

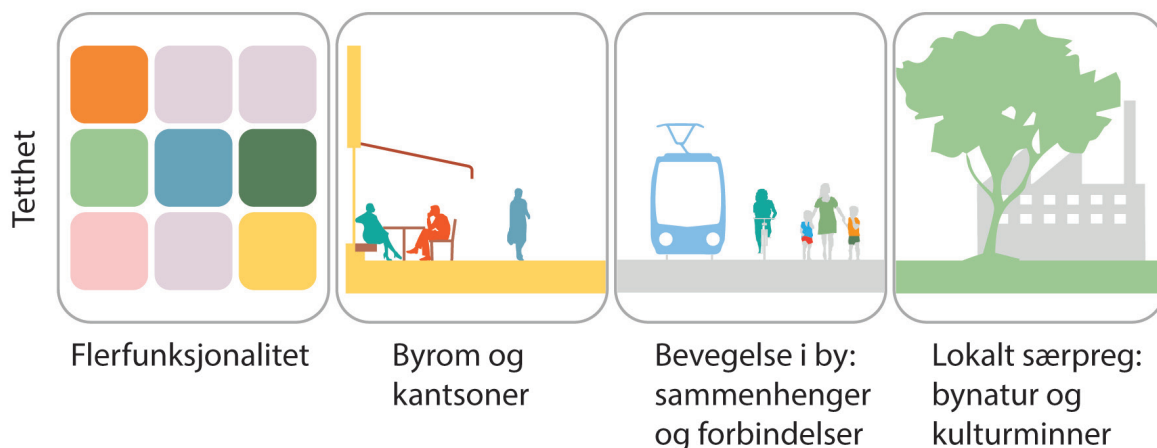
Veileder for bymessig utforming

Plan- og bygningsetaten



Oslo

Forord



Denne veilederen for bymessig utforming av bygde omgivelser i Oslo er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten. Det er et mål at byen skal utvikles som en kompakt, flerfunksjonell by med god bymessig utforming. Plan- og bygningsetaten ser et behov for retningslinjer som kan bidra til å sikre en styrket bymessighet, med kvaliteter som legger til rette for ønsket byliv. Dette vil også bidra til en sosial bærekraft og grønn mobilitet i en mer inkluderende by, med god tilgang for alle til ulike og viktige fellesskapsgoder i det offentlige rom.

Både Kommuneplan 2015 og bystyrets nylig vedtatte Kommuneplan 2018, samfunnsdelen med byutviklingsstrategi, legger mange og viktige føringer for å sikre en bymessig utvikling og å tilrettelegge for økt byliv i Oslo. Dette understøttes også i andre kommunale plandokumenter og -strategier, som byrådets forslag til områderegulering for gater og byrom i sentrum, Program bilfritt byliv og byrådets forslag til Arkitekturpolitikk for Oslo.

Veilederen er utarbeidet med Kjell Kr. Jacobsen som prosjektleder og faglig ansvarlig redaktør. Prosjektgruppen har over tid bestått av Mari Haraldsen, Andreas Høifødt, Roar Havdal Mortensen, Eystein Talleraas og Ingrid Vedeler Brekkhus. Andre bidragsytere har vært Hege Anette Walderhaug, Inger Margrethe Hvenekilde Seim, Rolf A Sandnes, Åse Munthe Sandvik, Inga Berge de Galvez og Marianne Aas.

Kommunal og moderniseringsdepartementet har gitt økonomisk støtte til prosjektet «Policy for bymessighet», under tilskuddsordningen «Bolig-, areal- og transportplanlegging for en bærekraftig og attraktiv byutvikling».

Tidlig i prosessen arrangerte prosjektgruppen en heldags workshop med deltagelse fra 22 eksterne og flere interne ressurspersoner, alle med kompetanse innenfor aktuelle fagfelter og temaer vi berører i denne veilederen. Eiendomsutviklere, utbyggere, forslagsstillere og plankonsulenter, arkitekter, landskapsarkitekter, undervisningsinstitusjoner, bydeler og flere kommunale etater var representert, og ga gode innspill til hva som burde inngå i en veiledning om bymessighet. Førsteutkastet til veileder ble senere sendt på høring til alle deltagerne.

Veilederen skal gi inspirasjon og veiledning til alle som arbeider med å skape en bymessig god utforming, gjennom både offentlig og privat planlegging og prosjektutvikling i Oslo.

29.05.2019

etatsdirektør
Ellen S. de Vibe

avdelingsdirektør
Andreas Vaa Bermann

Innholdsfortegnelse

Introduksjon til veileder for bymessig utforming	4
Bakgrunn	4
Mål for økt bymessighet	4
Mål for bruk av denne veilederen	4
Målgruppe	5
Kommuneplanen legger føringer for bymessighet	5
Byliv for alle	6

Del 1: Bymessighetens elementer.....	7
---	----------

1.1 Bymessighet og byliv.....

1.1.1 Hva er bymessighet?.....

Bymessighet handler om byens fysiske omgivelser	7
Bymessighet er en del av urbaniteten	7
Vi bør planlegge god bymessighet for å oppnå godt byliv.....	8

1.1.2 Ulik karakter og grad av bymessighet i Oslo

Bymessige prosjekter må ta hensyn til de eksisterende byområdene	10
Bymessige løsninger som tar hensyn til lokale forhold, vil ha ulike uttrykk	10
Arealdelens signaler om de enkelte byområdene	12

1.1.3 Bymessighetens ulike elementer

Overordnede bystrukturer og tetthet av bebyggelse gir både muligheter og begrensninger for byliv	13
Byen har ulike typer flerfunksjonelle byområder	15
Kompakt bebyggelse og mange funksjoner gir økt byliv	16
Byrommenes størrelse og rolle påvirker bylivet	17
Byrommenes kantsoner er viktige for opplevelsen av bylivet	19
Fasadeutformingen bør nyansere grad av offentlighet	20
Attraktive og gode gangforbindelser er viktige for bymessig utvikling	21
Bynatur må ivaretas og videreutvikles på en bymessig måte	23
Byens historiske kvaliteter spiller en viktig rolle i bymessig byutvikling	24

Del 2: Retningslinjer for bymessig utforming	26
---	-----------

2.1 Bymessig flerfunksjonalitet:

Forskjellige byområder har ulike

roller og funksjoner.....

Både byområder og bygninger må kunne fylle flere funksjoner	26
Sentrale byområder og strøgsgater	29
Utviklingsområder	34
Kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder	36
Prioriterte stasjonsnære områder	38
Byområder med hovedvekt på boliger	40
Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å oppnå god funksjonsblanding	42

2.2 Byrom og kantsoner.....43

2.2.1 Utforming av byrom43

Ulike definisjoner av byrom43

Byrom og bebyggelsens funksjoner må spille sammen44

Offentlige byrom må utformes og brukes på en variert måte46

Byrommenes fasader må utformes enkeltvis og samlet som en helhet49

Bygulvets utforming må tilrettelegge for ulike bruk51

Bymessig integrering av tekniske anlegg i gater og byrom54

2.2.2 Utforming av kantsoner.....59

Kantsonen er bylivets hovedarena59

Funksjonen i kantsonens 1. etasje skaper byliv62

Utforming av fasaden i kantsonens 1. etasje64

Utforming av flaten i kantsonen66

Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å oppnå aktive byrom og kantsoner68

2.3 Bevegelse i by: sammenhenger og forbindelser.....69

Gater og veier har ulike roller og karakter69

Effektiv utnyttelse av gatearealene gir en bedre by70

Strøkgater som lokalsentra71

Fortauets ulike roller og funksjoner73

Utforming av gatekryss75

Grønn mobilitet: gange, sykkel og kollektivtransport78

Trær i gater og byrom81

Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å oppnå
bymessige sammenhenger og forbindelser83

2.4 Lokalt særpreg: bynatur og kulturminner84

Bynaturen bidrar til å strukturere byen84

Bynaturen må gjenopprettes og integreres i bystrukturen der den mangler87

Bynatur må integreres i nye utbyggingsområder og prosjekter88

Vegetasjon som megler i overgangen mellom offentlige og private byrom90

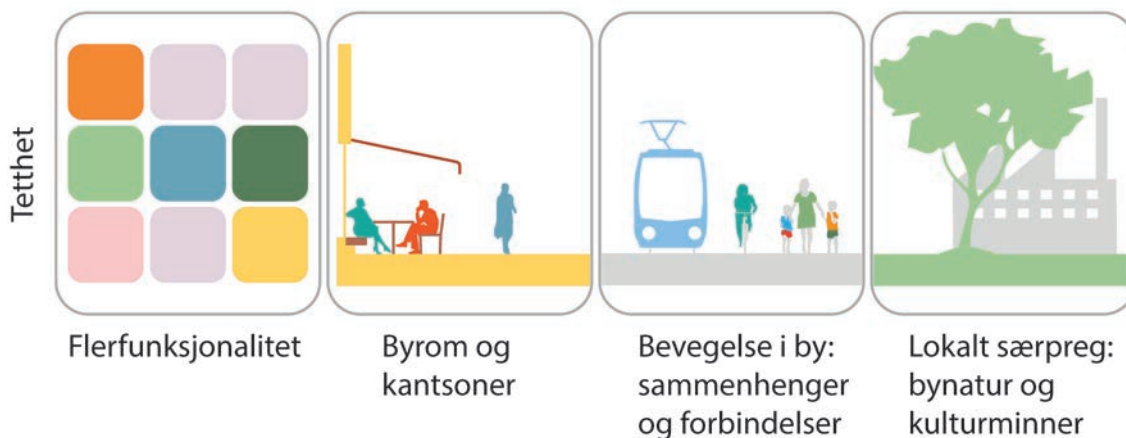
Bevaringsverdier og historiske kvaliteter i byområder gir mer variert bymessighet91

Eksisterende kvaliteter i historiske bygninger kan gi muligheter for bymessige endringer92

Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å ivareta både bynatur og kulturminner94

Kilder og bakgrunnsmateriale95

Introduksjon til veileder for bymessig utforming



Bakgrunn

Oslo er i vekst, indre by fortettes og områder i ytre by utvikles fortløpende. Det er et mål at byen skal utvikles som en kompakt, flerfunksjonell by med bymessig utforming. Plan- og bygningsetaten ser et behov for retningslinjer som kan bidra til å sikre bymessighet med kvaliteter som legger til rette for ønsket byliv. Dette er viktig for å bidra til en sosialt bærekraftig byutvikling der alle har tilgang til viktige felles goder i det offentlige rom, som blågrønne arealer, attraktive byrom og strøgsgater med kultur, handel og uteliv og sambruk av arealer og lokaler.

Vi ønsker offentlige byrom som er bygget på en fleksibel måte, slik at alle kan oppholde seg og ferdes der. Materialene som brukes, bør være slitesterke og vare over tid. Det er viktig at førsteetasjer retter seg mot publikum med åpne fasader, og at vi tenker nytt rundt hvordan ulike områder skal fylle flere funksjoner.

Mål for økt bymessighet er å oppnå:

- ønskede kvaliteter for å bo, arbeide, bruke, ferdes i og besøke byen
- en åpen, tilgjengelig by, med tydelige offentlige arealer
- økt byliv i gater og byrom
- helhet og sammenheng mellom enkelttomter, nabolag, byområder og byen
- fleksibilitet i arealbruken av bygninger og byområder

Mål for bruk av denne veilederen er å:

- inspirere og gi innspill til hvordan vi kan utforme bærekraftige og stedlig egnede fysiske tiltak i byutviklingsprosjekter, og hvordan disse kan forankres i formelle plan- og byggesaksprosesser
- gi retningslinjer med illustrasjoner for anbefalt bymessig utvikling i ulike deler av byen
- gi eksempler på formulering av juridisk bindende reguleringsbestemmelser som understøtter målene for økt bymessighet
- gi eksempler på gode løsninger fra Oslo og andre byer

Målgruppe

Veilederen skal kunne brukes til å formulere reguleringsbestemmelser for konkret bymessig utforming av områder som planlegges og utvikles. Den vil være relevant for planarbeid, saksbehandling i plan- og byggesaker og for aktører som ønsker å bygge eller sette i gang prosjekter i bymessige omgivelser eller i utviklings- og transformasjonsområder.

Kommuneplanen legger føringer for bymessighet

Kommuneplan 2015 (Oslo mot 2030) har viktige føringer for å tilrettelegge for bymessig utforming av både utviklings- og transformasjonsområder i indre by og utviklingsområder, kollektivknutepunkter og stasjonære områder i ytre by. Dette står omtalt i kommuneplanens bestemmelse om bebyggelse og anlegg, § 11:

Indre by

For indre by er det krav i § 11.1 om at utviklings- og transformasjonsområder «skal vurderes med høy tetthet og sikre bymessig/arkitektonisk kvalitet, grønnstruktur og gode gate- og byrom. Området skal videreføre omkringliggende nettverk av offentlige rom og forbindelser.»

Ytre by

For ytre by er det krav i § 11.2 om «bymessig utforming av området, gjennom høy tetthet og arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettede funksjoner i 1. etasje i sentrale gater/byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige, eksisterende steds kvaliteter.» I tillegg skal «stasjonsområde for skinnegående trafikk gis en sentral rolle som sted, med offentlige byrom og sosiale/kulturelle og andre publikumsrettede funksjoner.»

Indre og ytre by krever ulik grad av bymessighet

Indre og ytre by er i dag tilrettelagt for ulik grad av utnyttelse, tetthet av funksjoner, bygninger og mennesker. Kommuneplanen legger derfor føringer for ulik type bymessighet i disse områdene. I hvert enkelt prosjekt må det gjøres en konkret vurdering i sammenheng med byområdet det er en del av, som for eksempel at området er preget av karrebebyggelse, lamellbebyggelse, hagebybebyggelse, eller annen bebyggelsesstruktur. Karakteren og graden av bymessighet vil avhenge av geografisk plassering, eksisterende bystruktur, funksjoner, behov og ønsket utvikling. Bymessighet med høy tetthet er særlig viktig å oppnå i utviklingsområder, rundt kollektivknutepunkter og i prioriterte stasjonsnære områder.

Kommuneplan 2018, samfunnsdelen med byutviklingsstrategi, har visjoner om en grønne, varmere og mer skapende by med plass til alle. Relevante mål og strategier for temaet bymessighet er her blant annet:

- plass til å bo, arbeide og leve uten behov for bil, i mangfoldige byområder
- grønne, tilgjengelige og gratis møteplasser for mennesker i alle aldre, i hele byen
- Oslo som sykkel- og fotgjengerby med godt utbygd kollektivtilbud og mer bilfritt byliv
- mer tilgjengelige kulturtilbud i nabolaget
- smartere by med flerbruk av gater og byrom som kan være spontane opplevelsesarenaer
- sammenhengende havnepromenade med varierte opplevelser hele året

Byliv for alle

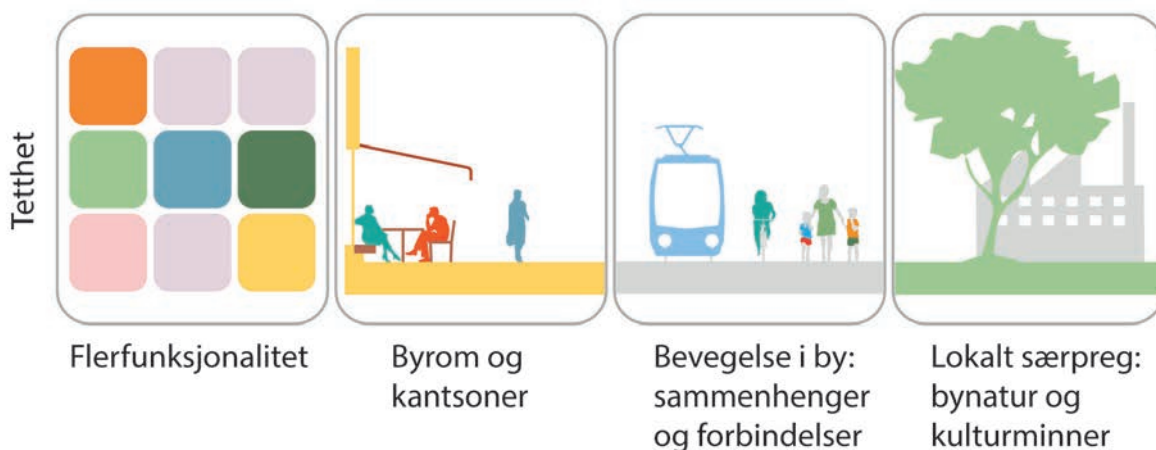
Byrådets forslag til områderegulering for gater og byrom i sentrum legger til rette for en fremtidsrettet overgang fra et bilbasert bysentrum til et sentrum som lar menneskene og bylivet legge premissene for gatebruken.

Planen prioriterer bylivet ved å frigjøre areal som beslaglegges av kjørefelt og gateparkering, og tilrettelegger for bylivsaktiviteter, vegetasjon og grønn mobilitet. Samtidig skal behov for varelevering, renovasjon og næringskjøring ivaretas. Et tett nettverk av attraktive forbindelser for gående og syklende mellom viktige målpunkter skal prioriteres, og det gis plass til opphold, lek og aktivitet for alle aldre. Sentrum skal ha et levende handels- og næringsliv, og gater og byrom skal være universelt utformete med tilgjengelighet for alle. Eksisterende blågrønn struktur skal styrkes. Kulturminner og kulturmiljø bidrar til egenart og attraktivitet, og skal ivaretas og styrkes.



Stortingets plass nord for Stortinget, langs Karl Johans gate. Plassen ble anlagt i forbindelse med opparbeidelsen av Karl Johans gate fra Egertorget vestover mot Slottet i 1841–43. Tostrupgården i nybarokk stil danner sammen med Stortingets nordre fasade de to viktigste byromsveggene inn mot den folkerike plassen, med uteservering og kjent bronsestatue på sokkel av Christian Krogh. (Foto: PBE)

Del 1: Bymessighetens elementer



1.1 Bymessighet og byliv

1.1.1 Hva er bymessighet?

«Byliv defineres som summen av menneskelig tilstedeværelse i byen, og rommer et vidt spekter av ulike former for menneskelig aktivitet og bevegelse i byen.» (PBE, «Byliv for alle-områderegulering for gater og byrom i sentrum», 2018)

Bymessighet handler om byens fysiske omgivelser og balanserer:

- (1) gate- og byromsstruktur, bebyggelsesstruktur, bebyggelsens tetthet, det vil si utnyttelsesgrad og bygningsvolumer, og
- (2) byområders flerfunksjonalitet, det vil si omfang og spekter av ulike bygninger og funksjoner

Graden av bymessighet påvirkes derfor av de fysiske kvalitetene som eksisterer eller etableres. Med fysiske kvaliteter mener vi bl.a. kvaliteten i materialbruken og den fysiske utformingen av bebyggelsen inntil byens gater og byrom, og funksjonene i dem. Utformingen av byrommene er også avgjørende.

Bymessighet er en del av urbaniteten

Begrepene urbanitet og bymessighet brukes ofte om hverandre, men har ulikt meningsinnhold:

Urbanitet dreier seg om bymessighetens to elementer som beskrevet over, men i tillegg graden av menneskelig aktivitet, det vil si den intensiteten i bylivet og bruken av byen som følger av tetthet og flerfunksjonalitet. Fysisk planlegging kan i stor grad styre tetthet og flerfunksjonalitet, i mindre grad menneskelig aktivitet.

Disse elementene gir i sum rom for menneskers planlagte og uplanlagte, individuelle og kollektive (urbane) aktiviteter og møter mellom «den fortrolig fremmede i det uformelle felleskapet.» (Fritt etter John Pløger i Byens språk, 2001)

Urbanitet kjennetegnes av hvordan byens intensitet og mangfold medvirker til et pulserende byliv og en levende bykultur. Det må være en viss intensitet i befolkningstetthet, funksjoner, økonomiske og kulturelle aktiviteter, samtidig som vi trenger et visst mangfold av hvilke funksjoner og aktiviteter en by skal romme.



Det er her begrepet bymessighet kommer inn, ved å definere hvordan de fysiske rammene kan legge til rette for menneskelig aktivitet og interaksjon. Vi må planlegge og utforme byen slik at mennesker ønsker å bruke den. Bymessighet handler om hvordan både naturgitte og menneskeskapte fysiske kvaliteter på en variert måte gir rom for et godt byliv for alle byens beboere, virksomheter, brukere og besøkende.

Vi kan altså i liten grad styre hvordan mennesker tar i bruk et område eller enkeltbygg. Derimot kan vi bidra aktivt i å påvirke rammene for utformingen, slik at byutviklingen kan legge til rette for økt aktivitet og et bærekraftig byliv. Ett av målene med denne veilederen er å sikre en mer helhetlig utvikling av byområder. Dette gjør vi bl.a. ved å stille krav til ulike fysiske bymessighetskvaliteter gjennom utarbeidelse av overordnede planer, utforming av detaljreguleringsplaner og behandling av byggesaker. I senere avsnitt av dette kapittelet introduserer vi bymessighetens ulike kvaliteter, som vi deretter utdyper tematisk med retningslinjer og illustrasjoner i Del 2: Retningslinjer for bymessig utforming.

Vi bør planlegge god bymessighet for å oppnå godt byliv

Bymessighet defineres av de fysiske strukturene, men for at folk skal ta i bruk de fysiske omgivelsene, er det behov for et visst antall mennesker i en by, eller innenfor et byområde. Dette innebærer at vi må regulere inn både en viss grad av tetthet av bebyggelse og mangfold av funksjoner. De funksjonelle behovene vil imidlertid endre seg over tid, og derfor er bruksmessig fleksibilitet i bygningsmassen et viktig prinsipp i arbeidet med bymessighet.



