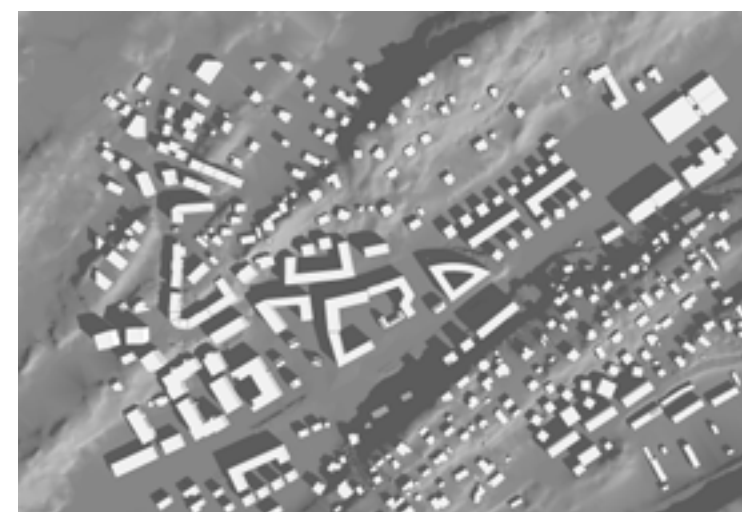
kl 12



kl 15



kl 18

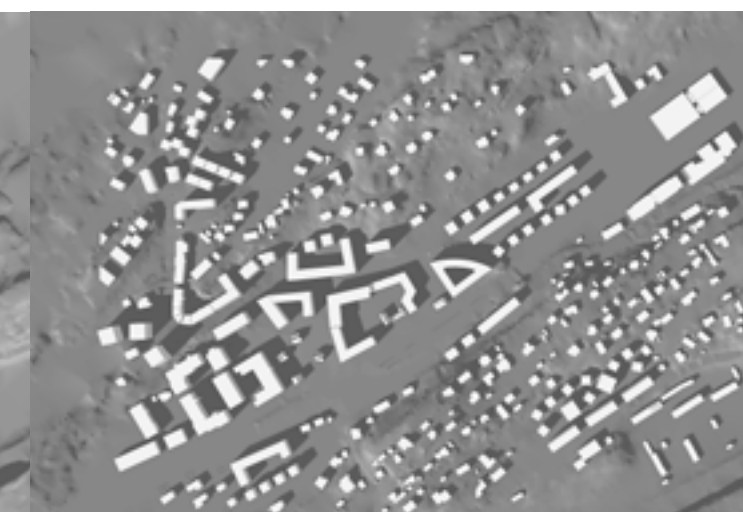


Jevndøgn

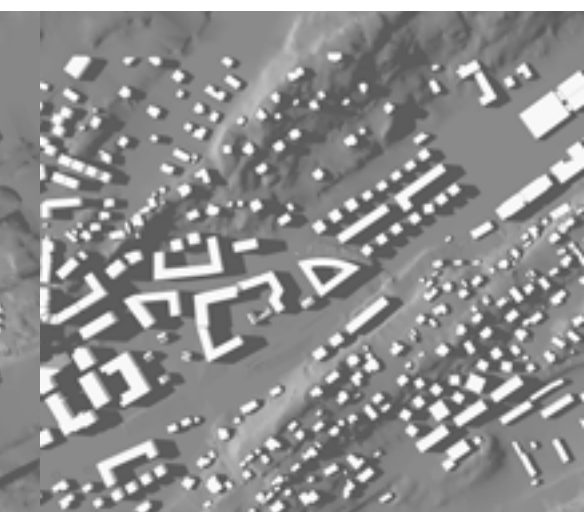
kl 09



kl 12



kl 15



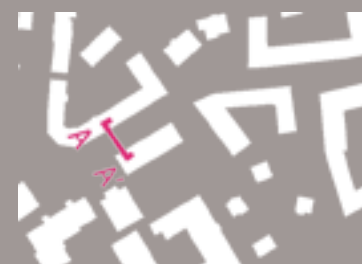
kl 18



Fortau 2,5 m  
 Vannrenne 0,4 m  
 Sykkelbane 3 m  
 Trerekke 2 m  
 Kjørebane 6,2 m  
 Fortau 2 m

Innganger på lavere nivå

Snitt som viser gaten på sitt smaleste.



4 m



Fortau 5 m  
 Trerekke/  
parkering 2,5 m  
 Kjørebane 6,2 m  
 Trerekke 2 m  
 Sykkelbane 3 m  
 Fortau 2,5 m

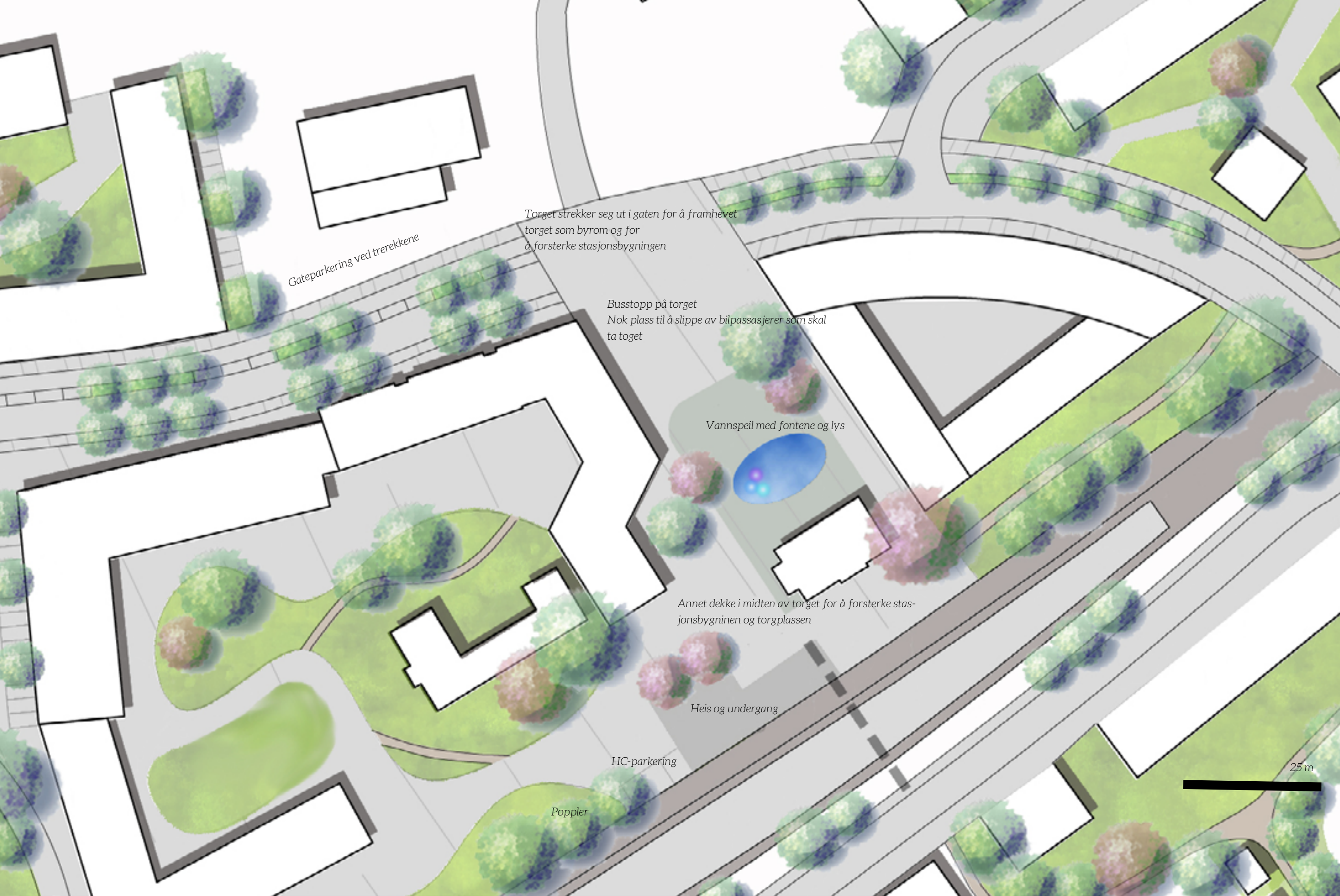
Gatesnitt



4 m









## STASJONSTORGET

Stasjonstorget vil være hovedbyrommet og tyngdepunktet på Stabekk. Dette vil være det mest urbane rommet med mange funksjoner og muligheter. For eksempel vil det være butikker med aktive fasader i første etasje, gjennomgangsområde for de som går til og fra toget, vannlek og uteservering. Med en konsentrert handel ved stasjonsområdet vil butikker og service ha større mulighet for å lykkes, samt at livet byrommet vil økes. Stasjonstorget vil også kunne ha midlertidige aktiviteter slik som markedsdager, utekino og ulike opptredner med torget som scene. Dermed vil torget fungere godt både til hverdag og fest.

*Stasjonstorget. Området er preget av byliv med både gjennomgang, handel, servering og rekreasjon.*



Ved å fjerne terrengformen som idag ligger inntil Østre Stabekk gård vil denne bygningen komme bedre fram. Dette åpner også opp området slik at det er lettere å orientere seg og forflytte seg fra stasjonsområdet med synligere snarveier. Bølgende, grønne former langs jernbanen bryter med det rette og flate partiet, og tilfører grønne arealer til et område som i dag består av parkeringsplasser. Poppler kan igjen få pryde stasjonsområdet.



Eldre trehus

Terrengformer for variasjon og opplevelse

Tursti 1.5 m

Møteplass/  
Oppholdsareal

Vannrenne  
0.5 m

Eldre trehus

Snitt "Stabekken"





## STABEKKEN

Stabekken representerer "det gamle Stabekk" med gjenåpning av bekken og et større miljø med eldre trehusbebyggelse som alltid har stått i sentrumsområdet. Området vil fungere som en park, en slags "museumspark" der husene vil ha funksjoner som boliger, kontorer, butikker, service og barnehage. Hvis man ønsker å bevare disse trehusene må det også settes inn tiltak for å restaurere de bygningene som trenger det slik at disse kan tas i bruk. Stabekken vil ha