Utpreget tett og bymessig bebyggelse i den gamle festningsbyen Dubrovnik i Kroatia. Kompakt «teppe-by» med relativt jevne bygningshøyder som følger terrenget, nokså ensartede farger og materialer, men med variasjon i bygningsmassen og nyanser i detaljeringer. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Mennesker forflytter seg mellom bolig, arbeid og aktiviteter på fritiden. Derfor er det viktig at byen er planlagt slik at vi har effektive og trygge gang- og sykkelforbindelser. Vi trenger også byrom med varierte kantsoner (der bebyggelsens vegger møter gate/fortau/bygulg) og som tilrettelegger for varierte urbane aktiviteter. I tillegg må vi ta vare på og forsterke bynaturen og byområdenes lokale og historiske særpreg. Dette er vesentlige kvaliteter både lokalt og for å skape sammenheng mellom byrommene og gatene i byen.

Det er også viktig at offentlige gater og byrom er oversiktlige, attraktive, åpne og tilgjengelige for alle. Visuelle variasjoner bidrar til ulike opplevelser og gjør et område mer attraktivt. En parkeringssokkeletasje uten vinduer eller dører ut mot offentlig gate inviterer ikke til byliv og reduserer opplevelsen av både bygningen og gaten. Bymessig utforming må bestå av ulike kvaliteter, som f.eks. at arealbruken er publikumsrettet, at materialene har lang levetid, og at vegetasjonen er frodig. Dette er kvaliteter som bidrar til at vi opplever omgivelsene som attraktive.





Attraktivt, åpent og tilgjengelig byrom i et gårdsrom på Grønland i Oslo, i bruk for uteservering til en restaurant ut mot gaten. Et portrom og et smett leder direkte inn til gårdsrommet fra gatene rundt. Et stort eldre tre er markert med brostein rundt stammen og gir byrommet et særpreg. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Intenst byrom: Dronning Eufemias gate i Bjørvika er Oslos nye park- og promenadegate. Byrommet er oversiktlig, attraktivt og tilgjengelig for alle, med rause fortau, åpne fasader til publikumsrettede virksomheter og frodig vegetasjon langs hele gateløpet. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Ulike områder i Oslo bidrar med variasjon i bebyggelsesstrukturen og mangfold i befolkningssammensetning. Også eneboligområder, som vanligvis oppleves som mindre bymessige, kan gis en bymessig karakter med enkle, kvalitative utformingsprinsipper, for eksempel til hvordan boligen møter gaten, gatebredde, utforming av fortau, forhager og belysning. Slike utformingsprinsipper vil føre til at gående opplever gaten som tryggere og mer oversiktlig og til at flere beveger seg ute i det offentlige rom.

1.1.2 Ulik karakter og grad av bymessighet i Oslo

Bymessige prosjekter må ta hensyn til de eksisterende byområdene

Oslo er en sammensatt by med en kompakt sentrumskerne og omkringliggende byområder vokst frem med lavblokkområder som på Marienlyst, mellomlandet i Hovinbyen, rene eneboligområder som Berg, og drabantbyer som Lambertseter. Oslo kjennetegnes av at ulike tidsepoker har preget utformingen av byen. Dette gjør at vi får et «sammenstøt» mellom ulike byområder, med kontraster i gate- og byromstrukturene og mellom de ulike bygningene, noe som gir ulik karakter og grad av bymessighet, i tillegg til mangfold og friksjon i byen.

Oslos forskjellige byområder har dermed ulik historisk kontekst og har grunnlag i ulike idealer for hva en bebyggelse og en by skal bestå av. Dette er en overordnet kvalitet i Oslo, der hvert enkelt byområde tilfører variasjon og dybde til byen som helhet. Ved å ta vare på de eksisterende kvalitetene i et område kan vi forsterke den lokale og bymessige identiteten.

Vi må i hvert enkelt prosjekt se overordnet på hvordan bymessig fortetting kan kobles til kvalitetene og strukturene som allerede finnes i byen. Ny byutvikling med større grad av bymessige kvaliteter skal derfor bygge opp under de eksisterende byområdenes kvaliteter og svare på deres behov for møteplasser, arbeidsplasser og sammensatte funksjoner i hverdagen. I tillegg må hvert enkelt byggeprosjekt forholde seg til den eksisterende bebyggelsen. Uavhengig av om bygninger utformes som karré, lamell, punkthus eller som eneboliger/lavblokk/rekkehus, og uavhengig av arkitektonisk stil, bør den eksisterende bebyggelsesstrukturen hensyntas. Nye byggeprosjekter kan også tilrettelegge for og bidra til en ny, helhetlig egnet og bymessig bebyggelsesstruktur.

Bymessige løsninger som tar hensyn til lokale forhold, vil ha ulike uttrykk

Forskjellige områder har ulike behov for bymessighet. Type bymessighet må ta hensyn til lokale forhold. Forskjellen mellom indre og ytre by legger likevel noen føringer: Mens områder i indre by skal ha stor grad av bymessighet, skal det i ytre by være en variert type bymessighet.

Bymessig kvalitet kan innebære mange ulike løsninger og variert utforming. Fellesnevneren er at kvaliteten alltid skal ivareta stedlige forutsetninger og løse konkrete behov, gjennom egnede arkitektoniske grep med robuste løsninger. Universelle kvaliteter betyr ikke ensformige løsninger. Bymessigheten kan altså ha ulike uttrykk, selv om kvalitetsmålet er likt.

Eksempel på to forskjellige bymessige løsninger: Kristiania torv og Rådhusplassen. Begge disse byrommene kan sies å ha like høy bymessig kvalitet. Rådhusplassens storskala og brede åpning ut mot fjordlandskapet gjør nok likevel at vi i mindre grad opplever dette byrommet som bymessig. Kristiania torg er mindre og mer romlig avgrenset byrom. De to byrommene er vidt forskjellige både i torgflatenes arealstørrelser, i den omgivende bebyggelsens målestokk og byggehøyder og i byrommenes beliggenhet og bruksområde. Derfor er de naturlig nok utformet med ulike løsninger. Eksempelvis kan vi se hvordan de ulike formene i natursteinsbelegningen av bygulvet reflekterer skala-forskjellene i de to plassrommene. Ulike uttrykk og løsninger er kvaliteter som må bevares, videreføres og inspirere til forskjellige utforminger av eventuelle nye tiltak.

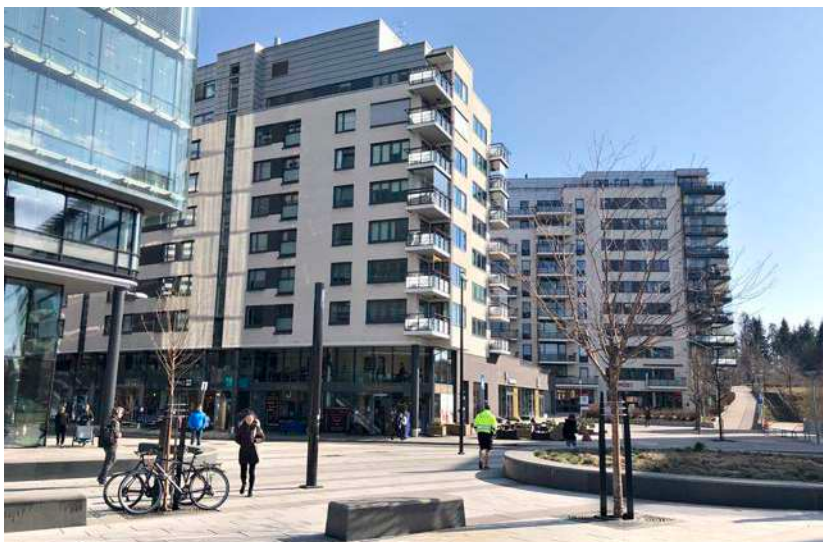




Over til venstre: Christiania torv. Over til høyre: Rådhusplassen (Foto: PBE)

Boligområder: Eneboligområder i ytre by vil ikke ha like stor grad av bymessighet som indre by, og det bør heller ikke være et mål. Eneboligområder er monofunksjonelle og har lav tetthet, noe som bidrar til variasjoner i bokvalitet og bygningstypologi i Oslo, men også til en variert boligsammensetning. Disse områdene er også preget av større naturinnslag, og har mer åpne byrom enn i indre by. En slik variasjon i bymessighet er en overordnet kvalitet i byen som vi ønsker å ta vare på.

Boligområder tilknyttet T-banestasjoner med lokalsenterfunksjoner skal imidlertid utformes med større grad av bymessighet enn områder uten et lokalsenter eller banebetjening.



Eksempel på bymessig utformet boligområde ved et kollektivknutepunkt (Skøyen) og langs en ny, flerfunksjonell bygate (Karenslyst alle), sett fra Skøyen torg. Boligblokkene har publikumsrettede funksjoner i 1. og delvis 2. etasje ut mot torget og langs hele gatestrøket i Karenslyst alle. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Ivan Bjørndals gate (til venstre) og Lilleborg torg (til høyre), boligområde langs Akerselven. Det Andre Teatret og andre funksjoner knyttet til kultur er plassert mot torg og gate i første etasje. Området ligger i nærhet av trikk og bussforbindelser. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)

Arealdelens signaler om de enkelte byområdene

Kommuneplanen 2015 definerer hvordan vi skal sikre bymessighet i ulike utpekte områder i Oslo, basert på eksisterende strukturer, og fremtidige behov og muligheter. Det planfaglige begrepet utviklingsområder brukes om eksisterende byområder som skal transformeres, videreutvikles eller fortettes slik at de blir mer bymessige. Blant annet skal det bli høyere utnyttelse, nye gater, byrom, grøntområder og en blanding av bolig, næring og andre funksjoner.

Det er fem geografiske eller tematiske kategorier av utviklingsområder i indre og ytre by: sentrum, knutepunkter, Akerselva, strøkgater og institusjonelle utviklingsområder. Transformasjonsområder i indre by er en egen kategori. I tillegg er det utpekt prioriterte stasjonsnære områder i nærhet til kollektivtransport som kan være egnet for høyere utnyttelse. Resterende byggearealer er markert som nåværende bebyggelse og anlegg. Alle områder skal vurderes under «bymessighetslupen», og vi må vurdere hvilken grad av bymessighet et område trenger og hva som vil gi merverdi til den samlede byutviklingen.

Utviklingsområder (U-områder) i indre og ytre by

For utviklingsområdene i ytre by er det som regel krav om en forutgående felles planlegging for å avklare hva som må sikres av nye rammer før detaljplanleggingen starter. Utviklingsområder i indre by har i større grad avklarte rammer enn ytre by, og økt utnyttelse bør kunne innpasses innenfor den eksisterende bystrukturen. Her blir det viktigere å sikre høy grad av flerfunksjonalitet, god utforming av kantsoner, byrom og bynatur. De institusjonelle utviklingsområdene i indre by skal særlig ivareta behovet for utvikling av FoU (Forskning- og Utviklings)funksjoner, som sykehus, forskningsinstitusjoner og universiteter.

Sentrale byområder og strøkgater

En utfordring i sentrale byområder er at disse har en knapphet på arealer, og at det samtidig må avsettes tilstrekkelig areal for nødvendig sosial, teknisk, grønn og kulturell infrastruktur, samt idrettsanlegg.

Strøkgater er byområdenes kjerneområder. Disse skal utvikles som bydelsovergripende og lokalt miljøskapende gatestreknings med handel, service, kultur og bevertning, kombinert med boliger. Strøkgater fungerer som møteplasser og lokalt sentrum i et byområde. Det er samtidig viktig å ivareta den etablerte bebyggelsen og gateløpenes romlige karakter (forholdet mellom gatebredde og dominerende gesimshøyder).

Kollektivknutepunkter og prioriterte stasjonsnære områder

Kommuneplanen 2015 peker ut områder tilknyttet kollektivknutepunkter, som Furuset, Nydalen og Skøyen, og prioriterte stasjonsnære områder, eksemplifisert av Holmlia og Lambertseter, Vollebekk og Løren, og Slemdal og Vinderen. Vi må gjøre konkrete analyser og vurderinger for de enkelte byområdene, basert på eksisterende grad av tetthet og funksjoner, når vi vurderer graden av bymessighet et enkelt område skal oppnå.

Byområder med hovedvekt på boliger

Områder avsatt til eksisterende bebyggelse og anlegg i kommuneplanen 2015 er byområder med hovedsakelig boliger. I disse områdene skal vi også vurdere hvordan bymessig utforming kan innpasses og etableres. Byområder med hovedvekt på boliger varierer fra eneboligområder, for eksempel regulert av Småhusplanen, eller boligområder med høyere utnyttelse, for eksempel Torshov, Iladalen og Casinetto ved Skøyenparken. Småhusplanen har for eksempel bestemmelser om plassering av ny bebyggelse i forhold til grøntstruktur, større trær, bebyggelsesstruktur, terreng osv. I småhusplanen skal utforming skje i samspill med nærområdets arkitektoniske skala. Områder som Torshov er boligområder som skiller seg ut fra småhusområder i både tetthet, skala og type bebyggelse. Slike områder kan ha sterkere, men varierende grad av bymessighet sammenlignet med eneboligområder.



1.1.3 Bymessighetens ulike elementer

«Historisk sett har de offentlige rom vært en arena hvor det offentlige liv utfolder seg, der fremmede kan møtes og samles, politiske standpunkter kan formidles, kulturer kan samhandle og ideelt sett et sted der en fellesskapsfølelse kan dannes» (Arendt 1958).

Overordnede bystrukturer og tetthet av bebyggelse gir både muligheter og begrensninger for byliv

Bebyggelsens tetthet er viktig for å generere byliv, fordi graden av arealutnyttelse avgjør hvor mange boliger, arbeidsplasser og andre funksjoner det er plass til i et byområde – og dermed hvor mange mennesker som daglig er knyttet til dette området. Byens utstrekning og topografi kan både begrense og skape nye muligheter for bevegelse og menneskelig interaksjon. Det kan også de overordnede bystrukturene – som hierarkiet av gater og byrom, gjennomgående blågrønne landskap og bebyggelsens ytre form og funksjonalitet. Koblinger mellom ulike byområder påvirker attraktiviteten til disse, og i hvilken grad folk tar i bruk de mange byområdene. Bymessig kvalitet gir rammer for hvordan den fysiske byen svarer til våre behov, og om det tilrettelegges for allsidig bruk



Over og under: Byplankart og oversiktsbilde av middelalderbyen Bosa på vestkysten av Sardinia. Byen ligger i skråningen opp mot et lite fjell med festningsanlegg, og strekker seg nedover og ut på flaten langs en elv som munner ut i havet. Byplanen viser et skarpt skille, både mellom tett by og uberørt natur, og mellom den historiske delen av byen (vist i rosa) og byutvidelsen i nyere tid (vist med rødt til venstre på kartet). Dette siste skillet er tydelig markert gjennom en endring i gatestrukturen – fra et finmasket og organisk nettverk av trange gater og trappegater langs og på tvers av høydekurvene i det stigende terrenget – til brede og rette gater i kvadratiske kvartalsstrukturer nede på flaten langs elven. Den gamle og den nye byen finner sin møteplass i Bosas sentrale, åttekantede torg, med sikt og forbindelse til elven og katedralen. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Iladalen park, mellom Akerselva i øst og Uelands gate / St. Hanshaugen i vest, ligger i den skålformede Iladalen med skråning fra nord og vest mot sydøst og er formet som en kile med spiss mot syd. Parken har et flott trappeanlegg opp til Griffenfeldts gate og er midtpunktet i det helhetlige, funksjonalistiske boliganlegget i Iladalen, ferdigstilt i 1948. (Kart: Oslo kommune)

Dette er et godt eksempel på at terrengets begrensninger også har muliggjort og tilført bebyggelsesstrukturen et særpreg. Lamellblokkene følger terrengets hovedretninger og er plassert i parallelle rekker i skråningen ned mot parken, ut fra sine naturlige kotehøyder. Boligene er utformet med vekt på sol, lys, luft og kontakt med naturen. (Foto: Oslo kommune)



Byen har ulike typer flerfunksjonelle byområder

Oslo by har alle funksjoner som beboere og brukere trenger i dagliglivet. Både nødvendige funksjoner som arbeid, skole, barnehage m.m., men også valgfrie funksjoner som gir muligheter for rekreasjon i naturen, bading, tur- og friluftsliv m.m. og underholdnings- og kulturaktiviteter som kino, konserter, museum osv. er viktige. Nødvendige hverdagsfunksjoner innebærer aktiviteter som må gjennomføres og vil derfor alltid bli brukt, uavhengig av årstid. Valgfrie funksjoner er mer avhengige av spesielle kvaliteter, slik at folk ønsker å benytte seg av mulighetene. Alle funksjoner må uansett ha gode kvaliteter for å oppleves attraktive.

Alle byområder bør fylle et bredt spekter av funksjoner, hvor de eksisterende lokale variasjonene gjerne kan videreføres, men ofte må suppleres. Funksjonsblandingen må tilpasses lokale forhold og behov, men samtidig ses i sammenheng med resten av byen. Hvis et avgrenset byområde fyller mange nok funksjoner, sikrer vi tilgjengeligheten til det meste innen 10 minutters gange («10-minuttersbyen»), noe som legger til rette for at flere mennesker tar i bruk hele byområdet over større deler av døgnet. Det er også viktig å vurdere hvordan enkeltbygninger skal kunne huse flere funksjoner samtidig, eller til døgnetts eller årets ulike tider, og hvor slike bygninger bør etableres. En knapphet på arealer tilsier at vi må undersøke hvordan sambruk av lokaler kan sikre en økt flerfunksjonalitet.

Følgende prinsipper bør legges til grunn når vi vurderer hvordan og i hvilken grad vi skal sikre flerfunksjonalitet:

- Sentrale byområder og langs strøgsgater: Her skal variasjonen av funksjoner være størst, slik at vi bygger oppunder byområdene som bo- og arbeidsområde og som målpunkt for handel, kultur og servering. Sentrum og eksisterende og nye strøgsgater, f.eks. i den nye utviklingen av Hovinbyen, skal være hovedarena for det intense, mangfoldige bylivet i hovedstaden.
- Sammensatte omformings- og transformasjonsområder (u-områder) og ved viktige kollektivpunkter: Her bør det legges til rette for stor grad av flerfunksjonalitet, med sambruk, hensiktsmessig funksjonsblanding, produksjon og gründervirksomhet for å utvikle ulike bysentra med egne identiteter.
- Prioriterte stasjonsnære områder og byområder med hovedvekt på boliger: Slike områder bør ha en moderat grad av flerfunksjonalitet. Alle bymessige boligområder må ha hverdagsfunksjoner og møteplasser som bidrar til uformelle møter og nabolagsrelasjoner, tilpasset et kortreist hverdagsliv for ulike aldersgrupper.



Kompakt bebyggelse og mange funksjoner gir økt byliv

Høy arealutnyttelse (tetthet) og flerfunksjonell arealbruk (blanding av funksjoner) er grunnleggende elementer for å oppnå en bymessig utvikling som tilrettelegger for et godt byliv. Byliv er avhengig av byrom og funksjoner som tiltrekker mennesker. Vi kan regulere de fysiske rammene for byliv ved å balansere antall kvadratmeter bygning fordelt på antall funksjoner. Har man et høyt antall kvadratmeter til enten bolig eller kontor, og bare det, er det mindre grunnlag for byliv, og det fysiske resultatet blir gjerne i mindre grad bymessig. Dersom det er et lavt utbyggingsvolum med mange ulike funksjoner, vil det kanskje ikke være nok mennesker som ferdes i området til at vi oppnår byliv. Det er derfor viktig å være bevisst både tetthetens og flerfunksjonalitetens sentrale rolle i utviklingen av bymessige områder.

Forenklet kan vi si at bymessighet følger en skala fra høy tetthet og høyt antall funksjoner (sentrum) ned til lav tetthet og lavt antall funksjoner (småhusområder). Tetthet og flerfunksjonalitet er konkrete faktorer som Oslo kommune kan håndtere gjennom reguleringsplaner, og som har stor innvirkning på hva slags type bymessighet som vil utvikles i ulike områder av byen.



Strandgaten i Bergen er en tett, kompakt og flerfunksjonell gate, med et klassisk bymessig gatetverrsnitt. Gaten har en helhetlig utformet og samtidig differensiert fasaderekke, hvor alle fasadene flukter med felles gavlvegger og har samme dominerende gesimshøyde. Fasadene har en harmonisk, vertikal vindusrhythme fra 2. etasje og opp, og åpne fasader i 1. etasje langs hele gatestrekket. Bygningene møter et vakkert steinsatt bygulv med et raust fortau. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Byrommenes størrelse og rolle påvirker bylivet

Gode byrom skal være attraktive for Oslos innbyggere og besøkende – og skal bidra til å skape trivsel og aktivitet. Byrommene må være lett tilgjengelige for alle, oppleves trygge og være koblet sammen på en helhetlig måte. Byrommene har tradisjonelt en viktig demokratisk rolle, ved at de skaper rom for handel, meningsytring og kulturutveksling. Dette er kvaliteter som vi må videreføre. Byrommene må derfor skille tydelig mellom offentlige og private arealer. Offentlige byrom skal være brukbare for alle befolkningsgrupper.