et romantisk hagepreg med henvisninger til den idylliske forstaden. Slyngende stier, bekk, dam og vegetasjon slik som trær, busker og stauder vil kunne skape denne hagestemningen. Stiene fører til en møteplass der det kan være mulighet for å sette seg ned sammen med andre, lese avisen eller drikke en kopp kaffe. Det kan også foregå mindre arrangementer her. Mer vegetasjon, samt vannet vil kunne gi økt biologisk mangfold noe som skoler og barnehager kan bruke i undervisning. Stabekken vil være et attraktivt sted for både lek og rekreasjon.

*Møteplassen i midten av parken omringet av eldre trehus, bekk og sti. Til venstre ser man den eksisterende sveitservillaen. Til høyre er den flyttede "Stabekk kro".*



Dammen i forgrunnen med busker, stauder og trær som skaper et intimt hagepreg.





*Terrangformer og naturlige materialer til lek og utfoldelse.*

## STABEKKPARKEN

Stabekkparken har hovedvekt på lek og aktivitet. I dag framstår parken som monoton og "kjedelig" med god plass, men med lav kvalitet. Ved å dele den rektangulære flaten inn i mindre arealer vil parken kunne få et mer interessant uttrykk og et større spenn av aktivitetsmuligheter. Terrangformen vil også føre til et mer spennende uttrykk og flere rom. En form for naturlekeplass med bruk av tre, stein, vann, jord og vegetasjon i kombinasjon med andre materialer vil være ønskelig. Lek på slike lekeplasser oppfordrer til mer til fantasi og gir langt flere lekemuligheter. Forskning viser det å leke i naturen er helsefremkallende på mange områder og jo mer naturligt, jo større helsegevinst (Hohle 2014). Ulendt terreng er motorisk styrkende, og et område preget av natur vil alltid være i forandring, noe som gir stadig nye sansinntrykk. I tillegg er det stressreducerende og bedrer oppmerksomheten (Hohle 2014). Ved å anlegge en ny undergang vil skolebarna ha enkel tilgang på området. Andre deler av parken vil kunne benyttes til aktiviteter som for eksempel skating, trampoline i bakken, samt hinderløype.