Byrommene i Oslo varierer fra store, overordnede torg og parker, til mindre avgrensede områder tilknyttet boligen eller fortauskafeen. Byrommene må vurderes som en del av et større byroms-hierarki, og hvilke funksjoner de skal ivareta, sett i sammenheng med området de ligger i. Byrom preget av høy tetthet eller spesielle funksjoner, eller som utgjør orienteringspunkter i et byområde, vil øke bymessigheten innenfor dette byområdet. Eksempler på slike intense steder kan være: et nytt torg ved et stort kollektivknutepunkt, et sted ved siden av et landemerke, en havnepromenade, en helt sentral bygate som den tradisjonsrike Karl Johans gate, eller den nyere Dronning Eufemias gate.



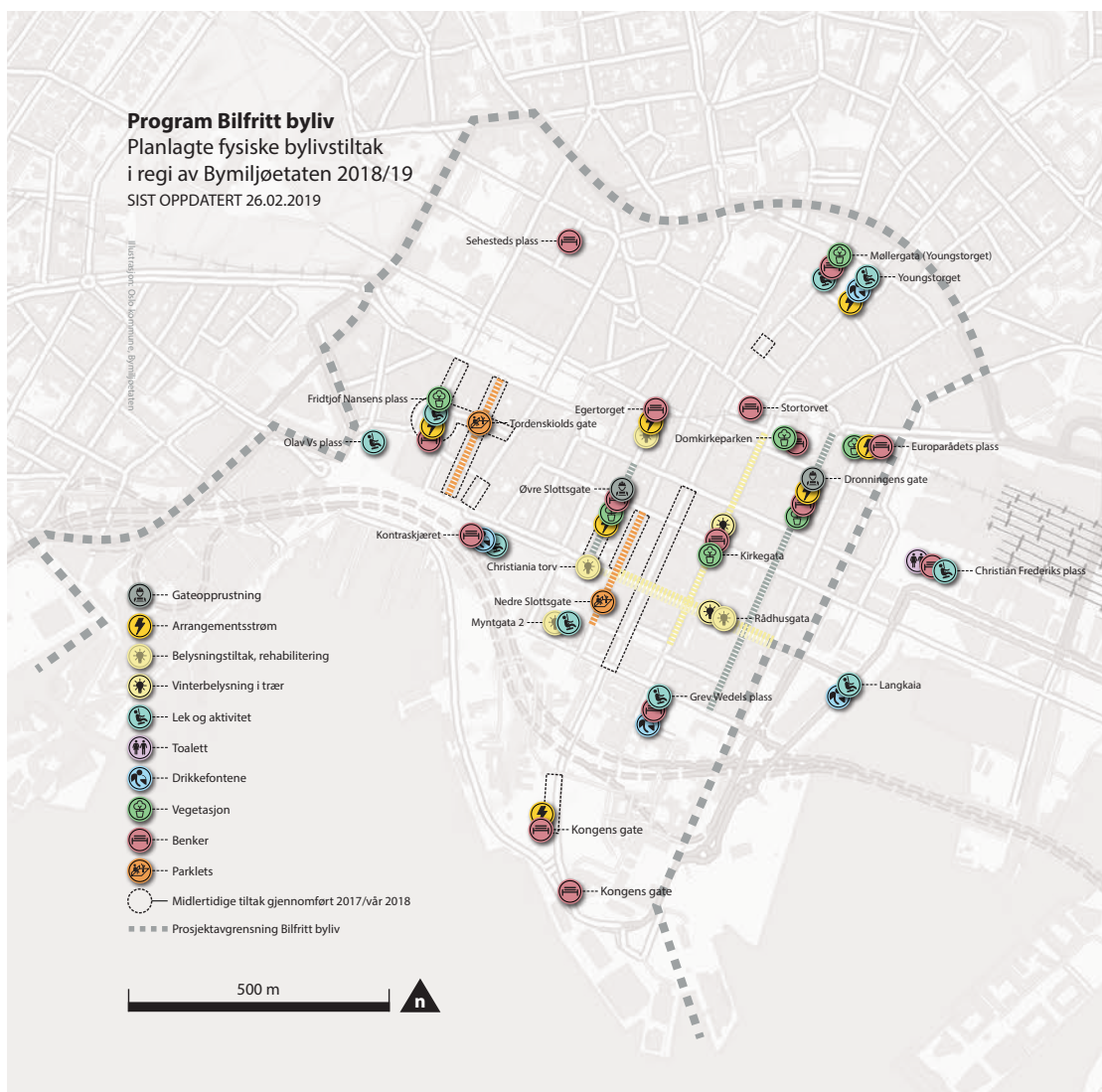
Karl Johans gate, mellom Stortinget og Det kongelige slott, er byens viktigste fotgjengerprioriterte paradegate. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Dronning Eufemias gate gjennom Bjørvika mellom Kvadraturen og Middelalderparken er avgrenset av Langkaia i vest og Håkon 5. gate i øst. Gatetversnittet rommer både trikk, buss, bil, sykkel og gange og er opparbeidet med varige materialer. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Oslo kommunes program «Bilfritt byliv» tilrettelegger for mer byliv ved å gjøre om flere eksisterende kjøregater og parkeringsarealer til bilfrie gater. Slik vil vi få nye byrom som egner seg til bylivsaktiviteter og som kan brukes av Oslos beboere og besøkende. Bilfrie gater med ny gatebruk muliggjør:

- fotgjengerprioriterte gaterom som kan generere økt byliv og etablering av gatetun og aktivitets- og lekearealer for barn
- grønnere gaterom med gateutforming som integrerer overvannshåndtering, vegetasjon og biodiversitet



Over: Oversiktskart program Bilfritt byliv: Handlingsplanen består av fysiske tiltak og kulturelle og næringsmessige aktiviteter. Kartskissen viser handlingsplanens geografiske tiltak. (Illustrasjon: Bymiljøetaten, Oslo kommune)



Byrommenes kantsoner er viktige for opplevelsen av bylivet

“... En god kantzone er, når den arkitektoniske bearbejdning af overgangen mellem bygning og byrum bidrager til en levende by og en by for mennesker. Det er, når kantsonen understøtter oplevelser i øjenhøjde, tryghed, aktivitet og fællesskab.” (Arkitekturpolitik København 2017-2025, Arkitektur for mennesker)

Byens såkalte kantsoner er bindeleddet mellom

(1) alle virksomhetene og funksjonene vi passerer langs førsteetasjen i byens gater og byrom (funksjon)

(2) deres yttervegger/fasader ut mot tilliggende gate/byrom (fasade)

(3) fortauet eller den innerste delen av det samme gate-/byrommet/bygulvet (flate)

Begrepet kantzone består dermed av de tre elementene flate, fasade og funksjon, nærmere forklart i del 2, kapittel 2.2. Hvordan disse elementene utformes, er avgjørende for hvordan kantsonene og byrommene brukes, og hvordan vi opplever bylivet og byen i detalj der vi ferdes, spesielt til fots. Byen kan også ha andre viktige kanter, som møtet mellom byrom og bynatur, f.eks. sjøkanter, havnepromenader, kyststier og elvebredder.



3 eksempler på kantsoner i København (fotoene er hentet fra «Kantsoner i København, Administrasjonsgrunnlag 2018», utgitt av København kommune, Teknik- og Miljøforvaltningen i 2018):

Over til venstre: Plass til opphold i solen, fra Vester Voldgade.

Over: Beplantning skjermer privatlivet. Emaljehaven, Nørrebro.

Til venstre: Vareutstilling og sykkelparkering ved butikk. Århusgade, Nordhavn.



Fasadeutformingen bør nyansere grad av offentlighet

Inngangspartier bør så langt det er mulig vende mot offentlige gater og byrom. Gårdsrom bør ha privat eller halvprivat karakter. Overgangen mellom offentlige og private soner kan variere med den bymessige sammenhengen. I en tett by-situasjon er det selve fasaden/vegglivet som er grensen mellom offentlig og privat/halvprivat sone. I mer rene boliggatestrøk, med få andre aktiviteter på gateplan, kan det med fordel anlegges felles eller private forhager som danner en overgang mellom det offentlige og det helt private. Dette vil samtidig berike byroms- og gatemiljøet fordi forhagene gir større rom for enkeltpersoners tiltak og initiativ.

Bruken av åpne, transparente, eller mindre åpne fasader, særlig i 1. etasje ut mot gate- og byrom, er også et viktig virkemiddel for å skille eller nyansere mellom offentlige og private virksomheter og funksjoner.

Transparente fasader har mange eller store vindusåpninger som gir god visuell kontakt mellom ute og inne.

Åpne fasader er transparente fasader som i tillegg har flere innganger, som tilrettelegger for at folk beveger seg inn og ut av bygningen.

Mindre åpne fasader har mindre eller færre vindusåpninger, og mindre bevegelse og visuell kontakt mellom ute og inne. Slike fasader oppleves likevel ikke som avvisende, selv om de ikke inviterer til innkikk

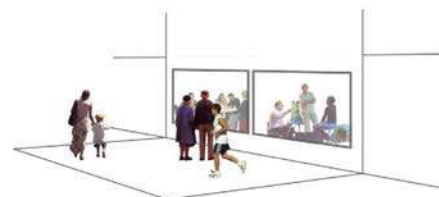
Aktiv facade

Skitsen og fotoet illustrerer en aktiv facade med stor åpenhet, mange indgange, høy detaljeringsgrad og stor grad af interaksjon og visuel kontakt mellom ude og inde.



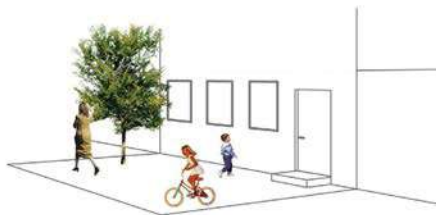
Åben facade

Skitsen og fotoet illustrerer en åben facade med stor grad af visuel kontakt mellem ude og inde.



Afdæmpet facade

Skitsen og fotoet illustrerer en afdæmpet facade med mindre vinduesåbninger og mindre visuel kontakt mellem ude og inde.



Presiseringer med illustrasjoner av ulike typer fasader i første etasjer, mye brukt i retningslinjer fra København kommune. Bemerk at vi i Oslo velger å redefinere de danske begrepene «aktiv» til åpen, «åben» til transparent og «avdæmpet» til mindre åpen. (Illustrasjonen er hentet fra «Lokalplan nr. 432 Carlsberg med tillæg 2, 3, og 4 samt kommuneplantillæg nr. 37»)



Attraktive og gode gangforbindelser er viktige for bymessig utvikling

Det er mye å hente på å koble ulike målpunkter for både nødvendige og valgfrie funksjoner bedre sammen. Med målpunkter mener vi her steder det er naturlig å navigere etter, f.eks. kjente severdigheter, signalbygg, idrettsanlegg, kulturbygg, større skoler og læresteder m.m. Ulike målpunkter har potensial for å utfylle hverandre bedre, dersom vi utvikler attraktive og gode forbindelser mellom disse.

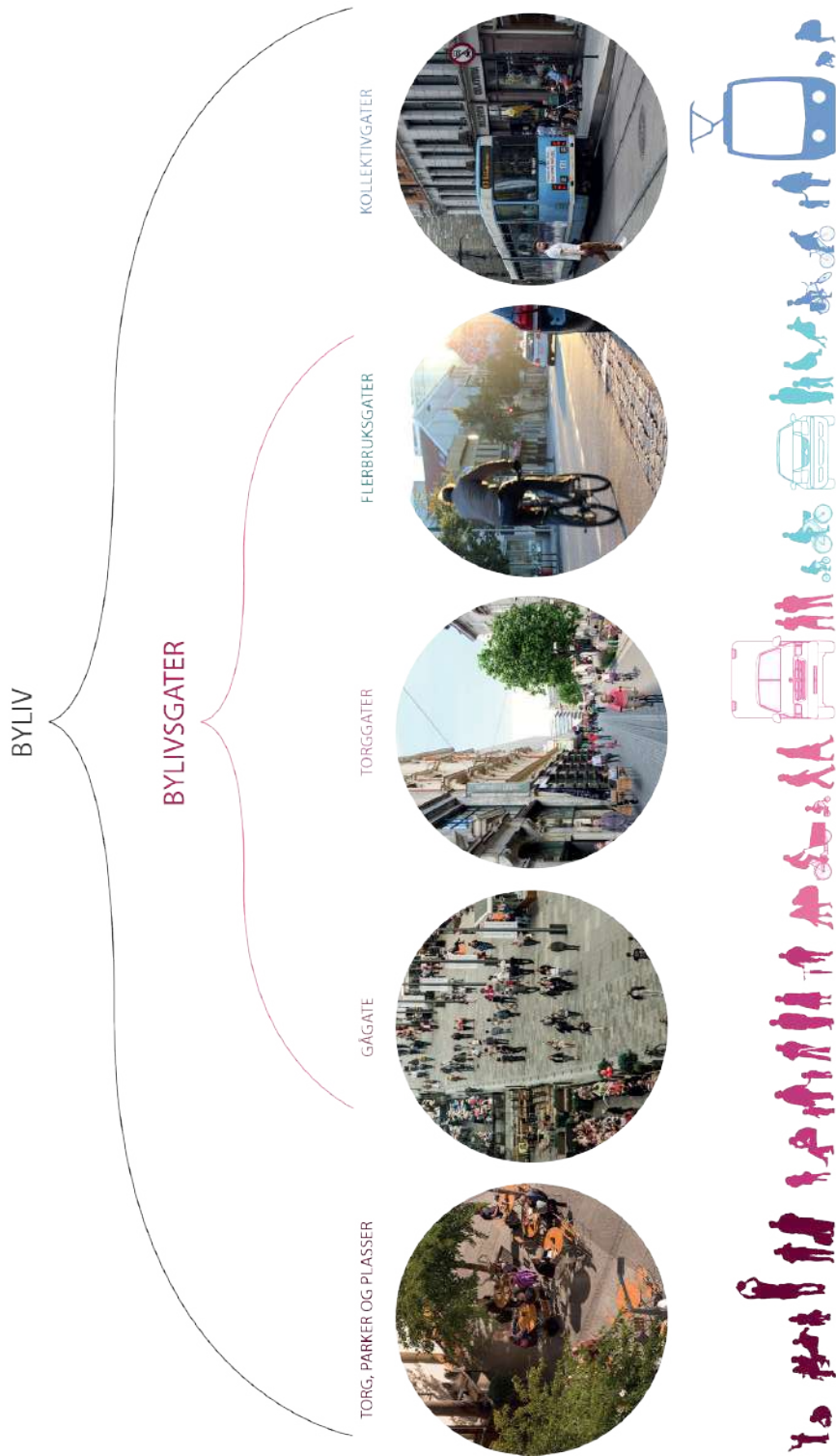
Gode forbindelser er viktig for en bymessig utvikling. Begreper som «ti-minuttersbyen» og «walkability» (gangbarhet) brukes ofte. Walkability betyr at det må være både raskt, enkelt, attraktivt og trygt å komme seg rundt i byen til fots. Fenomenet oppleves i tette, flerfunksjonelle og travle bygater, ikke minst når de fysiske forbindelsene mellom stedet du drar fra og stedet du skal til, er oversiktlige, visuelt vakre, interessante eller varierte og har god kveldsbelysning, helst også gode solforhold på dagtid. Vi må derfor utforme forbindelsene slik at folk kjenner seg trygge i det offentlige rom, og er fristet til å bevege seg rundt til fots. Vi bør også sørge for finmaskede gate- og byromsstrukturer som gir rause arealer og flere valgmuligheter for ferdsel mellom målpunkt A og B. Etablering av gågatestrøk, nye passasjer og snarveier, og fotgjengerprioritert utforming av fortau og gatekryss er gode virkemidler for å oppnå høyere grad av «walkability».



Deichmans gate i Oslo sentrum er rustet opp, blant annet med regnbed med løsninger for lokal overvannshåndtering som bidrar til å skape gode byrom. Dette er viktige elementer i klimatilpasningen byen må gjennomføre, samtidig som de kan bidra til attraktive, trygge og gangbare forbindelser gjennom byen. (Foto: PBE)

Trafikale behov: Brukere av bil og sykkel har behov for fart og fremkommelighet. Fotgjengere har større behov for trygghet og varierte opplevelser når de ferdes i byen. Den private, bilavhengige fremkommeligheten vil fortsatt eksistere, men skal prioriteres mindre enn fotgjengernes. Vi har i Oslo allerede en høy andel av gående, mange syklistar og et funksjonelt nettverk av kollektivtransport. Dette må vi videreutvikle og forsterke.





Klassifisering av ulike typer gater og byrom, slik de defineres i byrådets forslag til områderegulering for gater og byrom i sentrum, i spennet mellom rolige torg, parker og plasser og effektive kollektivgater.
(Illustrasjon: PBE)

Bynatur må ivaretas og videreutvikles på en bymessig måte

Bynatur er naturelementer i hverdagsomgivelsene, alt fra det naturgitte og naturskapte til det planlagte og menneskeskapte. Oslos bynatur består av fjorden, elvene, parkene og åsene som omkranser byen. I tillegg har vi mer stedlige elementer som lokale koller og landskapsformasjoner, kirkegårder, hagekolonier og grønne lunger, bekker og vannspeil, enkeltstående trær og lavere vegetasjon, grønne tak, private hager og forhager. Det er av stor betydning å ta vare på og videreutvikle denne verdifulle, eksisterende bynaturen. Samtidig må vi tilføre ny bynatur når vi utvikler byen videre.

Tilgjengeligheten til fjord og elvelandskap, og til parker og friområder i indre og ytre by, har stor verdi for hele byens befolkning. Trær og vegetasjon øker bokvaliteten, både lokalt og i byen som helhet, og gir oss visuelle og rekreative kvaliteter. Bymessig fortetting skal ikke forringe eksisterende blågrønne kvaliteter, men styrke dem for å bevare mer av naturgrunnlaget i alle typer byområder – og tilføre nye. Nettverk av parker, elver og grøntdrag er viktige for klimatilpasning ved overvannshåndtering og som korridorer for å sikre et biologisk mangfold, der man kan kombinere overvann og biologisk mangfold med andre funksjoner knyttet til variert bruk. I tillegg bør overvannet utnyttes som en visuell og estetisk ressurs.

Flere naturverdier har i dag formell vernestatus: miljøparker, hule eiker, større trær og registrert naturmangfold. Dette er verdier vi må bevare og ta hensyn til. Samtidig må vi gjennom plan- og byggesaksprosesser også vurdere å sikre de mer «uformelle» naturverdiene som ikke er sikret i naturmangfoldsloven.



Nybygging og historiske kvaliteter, kultur- og naturverdier skal utvikles i samspill. Barcode sett fra Middelalderparken til venstre. (Foto: PBE)



Fra «Herligheten» parsellhage i Bjørvika. (Foto: PBE)



Byens historiske kvaliteter spiller en viktig rolle i bymessig byutvikling

Historiske kvaliteter, kulturminner og kulturmiljøer bidrar til Oslos særpreg og identitet, og er viktige ressurser for både lokalmiljøet og Oslo som hovedstad. Det historiske særpreg kommer til uttrykk på ulike måter. Det kan være bygninger og byrom fra spesifikke epoker eller som er knyttet til historiske hendelser. Disse fungerer også gjerne som viktige landemerker. I forslag til Arkitekturpolitikk for Oslo beskrives det hvordan slike historiske kvaliteter skal spille en rolle i byutviklingen. Bymessig utvikling må gi rom for å bevare, ta i bruk, forvalte og utvikle kulturminner, også på nye måter, for å øke eller fornye bruksverdien.

Kulturminner har også andre, kulturhistoriske verdier. Eldre hus og anlegg gir ofte vakre omgivelser og opplevelser av kontinuitet, gjenkjennelse og forankring. Dette kan være godt bevarte bolighus, strøgsgatenes historiske butikkfasader, historiske gater, parker og plasser, eldre industri, og næringsbygg tilpasset ny bruk. Oslo har en lang og viktig historie, som er synlig gjennom eksisterende bygningsmasse, gate- og byromsstruktur og gjennomføring av tidligere planidealer. Kvadraturen og 1800-tallsbyen er eksempler på historiske områder som har høy grad av bymessighet og er karakterisert av høy tetthet og flerfunksjonalitet.

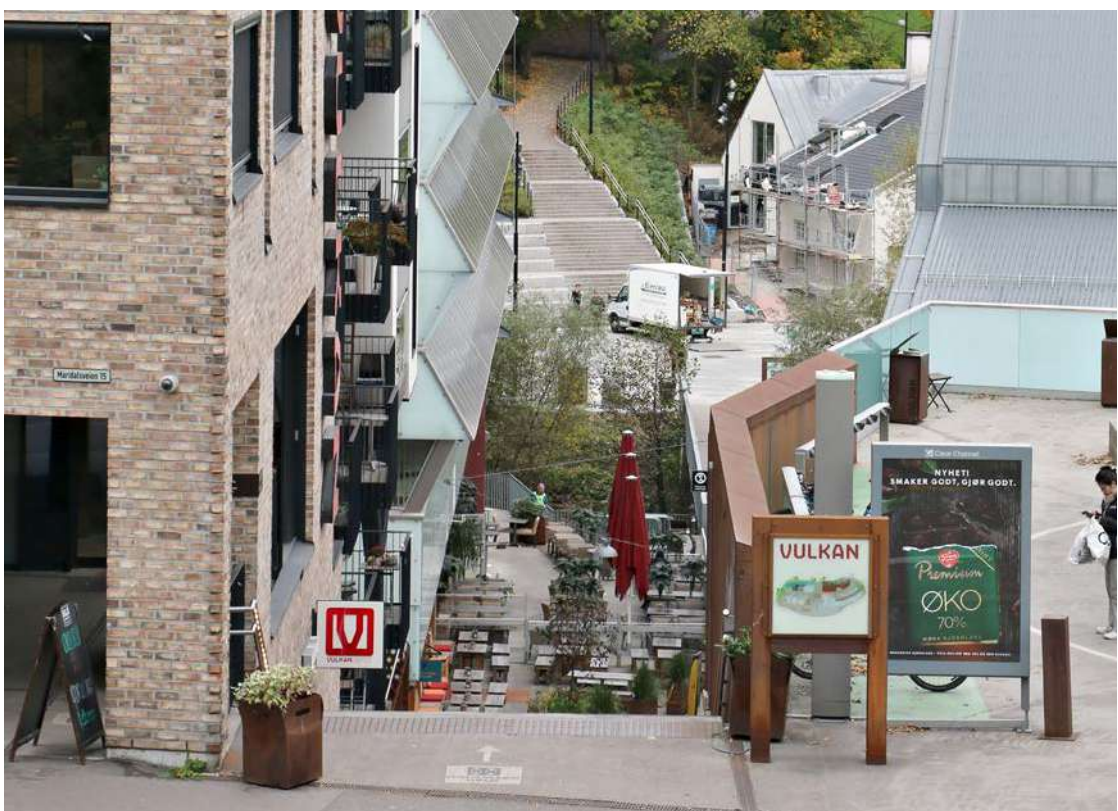


Videreføring av stedlig identitet: Vulkan-området har god utnyttelse av eldre, bevaringsverdige industribygg til nye formål, og et område med stort mangfold av funksjoner, kultur, bolig, idrett, hotell, restauranter, butikker m.m. Mathallen er eksempel på endret bruk av kulturminner som gir området tidsdybde og opplevelseskvaliteter, som ikke kan reetableres ved rivning. (Foto: PBE)

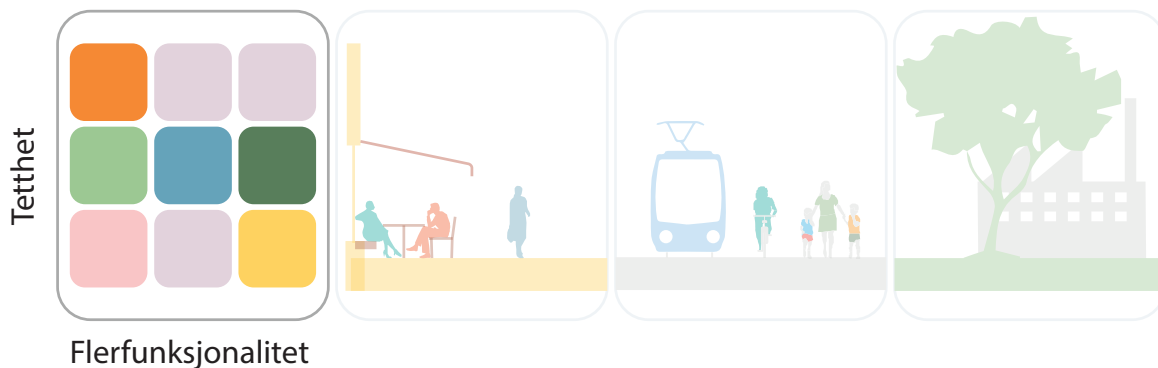




Et viktig plangrep i utviklingen av Vulkan, er den tverrgående gangforbindelsen fra Grunerløkka i øst, forbi Nedre Foss gård og park, over broen som krysser Akerselva, inn til og gjennom Vulkan torg med den nye glassfasaden som er tilført den eldre industrihallen (Mathallen), og opp til Maridalsveien og Gamle Aker kirke i vest. (Foto: PBE)



Del 2: Retningslinjer for bymessig utforming



2.1 Bymessig flerfunksjonalitet: Forskjellige byområder har ulike roller og funksjoner

Både byområder og bygninger må kunne fylle flere funksjoner

I sentrale byområder bør de fleste bygninger kunne huse flere funksjoner samtidig. På denne måten kan vi få god tilgjengelighet til alle funksjoner vi trenger i hverdagen og legge til rette for at folk bruker gatene og byrommene hele døgnet. Ulike byområder trenger derfor både boliger, arbeidsplasser, skole, restauranter, butikker, verksteder, parker, lekeplasser, m.m. Tilsvarende kan flerfunksjonelle bygninger med ulike aktiviteter gjennom døgnet, bidra til effektiv arealutnyttelse i det aktuelle byområdet. Vi bør også undersøke om vi kan bruke undergrunnen eller store takflater til formål som krever mye plass, som f.eks. lekearealer eller idrettsbaner. Slik kan vi oppnå en vertikal funksjonsdeling innenfor samme bygningsmasse, som bidrar til å få inn funksjoner som ellers er utfordrende å finne plass til, innenfor byområdenes høye tetthet og tomtepriser.

Retningslinjer:

- Blandet bruk: Vi bør sikre blandet bruk, både innen enkeltbygninger, og mellom bygninger i sentrale gateløp. I mindre sentrale byområder må vi vurdere behovet lokalt.
- Fleksibel bruk: Vi bør regulere inn flerfunksjonell arealbruk i bygninger inn mot offentlige byrom, som kan romme endringer i bruk over tid.
- Flerbruk gjennom døgnet: Der en bygning vurderes for flerbruk og ulike funksjoner gjennom døgnet, må den konkrete byggesaken oppfylle tekniske forskriftskrav, som gjelder for flerbruk.
- Sammensatt boligtilbud: Alle byområder skal ha forskjellige boligtyper og størrelser tilrettelagt for innbyggere i ulike livsfaser, jf. ny kommuneplan og Oslo kommunes leilighetsnorm. Nye boliger må komplettene det eksisterende boligtilbudet ved å supplere boligtyper og -størrelser som mangler i det aktuelle området.
- Boliger i første etasjer bør ha stor takhøyde og direkte utgang til gate og gårdsrom, men gulvnivået bør være hevet en meter over bakken for å unngå innsyn. Dette er kvaliteter som tilfører en variasjon i typen boliger, og som på sikt kan være et fleksibelt areal for andre formål og funksjoner.



- Offentlige funksjoner (som offentlig forvaltning, helse og utdanning m.m.) og offentlig/privat tjenesteyting bør fordeles både horisontalt og vertikalt i alle større prosjekter, for å sikre at den lokale sammensetningen av funksjoner blir mangfoldig.
- Detaljhandel: Alle enheter med detaljhandel skal etableres med egen inngang mot offentlige eller allment tilgjengelige gater og byrom.
- Kjøpesentre: Når eksisterende kjøpesentre endres, skal butikker i første etasje ha innganger mot gate/torg. Større handelsarealer skal deles opp med lokalgater og passasjer ca. hver 50. meter. Utstillingsvinduer skal ikke ha foliering, men ha innsyn fra gaten.
- Parkering, lagring og varelevering til næringsbygg bør samordnes for sambruk, som bidrar til å effektivisere arealbruken og minimere negative miljøeffekter.
- Skoler og offentlige funksjoner skal kunne fungere som lokale møteplasser og dermed bidra til å styrke nærområdets stedsidentitet. Dette bør skje ved at skolens areal ute og inne utformes slik at det kan benyttes til bylivsaktiviteter som kultur, fysisk aktivitet og møteplasser utenfor skolens kjernetid.



Supplerende boligtilbud: «The Carve», eksempel på kombinert bolig- og kontorbygg i Barcode-rekken i Bjørvika. Kontorer i nedre del og terrasserte boliger i de øvre etasjene, med karakteristisk åpning for en felles overdekket takterrasse. (Foto PBE)



Øverst: Tøyen torg. Torget ligger i tilknytning til Deichman bibliotek som er åpent for alle. Torget er oppgradert med nye sittemøbler og beplantning. Over: Biblio Tøyen, biblioteket ligger gangforbindelsen fra Tøyen skole mot torget. Biblio Tøyen er en viktig møteplass for barn og unge i området og er forbeholdt unge mellom 10 og 15 år (Foto: Mari Haraldsen, PBE)





Nordahl Rolfsens plass, mellom Holtegaten og Skovveien i Oslo: flerbrukshall for Uranienborg skole, under bakken, med inngang fra skolegården (se foto over til høyre som viser inngangspartiet til flerbrukshallen, i byggefasen). Eksisterende park (Nordal Rolfsens plass) tilbakeføres med reetablert balløkke over hallen med god tilgjengelighet fra alle retninger i området via gangveier. Lokal møteplass som bidrar til å styrke nærområdets stedsidentitet, med Uranienborg kirke og park med barnehage beliggende nordøst for hallen. (Kart: Mari Haraldsen, PBE) og (Foto Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Sentrale byområder og strøgsgater

Sentrumsområdene i indre by er og skal fortsette å være kjernen av bylivet i Oslo, både for beboere, tilreisende og alle som jobber og ferdes i byen og bruker tilbudene der. Oslo skal som Norges hovedstad ha et konsentrert sentrum og tilfredsstillende nasjonale funksjoner. I tillegg skal Oslo dekke regionale funksjoner innen bolig, næring og rekreasjon. Sentrum skal være området i byen med høyest grad av funksjonsblanding og servicetilbud, og være en bred arena for utdanning. Indre by må videreutvikles med et stort og variert boligtilbud for å sikre sosialt mangfold, aktivitet og trygghet hele døgnet. Sentrumsområdene bør derfor utvikles med en større grad av vertikal funksjonsdeling, f.eks. flere boliger fra tredje etasje og oppover, fordi gatene er trange, utearealene få, og solforholdene bedre oppover i bygget.



Over: Brugata i Oslo, som har en relativt lav utnyttelsesgrad, men er en livlig og attraktiv gate, med mange publikumsrettede funksjoner. Gaten er også en viktig ferdselsåre mellom ulike kollektivtilbud i byen, tilknyttet områder med høy tetthet av arbeidsplasser og boliger. (Foto Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Strøgsgater kan ha ulik karakter, tverrsnitt og lengde, men har uansett et stort innslag av fotgjengere, ferdsel og opphold knyttet til en normalt nokså sammenhengende, tett bebyggelse, med handel, kultur og bevertning på gatenivå. Etablerte strøgsgater som for eksempel Bygdøy allé, Bogstadveien/Hegdehaugsveien, Ullevålsveien og Markveien/Thorvald Meyersgate skal fortsatt være sammenhengende og attraktive handlegater, kombinert med kultur- og boligfunksjoner. Nye strøgsgater skal ha en viktig funksjon som utviklingsområder for handel og annen næring, ha en intensitet i funksjonsblanding og bruksfrekvens som nærmer seg sentrumsområdet. Nye strøgsgater skal dessuten bidra til å binde sammen sentrum og randsonen til nye utviklingsområder, og være utformet som attraktive ferdselsårer for kollektivtrafikk, sykkel og gange.





Partier fra Bogstadveien, en av de etablerte strøgsgatene i Oslo.
(Foto: Rune Kjørmo, PBE)

Foto: (Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

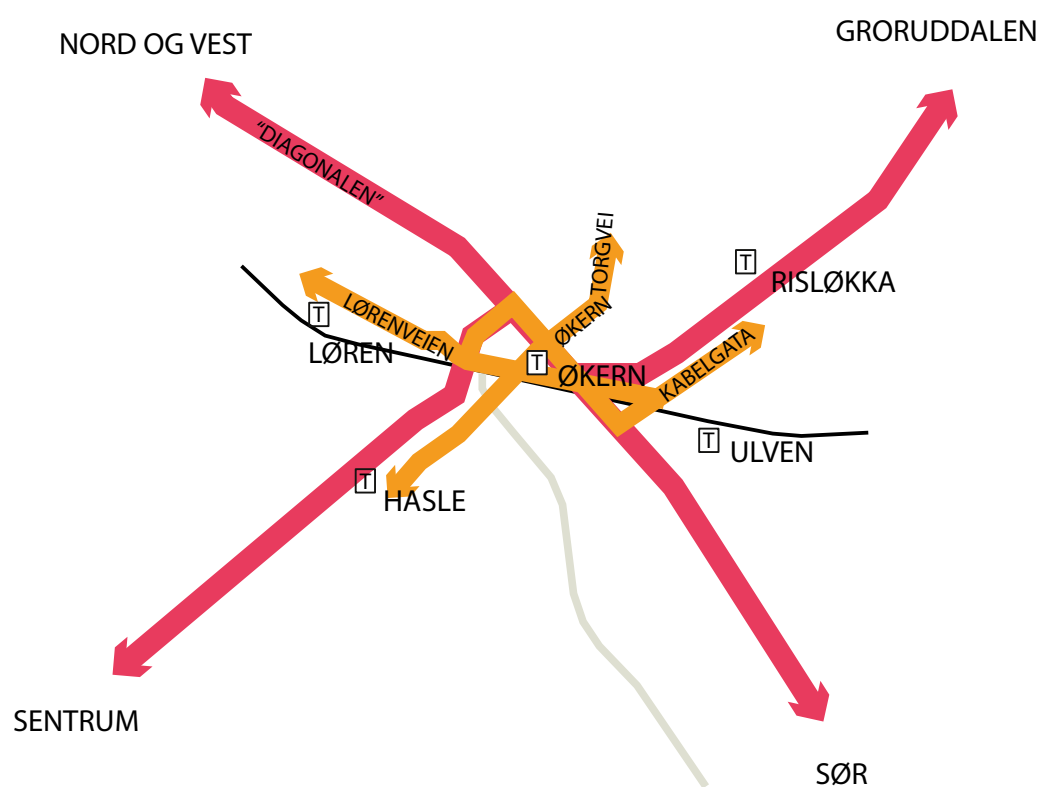
Retningslinjer:

- Attraktivt historisk sentrum: Det historiske sentrum må opprettholde sin attraktivitet gjennom prioritering av gode dagslysforhold i de trange gaterommene, og tilrettelegging for flere boliger innenfor de eksisterende bygningene.
- Attraktive strøgsgater og andre sentrale hovedgater: Vi må ivareta de eksisterende strøgsgaternes historiske arkitektur og særpreg, og videreutviklingen av handel og service må bygge opp under disse gatenes samlede attraksjon som motvekt til å etablere nye bilbaserte kjøpesentra.
- Strøgsgater og kollektivgater bør tilføres kultur- og rekreasjonsfasiliteter i tillegg til handel, service og bevertning.
- Åpne fasader: Mot sentrumsgater, sentrale, offentlige byrom og strøgsgater bør det være åpne fasader i all bebyggelse, i hovedsak med publikumsrettede funksjoner i 1. etasje, og med flere innganger som folk kan bevege seg inn og ut av.
- Gatehjørner med både åpne fasader og publikumsrettede funksjoner i 1. etasje må sikres for å generere byliv gjennom tilgjengelighet og synlighet fra flere retninger, og fordi de kan bidra til aktivitet i viktige krysningspunkter. Muligheten for sitteplasser eller en liten møteplass bør vurderes i tilknytning til publikumsrettede funksjoner på gatehjørner.
- Ulike funksjoner, side om side og lagvis i høyden bør utvikles i sentrumsgatene. Her bør også 2. etasjene i stor grad kunne nyttes til publikumsfunksjoner.
- Samlokalisering: Ved regulering av næringsbygg i den tette byen skal vi vurdere potensialet for flerfunksjonalitet og samlokalisering med andre formål.
- Sosial kontroll og trygghet: Det bør etableres et antall og en miks av funksjoner som sikrer aktivitet hele døgnet og dermed bidrar til sosial kontroll og trygghet.





Over og under: Illustrasjoner av PBE, fra forslag til «Strategisk plan for Hovinbyen, mars 2016»: Strøksgatene (markert i oransje) knytter sammen Stor-Økern, og kobles sammen med to av aksene i Hovinbyen («Diagonalen» og «Byaksen»), som igjen knytter Økern sammen med resten av byen.

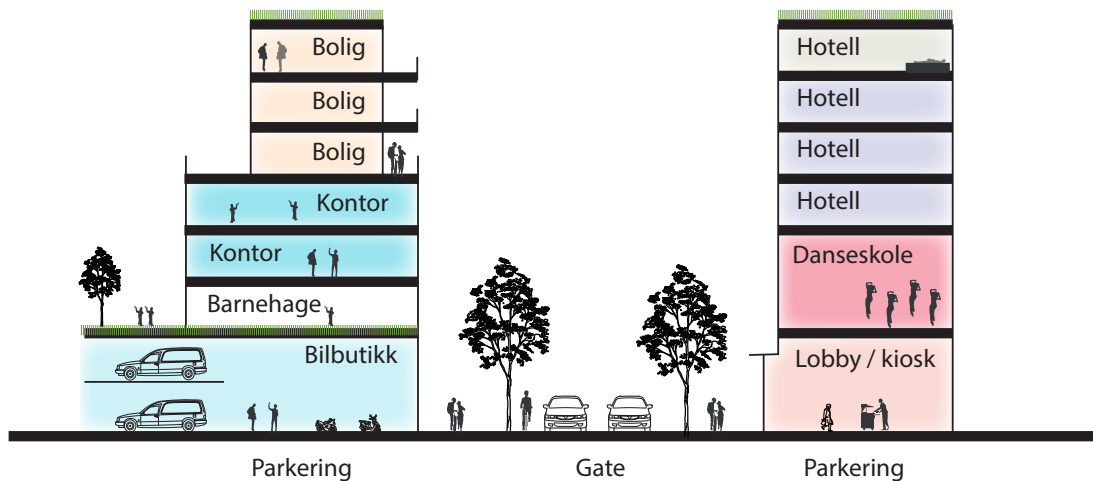




Nyere strøgsgate: Parti fra Karenslyst alle med høy arkade og åpne/aktive fasader i to etasjehøyder ut mot fortauet og et innhukk som gir god plass til vareutstilling og cafemøbler. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

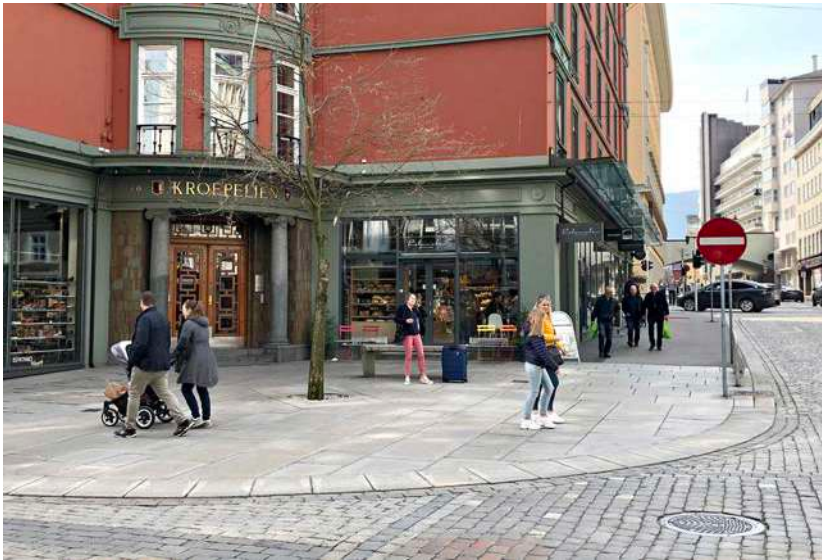


Torggata: Enveiskjørt sykkelgate med redusert biltrafikk og prioritering av gående og syklende. Materialmessig god utforming med sykkelparkering, oppholdssoner og vareleveringslommer. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Over: Ulike funksjoner, side om side og lagvis i høyden bør utvikles i sentrumsgatene/strøgsgatene. Her bør også 2. etasjene i stor grad kunne nyttes til publikumsareal. (Illustrasjon: PBE)





Karakteristisk forplass på et inntrukket gatehjørne langs Strandgaten i Bergen, med både åpne fasader og publikumsrettede funksjoner innenfor. Forplassen er markert med et fint løvtre og en benk/sitteplass. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Over: I den tette byen er arealknapphet en økende utfordring. Det kan likevel gi merverdi til byen når den håndteres på en god måte. På Falck Ytters plass ble det i 2005 etablert fotballbane på taket av et flerfunksjonelt bygg som huser både bolig, næring og et lite kjøpesenter. (Foto: Oslo kommune)



Utviklingsområder

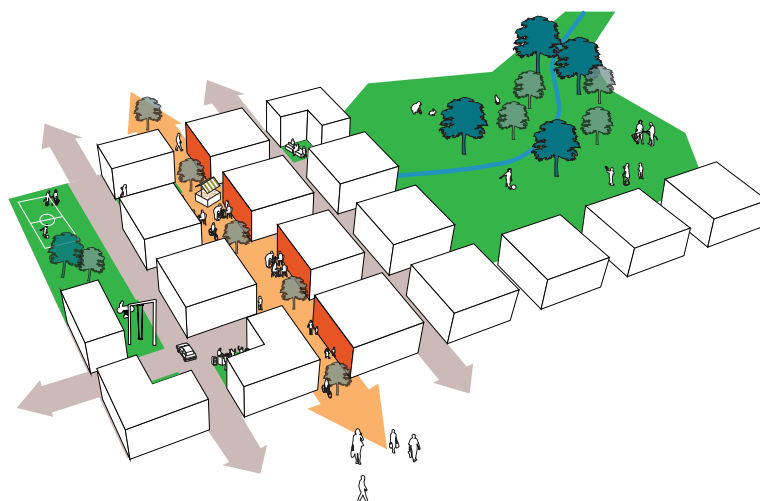
Utviklingsområdene beskrevet i kommuneplanen er konkret avgrensede områder, som skal byutvikles med høyere utnyttelse enn i dag. Områdene har et stort potensial for å etablere ny bystruktur med endret bruk og blandete funksjoner. I disse byområdene skal vi sikre høy bymessig og arkitektonisk kvalitet, grønnstruktur og gode gate- og byrom, for å knytte dem sammen med eksisterende offentlige byrom og videreføre forbindelsene imellom. Det er generelt viktig å unngå dårlige kopier av sentrum, og heller etterstrebe at de nye delsentraene får ulik og gjerne en unik karakter gjennom identitetsskapende byrom, bygninger og virksomheter.