Lekeområder uten standardiserte leker

Mulighet for aktiviteter som skating, rulleskøyter og sykkel

Terrangformer som bryter det flaten og skaper flere rom

Snitt "Stabekkparken"

6 m

## Konklusjon og refleksjon

Både statlige og kommunale retningslinjer påpeker at knutepunkt med skinnegående transport bør fortettes og prioriteres i en fortetningsprosess. Likevel har det kun blitt bygget tre mindre leilighetsbygg i sentrum av Stabekk siden 2000-tallet. Nå er også stasjonen pusset opp og tilbyr langt flere avganger til Oslo. Private utbyggere har vist stor interesse i området, og befolkningen frykter hensynsløs utbygging og rasering av et sted med mye særpreg og historie.

I teoridelen ble det konkludert med at fortetting basert på stedets særpreg, skala, rytme og bygningsmønster er viktig for å lykkes med kompaktby-modellen. I tillegg er tilgangen på attraktive by- og gaterom, samt en helhetlig og lesbar bystruktur viktig for å skape liv og aktivitet i sentrum.

I diskusjonsdelen ble det drøftet hva slags fortetting Stabekk tåler, med de to fortettingsscenarioene som bakgrunn. Konklusjonen er at et så sentralt knutepunkt som Stabekk trenger fortetting. Både fordi det er bærekraftig, men også fordi Stabekk kan nyte godt av en hensynsfull fortetting som kan gi nytt liv til et noe "sovende" sted.

Løsningsforslaget viser en fortetting på stedets premisser med fokus på attraktive og funksjonelle uterom, byliv, handel, et variert boligtilbud og en variert befolknings sammensetning.

De foreslåtte plangrepene i oppgaven er:

- Fortette helhetlig ved å tolke stedets bygningsmønster og bygge videre på det som gjør Stabekk spesielt: boligstrukturen, terrenget og historien.
- Tilføre boliger slik at flere kan ta i bruk stedets butikker, tjenester, kollektivtilbud og uterom.
- Tre nye byrom langs jernbanen som tilfredsstill

et sårt tiltrengt behov for møteplasser, turmål og aktiviteter.

- Konsentrert handel på nedre Stabekk for å samle tilbudene istedenfor å spre dem, noe som kan øke sjansene for at nærheten klarer seg.
- Gateutforming som gir rom til alle trafikantgrupper.
- Flere underganger og snarveier som sammenbinder området og øker permeabiliteten.
- Flere unge voksne i sentrum ved å tilføre studentboliger.
- Forsterke viktige bygninger ved å danne et større miljø der husene får nok plass ("Stabekken"). Stasjonsbygningen som det sentrale bygget på "Stasjons-torget", og Østre Stabekk gård får egen hage som fremhever bygningen.
- Bekkeåpning og generell bruk av vann i byrommene for økt attraktivitet, biologisk mangfold, til lek og som overvannshåndtering.

Opgaven belyser viktigheten av helhetlig planlegging på knutepunkt som Stabekk, der by- og uterom har en styrende rolle i forhold til hvor og hvordan bygningene plasseres. Oppgaven viser også at bærekraftig utvikling (i form av flere boliger) og bevaring av stedsidentitet ikke trenger å være motsetninger. Det må være et premiss der man tillater flere boliger på arealer som likevel mangler kvalitet. Disse boligene bør søke å forholde seg til stedets karakter og bygge videre på denne. På den måten kan man få til begge deler: bærekraftige knutepunkt med stedsidentitet.

Opgaven svarer også til kommunens mål for utvikling på Stabekk (se s. 9 under Planprogram for Stabekk).

### Refleksjon

Arbeidet med denne masteroppgaven har vært givende og lærerik. Det har vært utrolig spennende å jobbe med et såpass stort område der det er mange motstridende hensyn å ivareta.