Ved ny utbygging skal utviklingsområdene selv bidra med et mangfold av nye funksjoner, og ikke bli rene nærings- eller boligområder som kun baserer seg på et variert tilbud av etablerte funksjoner i nærheten. Utviklingsområdene har samtidig ofte viktige, eksisterende funksjoner som med fordel kan videreføres. I noen tilfeller bør det være et mål å innpasse noen av de gamle funksjonene i nye utviklingsområder, med en utradisjonell funksjonsblanding som resultat. Det vil si at en tomt eller bygning kan inneholde en variert blanding av formål som ikke er vanlig i sentrum. Et eksempel på dette kan være å kombinere arealkrevende formål som lager, bilforretning eller verksted med publikumsrettede funksjoner og kulturproduksjon. En funksjonsblanding med flere enn to formål per bygning i de mest sentrale delene av utviklingsområdene vil bidra til å skape dynamikk hele døgnet og være en måte å beholde eksisterende næring på, kombinert med ny bruk, som bolig eller kontor.

Retningslinjer:

- Bystruktur med tydelig hierarki: Innad i utviklings- og transformasjonsområdene bør det etableres en differensiert bystruktur i gate- og byrom, der de mest sentrale gatene/strøgsgatene må fylles med størst variasjon av funksjoner. Andre interne gater og bolig-gater kan ha en mer moderat grad av funksjonsblanding.
- Publikumsrettede funksjoner som for eksempel kultur, handel, servering og nærhet til idrettsfunksjoner bør i hovedsak konsentreres langs de sentrale gatene/strøgsgatene i utviklingsområder.
- Detaljhandel i utviklingsområder skal ligge sentralt og lett tilgjengelig for de som reiser kollektivt, sykler og går, og med korte avstander til boligområdene.
- Kjøpesentre: Etablering av rene kjøpesentre bør unngås fordi de er bilbaserte og gjerne henvender seg innover i store, lukkede bygninger og ikke ut mot gater og byrom.
- Barnehager, eldresenter og annen sosial infrastruktur bør legges nært tilknyttet de mest tilgjengelige og aktive delene av utviklingsområdet, slik at brukere av sosiale tjenester enkelt kan nyte godt av de sosiale tilbudene som byområdet gir.
- Idrettsfunksjoner eller boliger på taket av større butikkflater, alternative boligtyper, og potensial for fortetting og underdeling av eiendommen er ulike virkemidler vi bør vurdere i plan- og byggesaker, for å oppnå flerfunksjonelle utviklingsområder.
- Videreføring av stedlig identitet: Ved planlegging og etablering av utviklingsområder bør vi vurdere muligheter for å videreføre noe bebyggelse med enkelte eksisterende funksjoner. Vi må utforske mulighetene for å ta vare på stedlig identitet og lokale arbeidsplasser, og samtidig skape nye former for innovativ sambruk og funksjonsblanding.
- Gjenbruk av lokale kulturminneverdier sikrer god bymessighet i et utviklingsområde. Vi må sørge for gjenbruk av kulturminneverdier for å bevare tidsdybden og styrke opplevelseskvaliteter som ikke kan reetableres ved full rivning.
- Gratis hverdagsopplevelser: Det bør planlegges og tilrettelegges for gratis hverdagsopplevelser, aktiviteter, lek og opphold for alle, som supplerer hovedfunksjonene i utviklingsområdene.





Prinsippskisse for en flerfunksjonell bystruktur med tydelig hierarki i gate- og byrom, der de mest sentrale gatene/strøgsgatene (vist i orange/rødt) må fylles med størst variasjon av funksjoner. (Illustrasjon: PBE)



Flerfunksjonell bygning fra Nordhavn i København: Bildeserien over viser ulike funksjoner plassert i samme bygning. Bygningen er et parkeringshus, der gjenbruksstasjon og nærbutikk kan nås fra gaten. På taket er det etablert en offentlig leke- og aktivitetspark. (Foto: Mari Haraldsen og Eystein Talleraas, PBE).



Over til venstre: Sørenga sjøbad. Over til høyre: Oslofjorden sauna. Eksempler på gratis hverdagsopplevelser, rekreasjonsareal for aktiviteter, lek og opphold, som inkluderer alle og supplerer hovedfunksjonene i et nytt utviklingsområde. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Kollektivknutepunkter og stasjonsnære områder

Kollektivknutepunktene er områder som har eller kan få flerfunksjonell bymessig utvikling med høy tetthet, og med kobling av to eller flere banebaserte linjer. I noen tilfeller er også stasjonsområder som bare har én banebasert linje gitt status som kollektivknutepunkt, når andre forhold gir stedet karakter av å være et kollektivknutepunkt. Kollektivknutepunkter må være oversiktlige og gjøre det enkelt å reise kollektivt. Selve knutepunktet/stasjonsområdet må være lett å identifisere og fungere som en møteplass som bygger opp om områdets lokale identitet.

Gående og syklende skal prioriteres, sammen med kollektivtrafikken. Stasjonsgulvet må kobles til bygulvet på alle sider av knutepunktet, ved å sikre rause byrom og gode forbindelser til byveven rundt. Sykkelplasser i sykkelhotell, med god kapasitet, må integreres i bygningsmassen, slik at byrom forbeholdes personstrømmer, opphold og byliv.

Knutepunktene og områdene rundt skal ha høy arkitektonisk kvalitet, for å gjøre det attraktivt å reise kollektivt. I nærheten av knutepunktene er det viktig å sikre et rikt mangfold av funksjoner og 24-timers byliv. I selve stasjonsområdet må imidlertid transportfunksjonen prioriteres med trygge overganger, gratis sitteplasser og rause ventearealer.

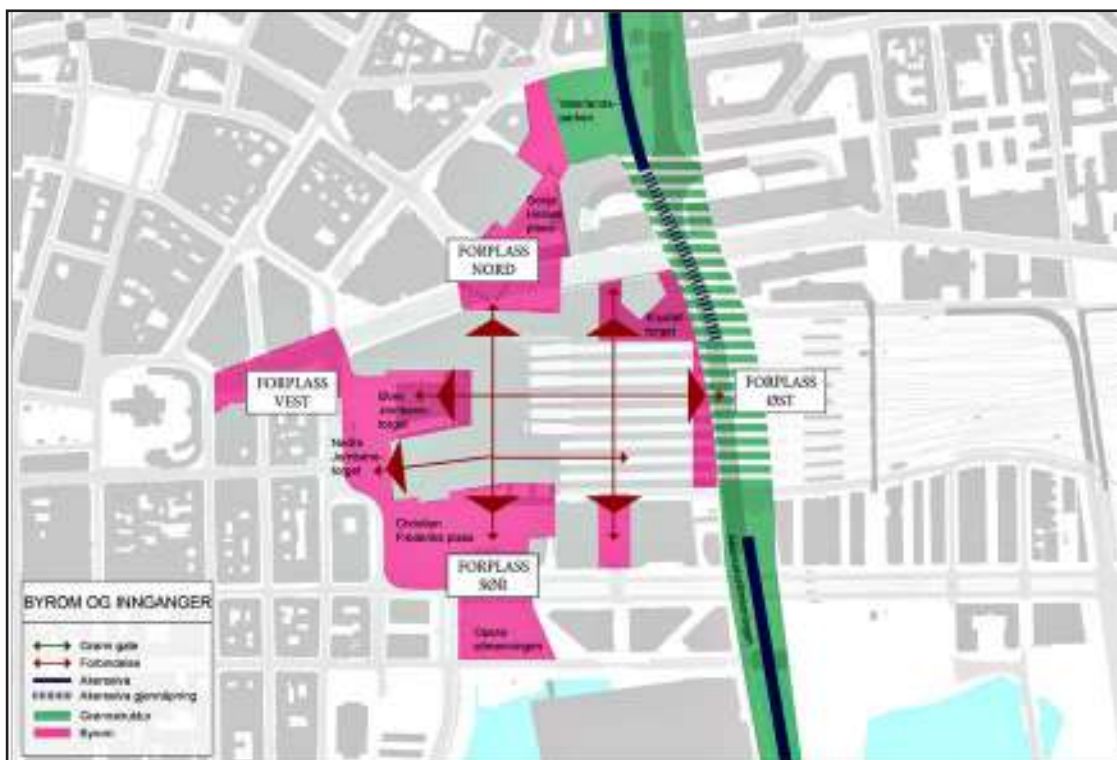
Retningslinjer:

- Tydelig målpunkt uten baksider: Et kollektivknutepunkt skal oppleves som et tydelig målpunkt i bybildet, ha en klar identitet og være lett å identifisere for alle reisende og besøkende. Kollektivstasjoner skal utformes uten baksider og henvende seg mot alle retninger og nivåer.
- Stasjonsområdet inne må kobles til bygulvet utenfor: Bevegelse og aktiviteter inne i stasjonsområdet skal hovedsaklig foregå på bygulvsplanet og kobles fysisk til bygulvet/byrommet utenfor. Interne forbindelser må knytte seg direkte til det eksterne gatenettet.
- Oversiktlig planløsning: Kollektivknutepunktet skal være oversiktlig og lett å orientere seg i, og ha en lettforståelig atkomst til og overgang mellom alle ulike reisemidler, inkludert gange og sykkel.
- Sykkelparkering må integreres i bygningsmassen eller under terreng. Sykkelparkering må sikres på alle sider av knutepunktet og være lett tilgjengelig, med god overgang til alle transportmidler.
- Fri gangpassasje: Rause arealer for gangtrafikk må sikres og skal ikke begrenses av handelsfunksjoner. Arealene skal holdes åpne og fri for møblering og andre elementer som kan være til hinder for gangtrafikken. Flere innganger som i stor grad åpner for bevegelse av folk ut av og inn i bygningen skal sikres.
- Gratis opphold og sitteplasser: Det må avsettes tilstrekkelig areal til gratis opphold og sitteplasser. Oppholdsarealer skal legges til soner der de kan skjermes mot uvær, støy og luftforurensning.
- Handelsvirksomhet tilknyttet stasjonsområdet skal henvende seg ut mot tiliggende gater og byrom. Alle butikker i første etasje skal ha innganger fra gata. Vinduene skal ikke ha foliering. Handel i selve knutepunktet må ta utgangspunkt i den reisendes behov og for øvrig begrenses.
- Sikkerhet: Kollektivknutepunkter/stasjonsområder skal utformes med sikkerhetsintegrerte bymøbler som forebygger uønskede hendelser.
- Takflater som ikke benyttes til trafikkformål, må vurderes for andre formål: Dersom andre formål ikke er aktuelt, skal takflatene i størst mulig grad anlegges som grønne biotopptak, i hovedsak som lavtvoksende vegetasjonsdekke med innslag av busker.





Den Haag Centraal, kollektivknutepunkt med god orienterbarhet, rause bevegelsessoner og innvendige byfunksjoner på gateplan og trikk og bussterminal i plan over. (Foto: Frank Arvid Hofsøy, PBE)



Over: Kollektivknutepunktet Oslo S i byveven, koblet til ny utvikling av byområdet mellom Bjørvika og Vaterland, og vest for (en delvis gjenåpnet) Akerelva. Prinsippskisse for byrom og innganger i det planlagte nye kollektivknutepunktet, som viser bymessige forbindelser mot nye forplasser både i nord og sør og mellom Jernbanetorget i vest og ny bussterminal mot Nylandsveien øst. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)

Prioriterte stasjonsnære områder

Prioriterte stasjonsnære områder er steder som i hovedsak har en kobling av banebasert linje, kryssende busslinje, senterfunksjoner og arealpotensial for høyere utnyttelse. På grunn av disse egenskapene er slike områder prioritert for videreutvikling, hvor høyere utnyttelse enn i dag skal særlig vurderes. Eksisterende nabolagsverdier og stedskvaliteter skal være førende premiss for utviklingen. Samtidig skal vi tilføre nye verdier, som f.eks. et nytt torg, eller at veier bygges om til gater. Nedslagsfeltet for ny utvikling vil som hovedregel være innenfor en radius av ca. 500 meters gangavstand fra stasjonen, og muligheten for økt utnyttelse vil normalt være større jo nærmere stasjonen man er. Disse områdene skal ha høy grad av arbeidsplasser og boliger, men må også ha innslag av servicetilbud. Graden av flerfunksjonalitet i prioriterte stasjonsnære områder kan være moderat, men bør nærme seg nivået til utviklingsområdene. Det er viktig å sikre nok variasjon av funksjoner slik at stasjonsnære områder oppleves attraktive for de som jobber og bor der. Dette vil også bidra til å skape mer byliv for disse lett tilgjengelige byområdene.

Retningslinjer:

- Prioritering av boliger: I de prioriterte stasjonsnære områdene skal det avsettes en stor andel til bolig for å oppnå en større blanding av funksjoner og aktive byområder både på dag- og kveldstid.
- Bydelsovergripende funksjoner: Prioriterte stasjonsnære områder er lett tilgjengelige og bør derfor være aktuelle steder for plassering av byområde-/bydelsovergripende funksjoner som bibliotek, kino, bad etc.
- Differensiering av byrom: Det bør være en tydelig nyansering i ulike typer byrom i de prioriterte stasjonsnære områdene. I tillegg til rause arealer for de reisende bør det også etableres roligere soner og offentlige rom for opphold i nærheten av stasjonene. Dette kan eksempelvis være et nytt torg, eller utvikling av et eksisterende grøntområde til en ny park for det lokale bylivet, og utvikling av stedsidentitet.





Prioritert stasjonsnært område, Røa som lokalt sentrum under utvikling. Gate- og byromsstruktur vist i plan (illustrasjon av planforslaget fra offentlig ettersyn). (Foto: Oslo kommune)



Prioritert stasjonsnær fortetting av Sæter. Stasjonsnær fortetting kan bidra til mer variert boligstruktur, nye møteplasser og bylivstilbud. (Foto: Oslo kommune)

Byområder med hovedvekt på boliger

En viktig kvalitet ved all boligutvikling i byområder er «nærhet til alt». Kompakt og flerfunksjonell byutvikling gir god tilgang til kollektivtransport, butikker, service og jobbmuligheter, og gjør at flere går og sykler. I områder med en stor andel boliger må vi legge til rette for at folk får en enklere hverdag. Folk trenger f.eks. tilgang til butikker, ungdomsklubber, flerbukshaller, verksteder, offentlig/sosial infrastruktur og kollektivtransport. Dette bidrar til at folk bruker mindre tid av hverdagen på å reise, og at ulike grupper av mennesker møtes.

Boligområder bør bestå av mer enn bare bolig og næring. I 1. etasjene kan vi vurdere funksjoner som legger til rette for nabofellesskap, aktiviteter i bydelene, lokal næring, servicetilbud, kultur og idrett. Eksempler på slike funksjoner kan være: felles sambrukslokaler, lokalisering og utforming av gjenbruksstasjoner, sykkelparkering og -verksteder, gratis og inkluderende tilbud for unge og eldre, og lekearealer for barn som er utformet slik at også voksne og eldre kan ha glede av dem. Å få inn slike kvaliteter tidlig i områder under ny utvikling kan bidra til å modne disse for boligformål. Dette er også felles kvaliteter som kan skape stabile og bærekraftige bomiljøer for ulike befolkningsgrupper og livsfaser.

Byområder med overvekt av boliger vil naturligvis ha et mer privat preg enn mer sammensatte og sentrale bystrøk. Boligområder kan fortsatt oppleves bymessige dersom overgangene mellom de private, halvprivate og offentlige arealene er tydelige. Områder som ikke oppleves bymessige, har ofte utydelige og utflytende arealer med uklare grenser mellom bygningene, og mellom bygninger og tilliggende fortau. Arealer uten tydelig eierskap eller funksjon kan gi dårlig vedlikehold og lav nytteverdi. For å oppnå bymessige områder må vi unngå slike udefinerte arealer.

Retningslinjer:

- Tydelige overganger: Bebyggelsesstrukturen må sikre tydelige overganger mellom offentlige, halvoffentlige og private byrom/uterom.
- Funksjonsblanding i første etasje: Generelt bør arealene i første etasje dekke ulike formål rettet mot publikum, ut fra en vurdering av lokale behov.
- Sentrale gatehjørner og byrom bør som regel ha publikumsrettede lokaler i 1. etasje, gjerne nærhandel og andre funksjoner som er nødvendig for nabolaget.
- Fellesfunksjoner: Deler av 1. etasjer i boligprosjekter bør tilrettelegges som fellesfunksjoner for beboerne. Eksempler på fellesfunksjoner kan være utleielokaler, gjesterom, selskapslokaler, fellesvaskeri, sykkelverksted m.m. Ved etablering av fellesfunksjoner og publikumsrettede funksjoner i første etasje bør også tiltak utenfor bygget vurderes, som sitteplasser, vegetasjon og enkle aktivitetsmuligheter.
- Flerfunksjonelle, lokale sentrumsområder: Langtidshjem for syke og eldre skal i størst mulig grad plasseres i lokale sentrumsområder som fyller flere funksjoner, slik at beboerne får mulighet til å være en del av dagliglivet utenfor hjemmet.
- Flerfunksjonelle uterom: Ved utforming av boligenes utearealer skal sosiale møteplasser og rekreasjonsarealer sees i sammenheng med potensialet for både urbant jordbruk, nødvendig overvannshåndtering og samvær mellom ulike aldersgrupper.
- Takhager: I boligblokker bør det, i tillegg til uteareal på terreng, etableres felles takhager som beskytter mot trafikkstøy og vind, og gir optimale solforhold.





Sinsenterrassen: Differensierte utearealer i bymessig boligområde med innslag av nabolagsfunksjoner i første etasje. Sentralt parkdrag mellom lamellrekkene, forhagen mellom gaten og inngangene mot gaten, gangarealene langs bygningens hovedfasade, og med publikumsrelaterte funksjoner i første etasje på gavlveggen. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)



Venstre: Sentralt byrom/gatehjørne med bevertningssted i 1. etasje i krysset Stasjonsallmenningen / Dronning Eufemias gate. (Foto: Ellen de Vibe, PBE)
Over: «Friluftshuset» på Sørenga, eksempel på fellesfunksjoner («Bystua») i et bymessig grendehus i 1. etasje ut mot offentlig byrom. Inkluderer et mindre forsamlingslokale til bruk for aktiviteter, kurs og foredrag, og utleie til private møter og selskaper m.m. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å oppnå god funksjonsblanding

Planfasen:

Overordnede planer kan sikre flerfunksjonalitet. Planprogrammer med veiledende planer for offentlige rom og områdereguleringer kan legge føringer for variasjon av funksjoner, både i enkeltbygninger/karrébebyggelse og innenfor gateløp, nabolag og strøk i definerte byområder. Planene må utforske hvordan vi kan få til menneskelig aktivitet i fremtiden, og legge opp til et hierarki av gater og byrom og grad av publikumsrettet virksomhet. Dette kan på sikt føre til mer bymessige områder.

Reguleringsfasen:

I veilednings-/oppstartsfasen av detaljreguleringsprosesser lages som regel en steds- og mulighetsanalyse. I denne kartlegger vi normalt hvilke funksjoner nabolaget kan dekke og hvilke nye funksjoner de enkelte utviklingsområdene trenger å få på plass. Dette klargjør hvilke nødvendige og ønskede funksjoner som bør tilføres byområdet. Deretter kan vi fastsette bindende rekkefølgebestemmelser i reguleringsplanen som sikrer at dette løses samtidig med at områdene bygges ut. Oslo kommune regulerer inn og plasserer offentlige funksjoner og aktiviteter slik at de bidrar til byliv. I reguleringsprosesser for private forslagsstillere må vi også undersøke potensialet for å etablere flere funksjoner og publikumsrettet aktivitet i første-, og muligens andre etasjer, innenfor et reguleringsplanområde. Reguleringsplaner i sentrale byområder bør som hovedregel inneholde mer enn ett arealformål.

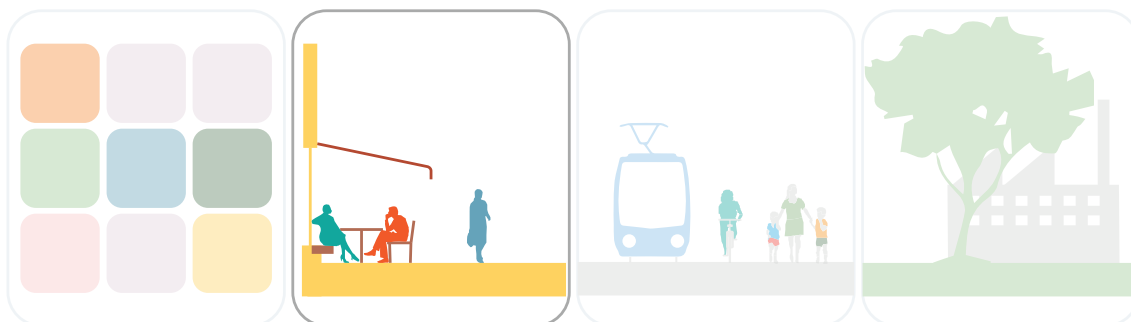
Både områdereguleringer og detaljreguleringer bør være fleksible nok til å ivareta flere funksjoner i 1. etasje langs viktige gater og byrom. Samtidig kan vi sikre åpne fasader (jf. kap. 4) som gjør endringer i disse funksjonene mulig også i fremtiden. Sambruk mellom ulike virksomheter og hvorvidt bruken bør reguleres i tid, må vurderes i reguleringsprosessen.