Jeg har fått en større forståelse for de utfordringene som ligger i en fortetningsprosess. Det kan noen ganger virke som fortetting er et gode i seg selv da det gir flere boliger til en befolkning i vekst. Men hvis man ønsker steder som befolkning bryr seg om, må man nødvendigvis ta hensyn til stedets egenart. Det er et tankekors at mange steder bygges ut uten en helhetlig plan, og man kan ha grunn til å frykte flere ensartede områder som skiller seg lite fra hverandre.

Høsten har vært utfordrende både fagmessig og privat. Jeg sitter igjen med ny forståelse av byen og stedet som en lagdelt struktur med mange dimensjoner som skal passe sammen og tilfredsstillende behov som ofte er i konflikt. Jeg blir stadig overrasket over landskapsarkitektens brede tilnærming til prosjekter. Man må tilegne seg kunnskap innenfor flere fagfelt for å få en forståelse av mennesker og deres steder.

I denne oppgaven har jeg brukt en rekke digitale verktøy: Autodesk Autocad 2015 SketchUp Pro 2015 Adobe Illustrator CS5 Adobe Photoshop CS5 Adobe InDesign CS5 Lumion 3D Educational 5





*Til minne om mamma*

## FIGURLISTE

Der ikke annet er oppgitt er bilde/illustrasjoner laget av studenten selv.

Side 13:

Figur: foto "Stabekk slott". Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk. (1974), s. 19.

Figur: foto Stabekk kino. Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk. (1974).

Side 14:

Figur: Foto Stabekk stasjon 1910. Fotograf: ukjent. Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Side 15:

Figur: Foto togbetjening. Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk. (1974), s. 46.

Figur: Foto jernbanevogn den første tiden. Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk, s. 39.

Side 16:

Figur: Foto Barbara Ring, ca 1885. Fotograf: ukjent. Kilde: Bautz, T.(2011). Ring, Barbara (1970-1955). Hentet 16.02.16 fra: [http://www.historieboka.no/Modules/historiebok\\_tid-sepoke\\_tema\\_artikkel.aspx?ObjectType=Article&Article.ID=2580&Category.ID=1511](http://www.historieboka.no/Modules/historiebok_tid-sepoke_tema_artikkel.aspx?ObjectType=Article&Article.ID=2580&Category.ID=1511)

Side 17:

Figur: Kart 1882. Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk. (1974).

Side 20:

Figur: Ulike "urban tissues" i byene Tallin(a), London(b) og Portland(c). Carmona et.al., 2010, s. 79.

Side 22:

Figur: Foto nytt innfyll mellom eldre bebyggelse, Frogner. Fotograf: Finn Fjellberg. Kilde: Kima Arkitektur. (2012). Hentet 04.03.16 fra: <http://kimaarkitektur.no/news/>

Figur: Flyfoto kvartalvariant med omsluttet bebyggelse og volumer inni, Ensjø. Fotograf: ukjent. Kilde: gulesider - skråfoto.

Side 23:

Figur: Antall beboere og boligtypologi. Kilde: Jan Gehl 2010, s. 76.

Side 34:

Figur: Foto bilbro over jerbanen ved stasjonen, 1950. Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk. (1974).

Side 35:

Figur: Foto Østre Stabekk gård 1910. Fotograf: ukjent. Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Figur: Foto bakken opp mot kinoen 1920. Fotograf: ukjent.

Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Figur: Foto Stabekkhøi Landhandleri 1920. Fotograf: ukjent. Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Figur: Foto stasjonsområdet 1915 med landhandleren og kora. Fotograf: ukjent. Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Side 39:

Figur: Foto syklistene ned Gamle Ringeriksvei, 1943. Fotograf: ukjent. Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Figur: Foto Gamle Ringeriksvei mot kinoen, 1920. Fotograf: ukjent. Kilde: Sandvika bibliotek - bildebasen.

Side 57:

Figur: Flyfoto Stabekk 1952. Fotograf: ukjent. Kilde: Stabekk - en historikk, s. 64-65.

# Litteraturliste

## Publisert i aviser og tidsskrifter

**Artikkel**

Aftenposten (2011.12.10). Hele nabolag rives. Aftenpos- ten. Hentet fra: http://www.aftenposten.no/bolig\_old/ Hele-nabolaget-rives-5116061.html

Harnes, A. (20.05.2010). Sjekk innvandringen der du bor. Budstikka. Hentet fra: http://www.budstikka.no/nyheter/nyheter/sjekk-innvandringen-der-du-bor/s/2-2.310-1.5281717

Hohle. S.M. 2014. Nature deficit disorder. Hentet 01.01.16 fra: http://harvest.as/artikkel/nature-deficit-disorder

Johnsen, B. (2014.14.06). Riv Vinderen! Dagbladet. Hentet fra: http://www.dagbladet.no/2014/06/18/kul- tur/kronikk/debatt/meninger/debattinnlegg/33914049/

Larsen, B.A. og Stugu, S. (26.08.2015). Bygg boliger Bærums arbeidstagere har råd til. Budstikka. Hentet fra: http://www.budstikka.no/valg2015/bolig/barum/bygg-boliger-barums-arbeidstagere-har-rad-til/s/5-55-141733

Linden, K.V.D. (07.08.2015). Mari (26) har spart 300.000 til bolig, men taper likevel i ville budrunder. Budstikka. Hentet fra: http://www.budstikka.no/nyheter/boligpoli- tikk/boligpriser/mari-26-har-spart-300-000-til-bolig- men-taper-likevel-i-ville-budrunder/s/5-55-129615

Regjeringen. (03.09.2015). Næringsutvikling. Hentet fra: https://www.regjeringen.no/no/sub/stedsutvikling/ny- emner-og-eksempler/naringsutvikling/id678736/

**Bøker**

Albrechtsen, J. og Carlberg, N. (2013). Fremtidens boset- ning. I K. Dirckinck-Holmfeld, S.E. Rolandsen, og A.B. Thomesen (Red.), Fremtidens for- stæder (s.48-71). Danmark: Bogværket.

Baalsrud, K. (2001). Bekkene i Bærum som ble borte. Bærum: Naturvernforbundet.

Carmona, M. Tiesdell, S. Oc, T. og Heath, T. (2010). Public Spaces – Urban Places: The Dimension of Urban Design. ?: Architectural press.

Dirckinck-Holmfeld, K. og Rolandsen, S.E. (2013). Er- faringer på tvers. I K. Dirckinck-Holmfeld, S.E. Roland- sen, og A.B. Thomesen (Red.), Fremtidens forstæder (s. 9- 29). Danmark: Bogværket.

Gehl, J. (2010). Byer for mennesker. København: Bogvær- ket.

Hanssen, G.S. Hofstad, H. Saglie, I-L. Næss, P og Røe, G. (2015). Hvorfor studere den kompakte byen? . I G.S. Hanssen, H. Hofstad og I-L. Saglie (Red.), Kompakt byutvikling – muligheter og utfordringer (13-26). Oslo: Universitetsforlaget.

Marjanovic, G. (2015). Bygningsform og be- byggelsesstrukturer i den fortettede byen. I G.S. Hans- sen, H. Hofstad og I-L. Saglie (Red.), Kompakt byutvikling – muligheter og utfordringer (176-193). Oslo: Univer- sitetsforlaget.

Sirowy, Beata (2015). Offentlige rom i en kompakt by. I G.S. Hanssen, H. Hofstad og I-L. Saglie (Red.), Kompakt

byutvikling – muligheter og utfordringer (176-193). Oslo: Universitetsforlaget.

Schmidt, L. (2015). Bokvalitet og sosial bærekraft. I G.S. Hanssen, H. Hofstad og I-L. Saglie (Red.), Kompakt byutvikling – muligheter og utfordringer (193-207). Oslo: Universitetsforlaget.

Sars, M. (1974). Stabekk: en historikk. Bærum: Vestre Stabekk vel.

Thorèn, K.H og Saglie, I-L. (2015). Hvordan ivaretas hensynet til grønnskultur og naturmangfold i den kompakte byen? I G.S. Hanssen, H. Hofstad og I-L. Saglie (Red.), Kompakt byutvikling – muligheter og utfordringer (117-134). Oslo: Universitetsforlaget.