Byggesaksfasen:

Kommuneplanen legger opp til at visse større tiltak (nybygg/bruksendringer) kan saksbehandles direkte som byggesak uten en reguleringsprosess i forkant. Dette forutsetter at kommuneplanen har avsatt arealet til byggeområde, og at kommunen ikke vurderer at tiltaket medfører negative konsekvenser for nærområdet/byrommet. I slike tilfeller bør søker i byggesøknaden legge ved en oversikt over eksisterende funksjoner i nærmiljøet og en faglig vurdering av hvilke funksjoner som eventuelt mangler, som begrunner hvilke funksjoner som er valgt i bygget. I byggesaken skal det redegjøres for hvordan prosjektet innfrir relevante retningslinjer om funksjonsblanding. Der disse eventuelt ikke kan innfris, skal dette begrunnes opp mot andre viktige hensyn. Tilsvarende behov for redegjørelse og begrunnelse gjelder der det finnes en eldre reguleringsplan som anses utdatert, og hvor ønsket funksjon/bruk formelt kan komme i konflikt med formålet i reguleringsplanen. Det styrker mulighetene for å få dispensasjon når man følger retningslinjene i kommuneplanens arealdel om funksjonsblanding.



2.2 Byrom og kantsoner



Byrom og
kantsoner

2.2.1 Utforming av byrom

Ulike definisjoner av byrom

«Byrommet er rommet mellom husene og avgrænses av facaderne, som dermed inngår som rummets vægge.» (Fra «Arkitekturpolitikk København 2017–2025».)

Byrom er offentlige eller allment tilgjengelige uterom innenfor hele byggesonen og er:

- avgrenset av bebyggelse og anlegg eller naturgitte, eventuelle andre fysiske avgrensinger
- vesentlige arenaer for byliv og urbane aktiviteter, som gater, torg, plasser, parker, løkker og blågrønne områder som elvebredder og kaikanter. (Fritt etter KMD's definisjon av begrepet.)

Det gode byrom tilbyr:

- beskyttelse mot trafikk og ulykker, kriminalitet og vold, dårlig klima og ubehagelige sansepåvirkninger
- mulighet til å spasere, bli stående, sitte ned, betrakte og å samtale
- mulighet for lek, utfoldelse og varierte aktiviteter, for fred og inaktivitet, for å tilfredsstille fysiologiske behov og å nyte godværet
- mulighet for småskala service som telefon, post o.l.
- estetiske kvaliteter og positive sanseopplevelser» (Jan Gehl, 2010)



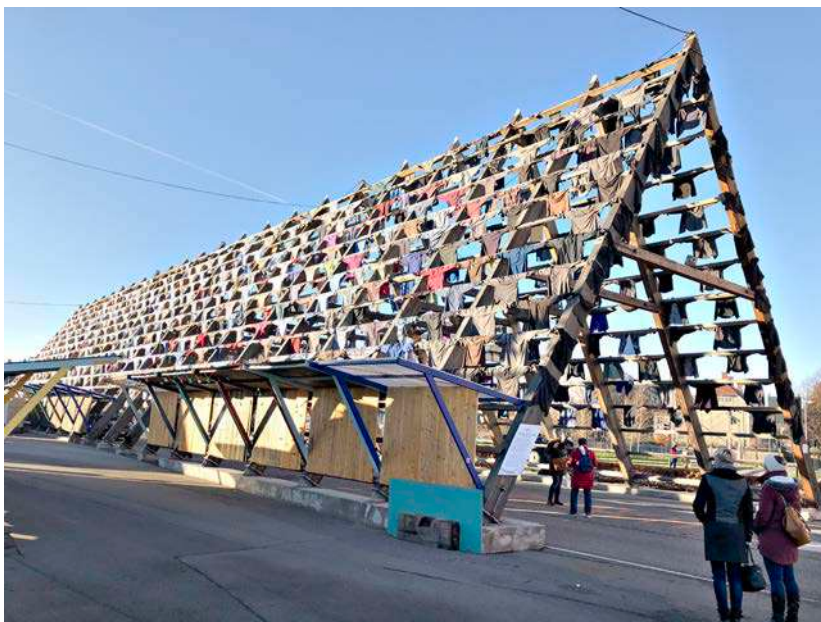
Godt byrom: Bankplassen i Oslo. Høy kvalitet i utforming og opparbeidelse av bygulvet, grøntanlegg med store, eldre trær, benker og fontene om sommeren. Den intime plassen er omsluttet av vakre og varierte fasader fra ulike tidsepoker, bl.a. bygninger for både nåværende og to tidligere lokaler for Norge bank. (Foto: Kjell. Kr. Jacobsen, PBE)

Byrom og bebyggelsens funksjoner må spille sammen

Byområdenes byplan er viktigere som overordnet føring for utforming av nye byrom enn en bestemt bygningstypologi, m.a.o. de formmessige prinsippene som bygninger er utformet etter. Nye byrom bør planlegges slik at de inngår i en større gate- og byromsstruktur, med attraktive målpunkter og trygge og godt opplyste forbindelser mellom disse.

Retningslinjer:

- Attraktive destinasjoner: Når nye, offentlige byrom planlegges og gjennomføres, bør disse kobles til eksisterende og nye anlegg for attraktive destinasjoner i nærheten, som f.eks. kulturbygg, anlegg for sport og rekreasjon og midlertidige eventer.
- Arealutnyttelse og byggehøyder i bebyggelsen som omkranser byrom, må balanseres for å gi optimale lys- og solforhold på bygulvet. Økte byggehøyder bør gi bredere gater og større byromsgulv. Den laveste bebyggelsen rundt et torg bør plasseres mot sør/sør-vest.
- Miljøbelastning: Vi må plassere, dimensjonere og utforme byrommene slik at de bidrar til å skjerme mot forurensning og vind, og reduserer turbulens.
- Dimensjonering av gate-tverrsnitt, og forholdet mellom høyde, bredde og lengde mellom husvegger på alle sider av torg og byrom, må balanseres slik at vi på samme tid unngår både utflytende byområder og for trange og solfattige uterom.
- Bebyggelsesstruktur bør velges ut fra byområdets og stedets egenart. Bebyggelse langs gater og byrom må plasseres i samsvar med byområdets fremtidige, helhetlige gate- og byromsstruktur. Dette innebærer at bebyggelsen normalt ligger på linje ut mot gateløp og offentlige byrom, eller ligger i byggegrensen for å definere gaterommet. Eventuelle mindre brudd i fasadelinjer bør være bevisste brudd for å danne nye kvaliteter eller byrom.
- Naturlige overganger og visuelt tydelige skiller må etableres mellom offentlige, halvoffentlige og private funksjoner, byrom og utearealer.
- Forbildepjekter: Vi bør formidle og bruke eksempler på gode bybolig-prosjekter og forklare kvalitetene som gjør at disse prosjektene fremstår som forbilder.



Attraktive destinasjoner: Salt og den arktiske pyramiden i Bjørvika: midlertidig anlegg for kultur, rekreasjon, midlertidige events. Her kunstnerisk installasjon, i form av en fiskehjel med skjorter «til tørk»: «We are still the same» av Karina Kaikonen. (Foto: Kjell. Kr. Jacobsen, PBE)



Godt dimensjonert byrom: parti fra Schous-kvartalet i Oslo. God variasjon mellom ny og eldre, gjenbrukt bebyggelse, tett og ikke utflytende, men heller ikke trangt. Høye trær, sitteplasser og gode overganger i bygulvet – mellom arealer som er beregnet til nyttekjøring og ellers til gange og opphold. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Eksempler på gode gate- og byrom i Bergen, med bebyggelsen plassert på linje langs gateløpet.

Over til venstre: Vestre Torggate, sett ned mot Torgallmenningen i øst. Enhetlige fasadelinjer med delvis nedtrappet bebyggelse som følger terrengefallet. Gaten endrer karakter fra en kjøregate med brede fortau nede i sentrum til en trappegate opp mot Johanneskirken. Trappegaten har solrike forhager inn mot husveggen på nordsiden av gateløpet. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Over til høyre: Torgallmenningen sett motsatt vei, og opp mot Johanneskirken i fond. Bilfritt, solrikt og raust byrom og allmenning med et flott steinsatt bygulv som binder byrommet sammen. En av byens viktigste møteplasser er omsluttet av helhetlige, nyklassisistiske fasader fra 1920-årene. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Offentlige byrom må utformes og brukes på en variert måte

«Byliv før byrum, byrum før bygning.»

(Fra «Arkitekturpolitikk København 2017–2025»)

Vi bør tenke byliv før byrom og byrom før bygninger, på en måte som både skaper rammer for fellesskapet og dekker individuelle behov. Dette ble gjort gjennom arkitektkonkurransen for byrommene i Bjørvika, før utbyggingen startet. Gater, torg og møteplasser bør samlet utgjøre et variert tilbud av offentlige byrom, med ulike karakter, tilpasset forskjellige folk med forskjellige behov, til alle tider av døgnet og året.

Retningslinjer:

- Differensiert utforming: Noen byrom bør ha en generell utforming, slik at alle kan bruke dem til ulike aktiviteter, andre kan være mer rettet mot en spesiell funksjon eller gruppe, og dermed være mer spesifikt utstyrt med tanke på byromsmøbler og andre fysiske tiltak. Byområdenes gater og byrom bør også ha ulike størrelser for å gi varierte opplevelser.
- Aktivitet og bruk gjennom hele året: Nye byrom bør kunne dekke behovet for både organisert og uorganisert aktivitet og for både permanent og midlertidig bruk, med bylivstiltak i form av f.eks.:
 - uteservering, vareutstilling, torgsalg, markeder og konserter
 - aldersvennlige offentlige sitteplasser, leke- og aktivitetsområder
 - vegetasjon og vannelementer, fontener og drikkevannfontener
 - toaletter, søppelkasser/gjenvinningsanlegg
 - sykkel- og bysykkelstativer
 - informasjons- og utstillingsmontrer
 - skulpturer, installasjoner eller kunstverk
- Inkluderende byrom: Offentlige arealer må utformes slik at de oppleves åpne og inviterende, uten fysiske barrierer som ekskluderer enkeltindivider eller grupper av brukere. Vi trenger sitteplasser og stille oppholdssoner for både unge og eldre, så vel som områder for aktiv lek og utfoldelse.
- Gode solforhold: Offentlige eller allment tilgjengelige sitteplasser og oppholdssoner i gater og byrom må plasseres slik at de får de beste solforholdene. Ved ulike fortaubredder bør den siden av gaten som har de beste solforholdene, ha de bredeste fortauene.
- Vegetasjon skal brukes aktivt for å skape oppholdsarealer med gode visuelle kvaliteter og et bedre lokalklima.
- Robust kvalitet: Gater og byrom må ha en fysisk utforming som tåler mye bruk, og samtidig kan romme ulike bruk over tid. Dette har stor betydning for et aktivt byliv og gjelder bl.a.:
 - generelt utformede arealer som åpner for ulike funksjoner over tid, men som også gjør at byrommene kan brukes av forskjellige grupper til samme tid
 - tilrettelegging for både kommersielle og ikke-kommersielle aktiviteter
 - ivaretagelse av vegetasjon og håndtering av overvann
 - bruk av holdbare, naturlige materialer, gjerne med innslag av tre
- Midlertidige funksjoner og «testbeds», dvs. midlertidig uttesting av ideer for nye byromstiltak, bør kunne vurderes etter behov i alle typer byområder. Dette er særlig egnet for markedssvake områder, eller for å sikre lokal tilhørighet for lokalbefolkning og frivillige organisasjoner.



Inkluderende byrom med generell utforming, sitteplasser og stille oppholdssoner, Olaf Ryes plass i Oslo. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Arealer avsatt til uteservering like ved torgsalg, med gode solforhold og romdannende grønn beplantning. Israels plass København. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Nedre Foss bypark langs østbredden av Akerselva, mellom Grunerløkka og Vulkan i Oslo. Åpent, inkluderende og solrikt byrom med innebygget lekeparks for uorganisert aktivitet. (Foto: Rolf Sandnes, PBE)



Over: En lavvo-konstruksjon satt opp i «Prindsens hage», i gårdsrommet til Prinds Christian Augusts minde) i Storgata i Oslo. Midlertidig funksjon brukt som selskapslokaler m.m. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Venstre: Lavterskel trenings- og skatetilbud i «Tufteparken» på Filipstad, midlertidig tiltak ved Skur 13 i påvente av ny byutvikling av hele Filipstad-området. (Foto: PBE)



Operataket i vinterdrakt, med nok snø kan taket brukes til aking og snøbrettkjøring. (Foto: Ingrid Vedeler Brekkuhus, PBE) Taket på Den norske Opera og ballett i Oslo er et utradisjonelt, men åpent, inviterende og populært byrom, koblet til en attraktiv destinasjon som både har god utsikt og mye sol. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Byrommenes fasader må utformes enkeltvis og samlet som en helhet

«The outside of our houses is the inside of our city.» (Jane Jacobs, i 1961)

«Mennesker oplever byen i øjenhøjde. Vi bruger vores sanser, ører, næse og ikke mindst øjne. Derfor har vi behov for byer, hvor vores sanser er stimuleret gjennom en stor variation af synsindtryk, et rigt udvalg af taktile opplevelser fra forskjellige materialer og en menneskelig skala, hvor vi kan høre og ikke mindst se hinanden.» (Gehl: «Making Cities for People», i 2010)

Gode byrom trenger høy standard med helhetlige, sammenhengende fasader, spesielt i førsteetasjene. Byromsdesign bør ha et fotgjengerperspektiv, dvs. opplevelser utformet for øyehøyde og i lav fart. Dette fordrer høy arkitektonisk kvalitet og bevisst detaljering i utformingen av fasadene, særlig i førsteetasjene mot gateplan. Byromsdesign bør ofte ha en langsiktig, varig høy kvalitet gjennom bestandige materialer som sikrer holdbarhet i bruk. Byrommene bør også i hovedsak være så karakteristisk utformet at de huskes visuelt, og bidrar til at området tiltrekker seg besøkende. Andre ganger kan en mer midlertidig «hverdagskvalitet» være mer riktig.

Retningslinjer:

- Bygningens fasader bør ha høy kvalitet i detaljering og utforming av bygningselementer og materialer. Dette gjelder både veggflater, vinduer og dører, balkonger og sprang i fasaden, konstruktive overganger og bygningsmessige tilslutninger. Materialene bør også være varige.
- Enhetlige fasader og egen karakter: Bygningers fasader bør gis en enhetlig arkitektonisk form og føres helt ned til bygulvet i 1. etasje, samtidig som 1. etasjers behov for egen karakter og synlighet ivaretas.
- Publikumsrettede lokaler i førsteetasjer bør ha en viss fasadevariasjon, som avspeiler ulike virksomheters innhold. Hver virksomhet kan eksponeres med logo på markiser o.l., men disse bør ha beslektet utforming og fargebruk, jf. Oslos skilt- og reklameplan og Estetisk plan for sentrum.
- Rik detaljutforming av byrommet: Bygningselementene i 1. etasje og bygulvets innredning og utstyr bør varieres i detaljering, men innenfor en helhetlig utforming.



Israels plass i København med torghandel og uteservering og et bygulv som inviterer til lek og rekreasjon, rammet inn av klassiske fasader som blir innsiden av et storslått byrom. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen og Mari Haraldsen, PBE)



Sluseholmen, bymessige boligkvarterer i Københavns søndre havneområde. Streng bebyggelsesstruktur langs og mellom kanaler, men med variasjoner i material- og fargebruk, fasadesprang og linjeføringer i fasadene.
(Foto: Andreas Høifødt, PBE)



Enhetlig fasade for studentboliger, med større hull i vegg for å slippe inn sol, lys og luft, i Dronning Eufemias gate i Bjørsvika. Fasadevariasjoner innenfor samme tema, forårsaket av speilvendte planløsninger for studenthyblene innenfor. Åpne/transparente fasader i 1. etasje.
(Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Bygulgjets utforming må tilrettelegge for ulik bruk

Vi må regulere, prosjektere og programmere selve byrommet og bygulvet aktivt, ikke bare bebyggelsen rundt. Vi må allerede i tidlig planfase vektlegge samspillet mellom gate- og byrommet og den omsluttende bebyggelsen.

Retningslinjer:

- Bebyggelsens snitt/fasader ut mot byrommet må reguleres, slik at gatebredden og bygulgjets utstrekning og form er med på å styre byggehøydene rundt.
- Kvaliteten i detaljutforming av byrommets gulv og vegger må vurderes og reguleres helhetlig. Over regulerte torg må sykkeltilrettelegging utformes som trase med moderat markering i høyde med bygulvet rundt og ikke som hevet/senket sykkel felt.
- Differensiering i kvalitet og materialbruk mellom høy/varig og middels/midlertidig kvalitet må ta utgangspunkt i byrommenes rolle og betydning. Historiske paradegater og -plasser og nye viktige strøgsgater bør opparbeides med naturstein. For mindre viktige gater og byrom kan en enklere standard aksepteres, med asfalterte kjørebane og opphøyde gangfelt.
- Brostein med universell utforming: Der gater og byrom tilrettelegges med nye brostein, må disse være trillevennlige, for bl.a. rullestoler, rullator, barnevogner, sykler og vareeleveringstraller.
- Høydeforskjeller fra terreng ute til gulv inne bør fanges opp og løses inne i bygningen.
- Eierskapet til bygulvet må sikres tilgang for allmennheten, fortrinnsvis ved å regulere inn offentlige torg, gater og gatetun.
- Uteserveringer skal fremstå som åpne og tilgjengelige, og samtidig avgrenset med en samlet og tydelig markert sone for møblering. Solavskjerming bør primært løses gjennom parasoller, og der uteserveringer ligger tett, bør parasollene ha et ensartet uttrykk.
- Vegetasjon: Nye trær bør ha høye stammer ved planting for å gi god sikt i øyehøyde. Eldre, friske trær og trær med stammeomkrets over 40 cm bør bevarer, og trær som av naturlige grunner må fjernes, må erstattes med nye samme sted. Plantekar bør ha sittemuligheter for å oppmuntre til uteopphold. Trær og plantekar må plasseres slik at fotgjengere, syklist og kollektivtransport har god fremkommelighet.
- Overvann: Åpne løsninger for håndtering av overvann skal ha høy estetisk kvalitet, Nedsenkede torg bør integreres i nye byrom for å sikre fordrøyning av overvann og samtidig tilrettelegge for aktivitet og opphold.
- Benker og sitteplasser skal utformes slik at de er tilgjengelige for alle aldersgrupper og er behagelige å bruke, med f.eks. armlener, ryggstøtter og sitteflater i tre. En andel av sitteplassene bør være aldersvennlige med god sittehøyde og armlener.
- Sykkelparkering og bysykkelstativer skal integreres i byrommet og anlegges slik at de ikke hindrer fremkommeligheten til fotgjengere eller andre bylivstiltak. Se for øvrig Oslo kommunes veileder for sykkelparkering i det offentlige rom.



Eksempler på gode gatetversnitt, hvor bygningshøydenes tar hensyn til gatebredden, slik at byrommet får sol om ettermiddagen:

Over: Haakon VII's gate, sett mot Akershus festning. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Venstre: Olav V. gate, sett mot Rådhusplassen. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Venstre: Kvalitet i detaljutforming av byrommets gulv og vegger, med presise avslutninger mellom gangsone og sykkelsone og mellom bygulvet og veggen som går opp til privat forhage (men søppel-håndteringen er ikke løst tilfredsstillende). Fra havnepromenade i Nordhavn, København. (Foto Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Over: Rause arealer for gange, sykling, vegetasjon, benker og sitteplasser med stedstilpasset belysning: Langkaia, del av havnepromenaden langs Bjørvika. Frodig vegetasjon som visuell buffer mot Langkaigata i bakkant. Gode sittemuligheter med sol og fjordutsikt, både på murkanten og på integrerte trebenker langs denne. (Foto: PBE)



Over: Vester Voldgade, tidligere gjennomfartsgate i København sentrum med fire kjørefelt er omgjort til en attraktiv promenadegate med kun begrenset bilkjøring, brede fortau på den solfylte nordsiden av gaten, nye brede sykkelfelt og god plass til sykkel-parkering. Grønn alle-beplantning, og høy kvalitet i materialer og håndverksmessig utførelse av bygulvet med steinheller og brostein, gir gaten et representativt preg. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Over til venstre: Sammenhengende kvalitet i detaljutførelse av byrommets gulv og vegger. Gjenbruk av granittfliser og brostein står material- og fargemessig godt til den eldre teglfasaden. Tåsinge plads i København. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

To gode eksempler på uteserveringer i Oslo som fremstår som både åpne og tilgjengelige, og samtidig er avgrenset med en samlet og tydelig markert sone for møblering. «Grisen» under og Operaen til venstre. (Foto til venstre: PBE, Kjell Kr. Jacobsen, PBE)
(Foto under: PBE)



Bymessig integrering av tekniske anlegg i gater og byrom

Vi må utforme gode, helhetlige og arkitektonisk integrerte løsninger når det er behov for overvannshåndtering, sikkerhetstiltak og ev. støyskjerming i våre gater og byrom. Det samme gjelder for by-/gatemøbler tilrettelagt for opphold og aktivitet, utstillinger og kunst. Dette gir muligheter for å bruke både torg, gaterom og beplantede områder som skal takle ekstremvær, på varierte måter.