### Oppslagsverk på nett

Askheim, S. og Thorsnæs, G. (2014). Bærum. Store Nor- ske Leksikon. Hentet fra: https://snl.no/Bærum.

Fortetting. (2014). Store Norske Leksikon. Hentet fra: https://snl.no/fortetting

### Hefter/kompendier/rapporter

AsplanViak (2014) Senteranalyse for Bærum kommune. Sandvika: AsplanViak.

Bærum kommune (2012 a). Rik på historie – et riss av kulturhistoriens fysiske spor i Bærum. Sandvika: Bærum kommune.

Bærum kommune (2013). Samfunnsdel med arealstrategi. Sandvika: Bærum kommune.

Bærum kommune (2014). Forslag til planprogram for nedre Stabekk. Sandvika: Bærum kommune.

Bærum kommune. (2014a).*Barnehagebehovsplan 2013-2022*. Sandvika: Bærum kommune.

Bærum kommune. (2013a). *Skolebehovsplan 2013-2022*. Sandvika: Bærum kommune.

Bærum kommune. (2015). Bestemmelser og retningslin- jer 2015: Kommuneplanens arealdel. Sandvika: Bærum kommune.

Bærum kommune. (2012 b). Registreringer Stabekk sen- trum. Sandvika: Bærum kommune.

Dokument 3:11 (2006-2007). Riksrevisjonens under- søkelse av bærekraftig arealplanlegging og arealdispon- ering i Norge.

Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten (2010). Grønt- plan for Oslo. Kommunedelplan for den blågrønne struk- turen i Oslos byggesone. Plan og bygningsetaten: Oslo.

Guttu, J. og Thoren, A.K.H. (1998). Fortetting med kvalitet. Oslo: Miljøverndepartementet.

Naturvernforbundet. (2010). Nøttekråå. (Nr 1/2010). Hentet fra: http://naturvernforbundet.no/getfile.php/Fylkeslag%20-%20NOA/Lokallag/Bærum/Dokumenter/Nøttekrå- ka1\_2010.pdf

Høringsutkast. (2014). Planbeskrivelse, kommuneplan- ens arealdel 2015-20130. (Dokumentnr. 233812). Bærum:

Bærum kommune.

Bærum kommune (2014b) E18- korridoren Lysaker - Slependen - Kommunedelplan - 2. Gangs behandling. Bærum: Bærum kommune.

Miljødirektoratet. (2014). Planlegging av grønnskultur i byer og tettsteder. (Veileder M-100). Utvgiver: Miljødi- rektoratet.

Bærum kommune. (2015b). Kommuneplanens arealdel 2015-30. Tematisk sammendrag av merknader med rådmannens kommentarer. (Dokument 2709949). Hentet fra: http://docplayer.no/296936-Kommuneplanens-areal- del-2015-30-tematisk-sammendrag-av-merknader-med- radmannens-kommentarer-dokument-2709949.html

Vestre Stabekk vel. (2014). Vestre Stabekk vel. Årsberet- ning 2014. Stabekk: Vestre Stabekk vel.

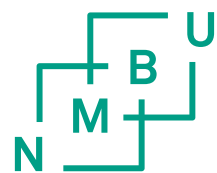
## Nettsider

Bærum kommune. (2015c). Befolkningsutvikling. Hentet 22.01.16 fra: https://www.baerum.kommune.no/politikk- og-samfunn/barum-2035/befolkningsutvikling/

Riksantikvaren (2013). Ordforklaringer. Hentet 09.09.15 fra: http://www.riksantikvaren.no/Veiledning/Ord- forklaringer-bokmaal

Elden, G. (2014). Stabekk stasjon. Hentet fra 12.11.15: http://www.jernbaneverket.no/Prosjekter/prosjekter/Hovik-stasjon/Prosjektartikler/Stabekk-stasjon/

## Blogg



Norges miljø- og  
biovitenskapelige  
universitet

Postboks 5003  
NO-1432 Ås  
67 23 00 00  
[www.nmbu.no](http://www.nmbu.no)