Retningslinjer:

- Overvann: Vi må sikre bymessig håndtering av overvann, slik at de tekniske løsningene for overvannet i tillegg gir oss en opplevelsesmessig og funksjonell merverdi. Bymessig utformede, nedsenkede plasser, f.eks. torg eller idrettsflater, bør vurderes på lik linje med regnbed.
- Sikringstiltak: Vi må utnytte naturlige høydeforskjeller i terrenget og regulere inn gode sikringstiltak. Her må bymøbler integreres med byrommet for øvrig; sitteplasser, lekeapparater, kunst, grøntanlegg og belysning kan også være egnet som sikringstiltak i byrommet.
- Eventuelle støyskjermingstiltak må utformes som en fysisk integrert del av byrommet og gjerne i samspill med andre bylivstiltak, for eksempel som utstillingsflater, ryggstøtter for sitteplasser m.m.
- Sitte- og oppholdsplasser: Vi må sikre flere ikke-kommersielle, aldersvennlige og attraktive sitte- og oppholdsplasser og sittekanter med treverk i alle offentlige byrom, i størst mulig grad skjermet for vær og vind og med gode sol- og utsiktsforhold.
- Uorganisert aktivitet: Vi må tilrettelegge for innendørs og utendørs møteplasser som fremmer uorganisert aktivitet i byrommene. Lek, aktivitet og utfoldelse for alle aldersgrupper må det også legges til rette for, til ulike tider på året og døgnet.
- Mobile utstillinger: Byrom bør også kunne brukes til mobile utstillinger, som f.eks. medvirkningsverktøy i byutviklingsprosjekter.
- Tilgang til kunst i byrom er viktig for å berike opplevelsen av offentlige rom. Kunst kan for eksempel gå inn som en del av byrommet eller den bebyggelsen rundt. Installasjoner langs forbindelsesårer eller som del av et lekeareal er også mulig.



Overvannsløsninger:
Fordrøyningsbasseng
med frodig vegetasjon,
sitemuligheter på benk
eller i amfi, og bruk
av naturstein i ulike
formater. Tåsinge plads
København. (Foto: Mari
Haraldsen, PBE)



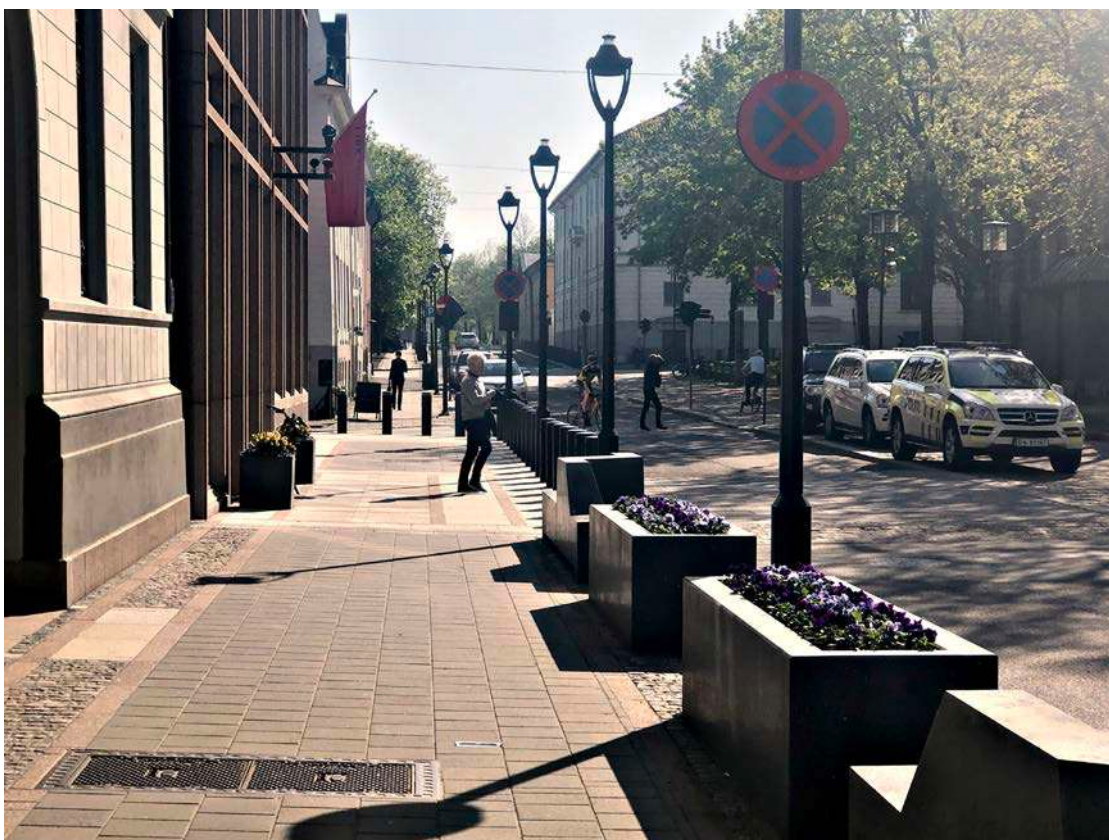
Pilestredet park, vannrenne for overvann, vakkert integrert i trappeanlegg. (Foto: Rune Kjørmo, PBE)



Boligprosjektet «Ullevål tårn» med åpen overvannshåndtering og bevaring av eldre store trær. Felles uteareal mot sør knytter seg til parkdraget som går igjennom området. (Foto: PBE)



Bjerkedalen park har åpent bekkeløp med fisk og ender, der vannet renner ned til en dam. Parken vant prisen for beste norske uterom i 2016. Begge prosjekter har vunnet Oslo bys arkitekturpris i henholdsvis 2016 og 2015. (Foto: PBE)



Sikringstiltak: Eksempel på gode, integrerte sikringstiltak foran Norges Bank mot Bankplassen. Tunge, underbelyste bymøbler i form av sitteplasser og plantekummer er utformet i polert stein, plassert mellom lyktemaster på stram linje som rammer inn Bankbygningen og skiller fortauet fra gaten. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Uorganisert aktivitet: Israels plads i København er et stort, renover byrom tilrettelagt for ulike aktiviteter til ulike tider. Byrommet benyttes til torghaller og utendørs markeds plass, rekreasjon og sportslige aktiviteter, bl.a. med en inngjerdet ballbane. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)



Uorganisert aktivitet koblet med kunst i byrom: BaNanna park, København: Skulpturelt utformet klatrevegg og tydelig markør og portal inn til nabolagspark. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)



Det historiske byrommet St. Olavs plass er oppgradert med tydeliggjorte gateløp, med ny granittbelegning på fortau. Plassen har fått en ny markering gjennom skulpturen «Lysfontene» på St. Olavs plass, en 17 m høy installasjon med trekantede stålplater i ulike størrelser. Kunstner: Sven Pahlson. (Foto: PBE)



Kunst i byrom: Monumentet under festningsmurene ved Akershusneset er reist til minne om de 532 norske jødene som fra dette området ble ført om bord i skipet Donau 26. november 1942 og deportert til dødsleiren i Auschwitz. Kunstner: Anthony Gormley. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

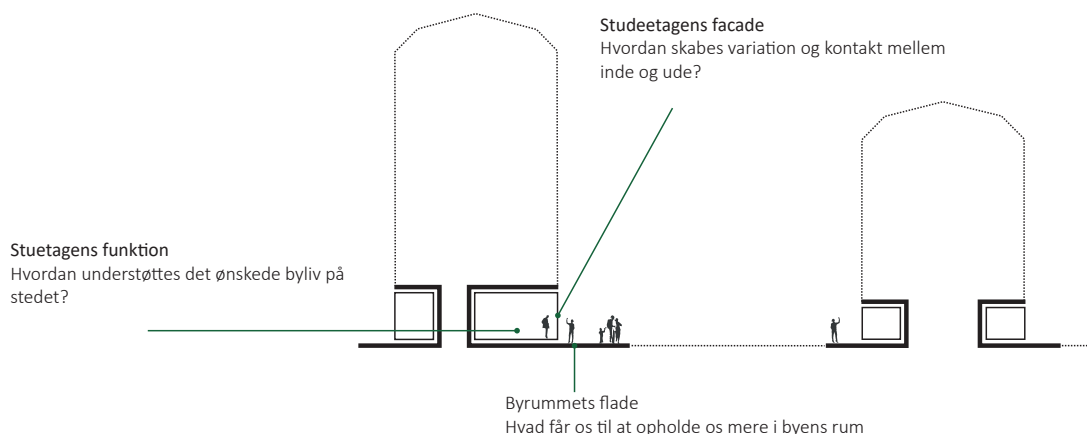


Kunst i byrom: Installasjonen «Peleskoven» i Nørrebro i København oppfordrer til fri lek for både barn og voksne og kan fungere som en uformell møteplass. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

2.2.2 Utforming av kantsoner

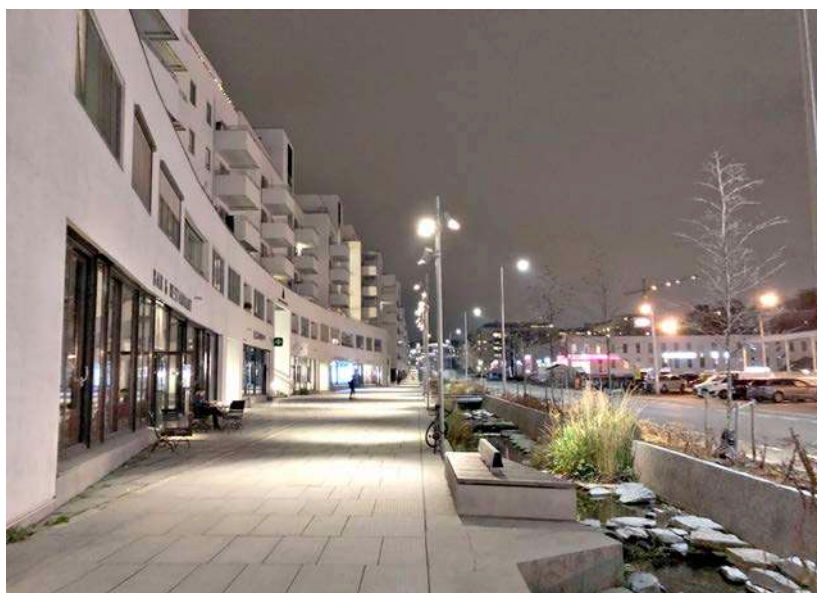
Kantsonen er bylivets hovedarena

Den såkalte «kantsonen» er der hvor bygningene møter byens uterom, eksempelvis fortauet mellom kjørebanelen i en gate og bygningen inntil dette fortauet, eller forhagen mellom bolig og offentlig fortau. Mye av bylivet skjer i kantsonen. Den fysiske overgangen mellom ytterveggen i bygningenes førsteetasjer og bygulvet i gaten/byrommet rett utenfor må derfor gis en bevisst arkitektonisk utforming.



Illustrasjon fra «Kantsoner i København, Administrasjonsgrundlag 2018»)

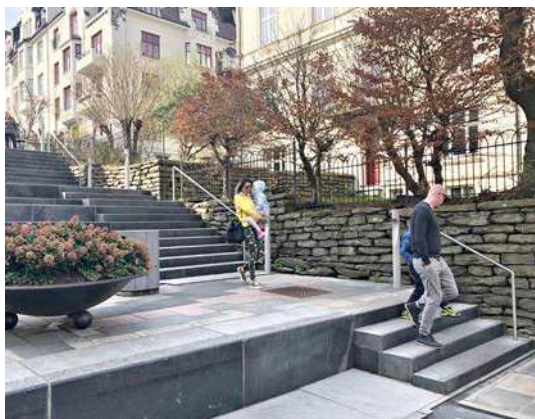
Kantsonens elementer: Funksjon, fasade og flate er vist i illustrasjonen over. Utformingen av disse må være både funksjonell og estetisk god, uansett hvor i byen vi er. De stedlige forutsetningene og funksjonene i førsteetasjene vil bestemme detaljeringsgraden og mulighet for byliv. Kantsonen gir visuell kontakt mellom virksomheten inne i førsteetasjen og bylivet i gaten/byrommet rett utenfor, og sørger for bevegelse inn og ut av bygninger. Der det er mulig og naturlig, bør kantsonen i tillegg til å tilrettelegge for uteopphold, inkludere elementer av bynatur, integrere overvannshåndtering og gi gode, sanselige opplevelser. Kantsonen bør invitere til felleskap og møter mellom mennesker, balansere praktiske funksjoner med rekreasjonsformål og være tilgjengelig for alle.



«Elipseplassen» fra Gladengveien på Ensjø i Oslo: Raus kantsone med møbleringssone for sitteplasser, grøntanlegg og gatebelysning og hvor den gjenåpnede Hovinbekken leder vannet i en steinsatt renne fra «Stålverksparken» langs Gladengveien. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



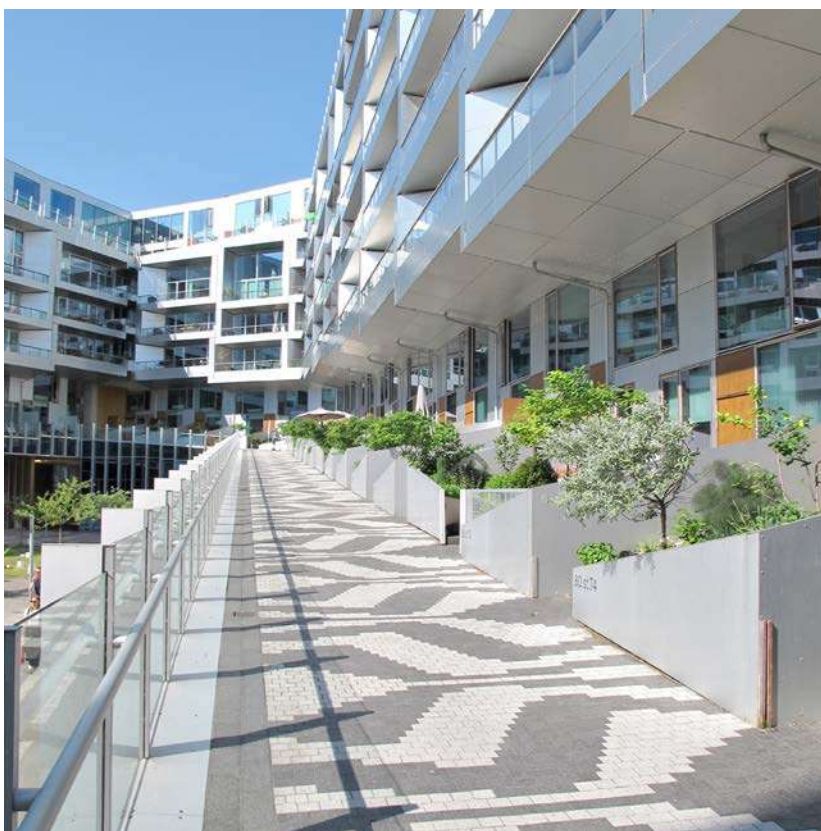
Over: Arkaden i Torgallmenningen i Bergen fra 1999. Glasstaket beskytter mot regn i et fuktig klima og er båret av karakteristiske steinsøyler, formgitt av kunstneren Bård Breivik. (Foto: Kjell. Kr. Jacobsen, PBE)



Over: Trappegaten i Vestre Torggate i Bergen er nylig opparbeidet med polerte steinheller i trapper og avsatser med vannrenner, og møter eldre, rustikke stein i tørrmurene som holder de frodige forhagene på plass. (Foto: Kjell. Kr. Jacobsen, PBE)



Livlig og solrik kantsone i et inntrukket hjørne med en høy arkadeløsning mot Dronning Eufemias gate / Stasjonsallmenningen. Allmenningen tilbyr både gratis sitteplasser og mulighet for uteservering. (Foto: til venstre Kjell Kr. Jacobsen , foto til høyre Ellen de Vibe, PBE)



Kantsone med boligadkomst for både gange og sykkel, med terrassert forhage som følger rampens stigning. Halvpri- vat veggzone inn mot leilighetene som ligger på rekke og rad bak gjerdene, og går over to plan. Eksempel på en bymessig godt utfor- met kantsone i et rent boligområde, som likevel åpner opp fasadene i de nederste etasjene, uten å invitere til for mye inn- syn. Fra boligkomplekset «8-tallet» i Ørestad i Kø- benhavn. (Foto: Eystein Talleraas, PBE)



Eksempel på en mer tradisjonell kantsone i et eldre boligområde i Amsterdam, med frodig beplantning og oppholdsmuligheter langs fasaden. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)

Funksjonen i kantsonens 1. etasje skaper byliv

Funksjonen i kantsonen gjenspeiler hva arealet innenfor ytterveggen i 1. etasje / på bakkeplan blir brukt til. Funksjonens innhold påvirker hvordan kantsonen oppleves, og utadvendte funksjoner i 1. etasje, som f.eks. et serveringssted, gir muligheter for at mennesker møtes. Ulike typer publikumsrettede funksjoner tilrettelegger dermed for byliv, i tillegg gir det åpenhet og bidrar til trygghet i det offentlige rom. Åpne, høye og visuelt tilgjengelige førsteetasjer, med muligheter for fleksibel bruk, er også avgjørende for et levende byliv. I byområder med hovedvekt på boliger vil mange felles eller private inngangspartier mot gaten bidra til å åpne opp førsteetasjer.

Retningslinjer:

- Publikumsrettede funksjoner kan være detaljhandel, servering, åpne resepsjoner, idretts-hall, treningssenter, sykkelverksteder og andre servicetilbud, kantiner m.m.
- Boliger i førsteetasjer bør vi også vurdere i mindre intense byområder, gjerne med mindre åpne fasader og forhager.
- Krav til et minimum antall forretnings-/virksomhetsenheter langs en nærmere definert fasadelengde bør vurderes, med minimum 1 inngang per virksomhet og med f.eks. min. 3 inngangsdører per 100 meter fasade. Vi bør også vurdere å regulere en maksimum størrelse i m² BRA per slik enhet, på f.eks. min. 400 m² BRA, for å sikre et variert byliv og unngå lange, ensformige fasader. Det er i tillegg viktig å variere typer av virksomheter langs et helt fasadestrek.
- «Aktive» gatehjørner: Offentlige eller publikumsrettede virksomheter og aktiviteter bør plasseres i gatekryss eller på gatehjørner og ved kvartalshjørner. Slik vil de gi synlig effekt på avstand, ved å tiltrekke seg både folk og oppmerksomhet, og å bidra til å identifisere lokale strøk og gatestrekk.
- Innvendig etasjehøyde bør minimum være 4 meter i 1. etasje mot offentlige gater og byrom, slik at man kan sikre mulighet for annen bruk i fremtiden. Eksempelvis kan en bolig senere omgjøres til offentlig virksomhet / publikumsrettet næringsareal fordi etasjehøyden gjør det mulig å endre funksjonen og etablere en mezzaninetasje.
- Sitteplasser og ev. arbeidsplasser i serveringssteder bør legges ut mot gatevinduer. Folk bør på samme tid kunne være enten inne og se ut, eller være ute, passere forbi og ha noe å se inn på.
- Store vindusåpninger som går helt ned til fortauet/bygulvet, kan med fordel utformes som foldevinduer som kan åpnes helt opp når været tillater det. Slike vindusåpninger bør også ha romdannende inntrekninger/nisjer i vegglivet, som kan utnyttes til benker, ev. små sitteplasser med kafe-bord o.l.



Aktivt gatehjørne i krysset Søndre gate / Markveien. Åpen fasade med store vindusåpninger, inngangsdør på hjørnet av bygningen, og utstilling av varene på fortauet utenfor. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Bevertningssted og kantsone i Vibes gate, hvor større vindusnisjer er benyttet som sydvendte sitteplasser, delvis i vindusnisjen og delvis kraget ut fra denne, med tilhørende småbord. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Bevertningssted i Søndre gate, med en enklere løsning med benker på fortauet foran større vindusåpninger. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Utforming av fasaden i kantsonens 1. etasje

Fasaden i kantsonen er utsiden av ytterveggen, ut mot gaten/byrommet i 1. etasje eller på bakkeplan. Fasadene i første etasje bør ha variert utforming og detaljering, slik at de beriker gater og byrom og gir oss interessante og attraktive visuelle opplevelser og mangfoldig bruk når vi ferdes i byen. Virkemidler kan være å bruke arkader og inntrekninger, nisjer og frem-spring, ulike materialer og farger, skilting, belysning, beplantning m.m. Ved publikumsrettede funksjoner bør bygningenes førsteetasjer fungere som blikkfang og utstillingsvindu for disse, og utformes med åpne fasader som markerer byggets møte med bygulvet og kobler aktiviteter ute og inne sammen.

Retningslinjer:

- Åpne fasader i første etasjer: Det bør være åpne fasader i hele gateløpet i sentrale byrom og strøkgater. Dette bør også gjelde for flere nye større, byutviklingsområder (definerte utviklingsområder) og i noen grad ved kollektivknutepunkter og prioriterte stasjonsnære områder. Mindre deler av åpne fasader kan være tilbaketrukne. 1. etasjer bør ha store vindusflater og maks. 10 meter avstand mellom inngangsdører. Gulvet inne bør ligge på nivå med bygulvet ute.
- Mindre åpne fasader bør brukes i byområder med hovedvekt på boliger, også i 1. etasje, med høyere vindusbrystning og mindre vindusareal for å skjerme mot innkikk. Boligetasjer på bakkenivå kan heves 1 meter for å unngå innsyn.
- Mindre åpne fasader kan gjerne brukes i kombinasjon med forhager, rekker eller klynger av trær og busker og regnbed eller andre anlegg for overvannshåndtering.
- Inngangsdører mot gate i rene boligkvartaler: Det bør sikres direkte inngang til boliger fra kantsonen mot gate, og ikke bare fra et gårdsrom eller bakside.
- Attraktive vindusutstillinger: Vindusåpninger for handel og service bør utformes slik at de tilrettelegger for attraktive vindusutstillinger, som får folk til å stoppe opp for å titte inn. Dette bidrar til å senke tempoet og øke bylivet.
- Vindusåpninger og glassfasader for handel og service må ikke dekkes til med foliering eller reklame, jf. Oslo kommunes skilt- og reklameplan.
- Høy standard i detaljering og materialbruk, med estetisk god fasadedesign, bør sikres i første etasje fordi dette er i øyehøyde.
- Beplantning, belysning og skilting av fasader i 1. etasje må bidra til å skape trygghet og visuell variasjon, jf. Oslo kommunes skilt- og reklameplan.
- Enkelte fasadepartier bør kunne åpnes opp slik at folk trekker ut når været tillater det, supplert med baldakiner eller andre overdekninger, også ved inngangspartier, utstillingsvinduer og faste bymøbler. Baldakiner for uteserveringer må anlegges slik at tilgjengelighet for utrykningskjøretøyer sikres.



Fasadeparti i sentral bygate i Vigevano, i Lombardia i Italia. Butikkfasaden beriker gaterommet med kraftig marmorkledning som presist markerer og avgrenser virksomheten inn mot sine naboer, store åpne vindusflater for vareutstilling, markant og rikt detaljert inngangsparti, og med diskret skilting. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Åpen fasade med store vindusflater, på hver side av et markert og inntrukket inngangsparti. Forretning og kafe har god plass til vareutstilling og uteservering på et bredt fortau. Fra Markveien i Oslo. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Åpen fasade i første etasje som tilrettelegger for attraktive vindusutstillinger og skille mellom areal for uteservering og bevegelse. Fra gårdsrommet i Postkvartalet i Kvadraturen. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Utforming av flaten i kantsonen

Flaten i kantsonen (inkludert den såkalte veggsonen i kapittel 2.3) er selve gatenivået/bakkeplanet lengst inn mot 1. etasje, gjerne 1–4 meter ut fra bygningen. Flaten bør der det er plass, utformes med ulike soner for både opphold, ferdsel og møblering.

Retningslinjer:

Utforming:

- Oppholdssoner bør kunne romme bl.a. kafebord og stoler, utstillingsareal for handelsvarer, varemottak og nisjer i vegglivet som kan brukes som sittebenker til gratis opphold. Uteservering, vareutstilling og skilting må gjøres så nennsomt at dette ikke privatiserer det offentlige rom og hindrer fremkommelighet.
- Ferdselssonen kan ev. deles opp i gangsone, sykkelfelt, ev. sambruk, men bør uavhengig av bruk ha en flate i samme nivå. Unntaket er dersom sykkelfeltet er en del av sykkelplanens angitte sykkelanlegg, som skal ha en vis (skråkant) med høyde på 4–8 cm over kjørebane. Over regulert torg skal sykkeltilrettelegging utformes som trase (ikke sykkelanlegg), med moderat markering i plan med det øvrige bygulvet, og med samme materialbruk som dette.
- Møbleringssonen bør brukes aktivt for utplassering av ulike bylivstiltak og kan romme bl.a.:
 - benker, andre gratis sitteplasser
 - anlegg for sykkelparkering, byskilt/kart/strøks-info, renovasjon, overvannshåndtering, kunst og lokal utsmykning
 - holdeplasser for kollektivtrafikk/leskur med skilting
 - trær/busker i rekker eller klynger
 - forhager i byområder med hovedvekt på boliger

Bruk:

- Kantsonenflaten bør være fleksibel i bruk og tilrettelagt for sambruk. I tillegg bør flaten egne seg for folk i alle aldre, være årstidsuavhengig og universelt utformet.

Eierforhold:

- Kantsonens flate bør i størst mulig grad være offentlig eiet, men med tinglyst hjemmel til allmenhetens bruk kan privat eie av forhager være et alternativ.



Raus og god kantsone-flate i en gate i Nordhavn København. Romslig veggzone med plass til både utstilling av varer og muligheter for å sitte ned. God plass til parkering av sykler mellom trær i rekke, og god plass for gående til å passere i midten. Tregrubberistene i corten-stål ligger i plan med fortauet, slik at hele kantsoneflaten har et bygulv i samme nivå. (Foto: Andreas Høifødt, PBE)



Kantsone i sjøkanten, ved siden og under: Revitalisering av havnepromenaden langs Aker brygge med nye bymøbler og nytt dekke i naturstein og tre. I gangsonen og veggsonen med uteservering er det brukt naturstein med fargespill og ulike formater. I møbleringssonen er det brukt større steinplater. Bryggekanten har treverk, med høye sittetrapper ned mot sjøen. (Foto: PBE)



Holdeplass med granittbenk i Bogstadveien som betjener trikk og café hver sin vei. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å oppnå aktive byrom og kantsoner

Ide-konkurranser:

Vi bør motivere til økt bruk av plan- og prosjektkonkurranser blant arkitekter og landskapsarkitekter for å stimulere til nyskapende arkitektur og utforming av byrom. Dette kan gi en styrket karakter og identitet til byrom og gateløp.

Planfasen:

Overordnede planer bør peke ut (kartfeste/illustrere) og begrunne hvilke (typer) gater og byrom som skal tilrettelegges for høy intensitet.

Reguleringsfasen:

Vi bør lage reguleringsbestemmelser som fastsetter konkret hvordan flaten i kantsonen skal utformes og brukes, og om disse arealene skal være offentlige. Planbestemmelsene bør omhandle både oppholds-, ferdsels- og møbleringssoner sine ulike utforming.

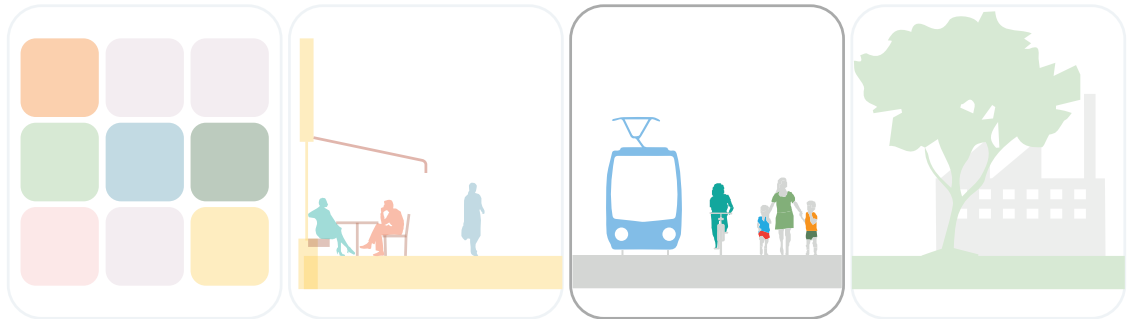
Reguleringsbestemmelsene kan angi at første etasje må ligge på fortausnivå, eventuelt at maks. tillatt høydeforskjell mellom gulv inne og fortau/gate ute sikres/bestemmes i reguleringsplanen. Vi bør sikre utforming av en bestemt type fysisk overgang mellom gulv inne og fortau/gate ute (trapp/ramper) i reguleringsplanen, og dette bør følges opp i byggesaksbehandlingen.

Byggesaksfasen:

Detaljerte byggeplaner og landskapsplaner for opparbeidelse av gater og byrom må utarbeides, sendes inn og godkjennes sammen med søknader om rammetillatelse. Før vi kan gi rammetillatelse, trenger vi som regel uttalelser fra Oslo kommunes relevante etater og statlige instanser.

I både plan- og byggesaksbehandling må forslagsstiller/søker fremlegge dokumentasjon i form av snitt-tegninger og 3D-illustrasjoner som viser utformingen av hele kantsonen, ut i bygulvet og bygulvets møte med fasaden i 1. etasje. Perspektiver som viser bebyggelsen i øyehøyde fra gatenivå, bør vi også kreve utarbeidet.

2.3 Bevegelse i by: sammenhenger og forbindelser



Bevegelse i by:
sammenhenger
og forbindelser

Gater og veier har ulike roller og karakter

«Når husene ligger hver for sig, så kalder man gaden for en vej. Når husene danner en facade, så kalder man vejen for en gade.» (Piet Hein, 1993)

Det er ikke bare sammenhengende bebyggelse som gjør en vei til en gate. Det må i tillegg være noen funksjoner der som på ulike måter samhandler aktivt med gaten og gjør den bymessig, f.eks. boliger, butikker, hoteller, kaféer, parker, lekeplasser m.m. Olaf Ryes plass og Birkelunden er gode eksempler på offentlige byrom som gjør Thorvald Meyers gate mer bymessig variert, også langs de åpne parkene uten bebyggelse mot gate, ved å tilføre gaten mer sol, grønnsstruktur og annen type økt byliv.

Som hovedregel kan vi si at veier oppfyller funksjonen som en ren transportåre, mens gater i tillegg har andre funksjoner. En bymessig gate har to primære funksjoner – den skal både dekke behovet for transport ved å ha nødvendig kapasitet – målt i transport av antall biler, sykler og fotgjengere – og samtidig være bymessig utformede gater, kryss og fortau som beskrevet i de neste avsnittene. Biltrafikken i gater vil også ha lavere hastighet enn langs større hovedveier. Gatene med mest bymessig karakter vil i tillegg være geometrisk strammere utformet.

Retningslinjer:

- Gaten må inneholde og betjene ulike bymessige funksjoner, som for eksempel:
 - butikker og kaféer: varelevering, utstillings- og sittearealer på fortau
 - hoteller: varelevering/bussparkering, tilgang til offentlig transport
 - boliger: støydempende/fartsreduserende tiltak, trær, trafiksikker skolevei
- Gående bør prioriteres i alle gater:
 - Fotgjengere og syklistene må prioriteres, oftest i den rekkefølgen. I blandet trafikk bør vi skille mellom «ruslesykling» på fotgjengernes premisser, og hurtigsykling i tilrettelagte anlegg for sykkeltrafikk og ekspress-sykkelveier.
 - Dersom det (f.eks. i strøks- og handlegater) er behov for å øke kapasiteten for både gående, syklende og kollektivtransport, samtidig som gående skal prioriteres, bør det balanseres løsninger for syklende og kollektivtransport, mens arealer for gående utvides mest.
- Syklende skal prioriteres i de gatene som er angitt i plan for sykkelveinett i Oslo, differensiert ut fra fart, gitt de mulighetene ulike gater og byrom gir for rusle-, transport- og ekspress-sykling, og derav separering eller sambruk.

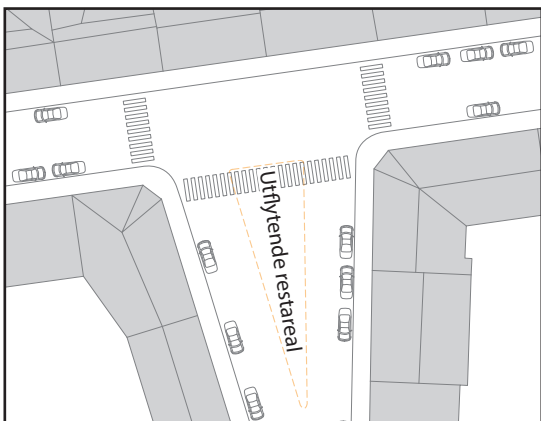
Effektiv utnyttelse av gatearealene gir en bedre by

Tetthet og flerfunksjonalitet er viktige bymessige prinsipper også i gateplanlegging. Gater, veier og trafikkarealer må utformes stramt og effektivt, og ikke nødvendigvis beslaglegge arealer som ellers kunne hatt stor verdi for annen bruk. Når vi planlegger veier og gater, kan ev. forutsetninger om høy fart gi en uheldig linjeføring av kjørebane (horisontalkurvatur), med utflytende og monofunksjonelle arealer langs veien. Vi bør unngå slike ubrukbare trafikkarealer uten funksjonell eller estetisk verdi, slik at gatens potensielle verdi blir utnyttet til fulle. Ved å stramme opp og rette ut gater og kryss får vi også plass til andre funksjoner som kan øke verdien av arealene rundt, som små plasser, større veggsoner, regnbed eller andre åpne flater, trær, gatemøbler osv.

Utflytende og lite lesbare kryss er i tillegg utfordrende for gående og syklende å bevege seg i. Det er også mer krevende å få til et funksjonelt og visuelt godt samspill mellom gaten/krysset og den omkringliggende bygningsmassen, med en bymessig, dvs. klar, logisk og konsekvent utforming.

Retningslinjer:

- **Aktive funksjoner:** Alle arealer i gater og veier bør inneholde en eller flere aktive funksjoner. Ubrukelige restarealer i eller inntil gateanlegg må unngås. F.eks. bør midtdeleare inneholde trær eller annen beplantning av høy kvalitet, som bidrar til overvannshåndtering og gir en opplevelsesverdi.
- **Stram linjeføring:** Linjeføringen i bygater og veier, utenom motorvei, skal ikke styres etter fart. Stram linjeføring må tilstrebes der terrenget tillater det.
- **Restarealer langs gater og ved byrom** bør utnyttes til f.eks. beplantning, sitteplasser, «lommeparker», lekearealer, kunstprosjekter etc.
- **Menneskelig målestokk:** Alle anlegg tilknyttet gater og byrom må ha en opplevelsesverdi i menneskelig målestokk som grunnlag. Eksempelvis bør større murer som tar opp terrengforskjeller, helst tilføres flere funksjoner som sittebenker, plantekar o.l., og bør utformes med høy materialmessig og estetisk kvalitet.
- For midlertidige løsninger og tiltak bør vi følge de samme prinsippene for bymessighet som er beskrevet over.



Eksisterende situasjon med eksempel på utflytende, dårlig utnyttede og døde restarealer i gaterommet. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Ny situasjon med en bedre og mer bymessig utformet løsning, hvor gaten og krysset er strammet opp. Kjørebane er snevret inn og følger fast minimumsbredde, mens fortau + veggsoner får varierende bredde. Dette gir plass til nytt grøntareal med en liten møteplass, benker og gatemøbler langs bebyggelsen på begge sider av gaten. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)

Strøkgater som lokalsentra

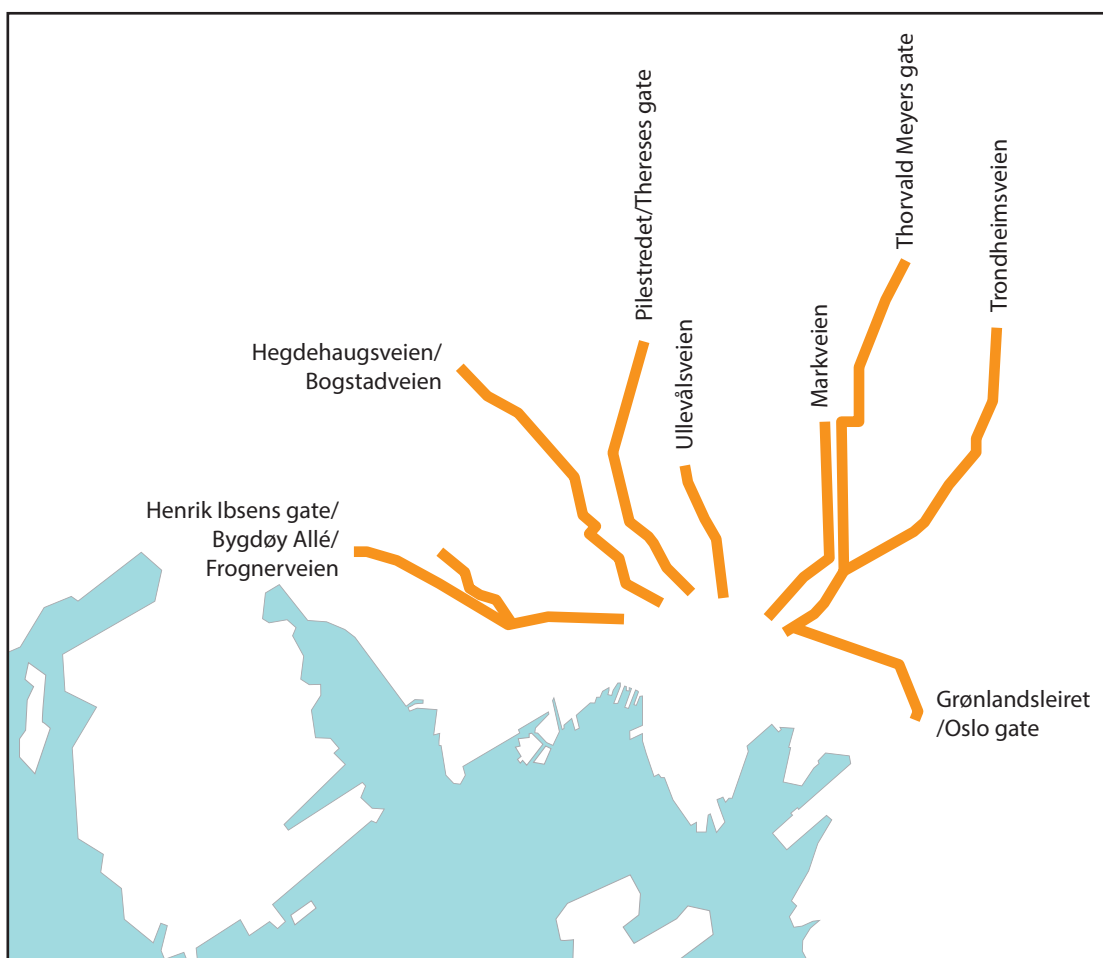
Oslos eksisterende og nye strøkgater skal binde de ulike delene av byen sammen med hverandre og med sentrum. De fleste av de eksisterende strøkgatene har vært gamle innfartsveier fra før byen ble utvidet og ble til nåtidens lokale sentrumsgater med servicetilbud i byens nettverk. Utgangspunktet for disse strøkgatene er derfor at de er gode innfartsgater til og fra sentrum, som sprer seg utover fra sentrum som eikene i et hjul. Det er naturlig at folk går og sykler i disse gatene, og derfor bør det her opprettholdes en høy grad av handel og service.

De viktigste ferdselsårene som binder sammen byområder eller viktige byrom, behøver ikke å ha bebyggelse langs hele gateløpet, men der det er bebyggelse, bør gaten utformes som en strøkgate. Anlegg, f.eks. broer, som ligger langs en slik ferdselsåre, bør ha særlig høy kvalitet. Der det ikke er bebyggelse som gir opplevelsesverdi, bør gaten utformes slik at gaterommet gir opplevelsesverdi i seg selv, gjerne med bymessige funksjoner i selve gaten, eller grønne elementer av høy kvalitet langs gaten, slik at opplevelsen av ferdselsårens sammenhengende gateløp ikke forsvinner.

Det bør legges opp til god standard på offentlige/kommunale anlegg, enten det gjelder materialbruk på fortau, møblering, belysning eller trær/vegetasjon. Standarden bør likevel nyanseres slik at de viktigste paradegatene skal ha høy standard, mens andre gater kan ha en enklere standard. For å få til fornuftig drift av næringslokaler i strøkgatene må det også legges til rette for varelevering.

Retningslinjer:

- Prioritering av bymessige funksjoner: I nye og eksisterende strøkgater må et mangfold av funksjoner og ferdsel i lav fart (gange og sykkel) prioriteres foran motorisert trafikkapasitet.
- Høy kvalitet i all utforming: En strøkgate skal ha en hensiktsmessig, estetisk god og varig materialkvalitet i gatebelegg og andre typer anlegg i gaten (gatemøbler, beplantning m.m.). Bygninger og anlegg som ligger inntil en strøkgate, bør også prege denne med god arkitektonisk utforming.
- Ikke bilparkering, men god varelevering: Vi må unngå bilparkering i strøkgater eller andre gater med store behov for arealer til byliv og ferdsel i lav fart. I stedet må vi legge til rette for servicefunksjoner og varelevering/varehenting i disse gatene.
- Historiske bygninger og forretningsmiljøer må ivaretas som strøkgatenes unike kvaliteter.
- Gratis sitteplasser: Det må anlegges gratis, offentlige sitteplasser i alle strøkgater og andre sentrumsgater.



Over: Kartskisse over
Oslos historiske strøks-
gater slik de stråler
ut fra bykjernen i alle
retninger, fra Bygdøy
Allé/Frognerveien i vest
til Grønland/Grønlands-
leiret i øst. (Illustrasjon:
Hege Anette Walder-
haug, PBE)

Eksempel på en strøks-
gate: Thorvald Meyers
gate langs Olaf Ryes
plass til venstre i bildet,
med bymessige funksjo-
ner i historiske bygnin-
ger og forretningsmil-
jøer. (Foto Hege Anette
Walderhaug, PBE)

Fortauets ulike roller og funksjoner

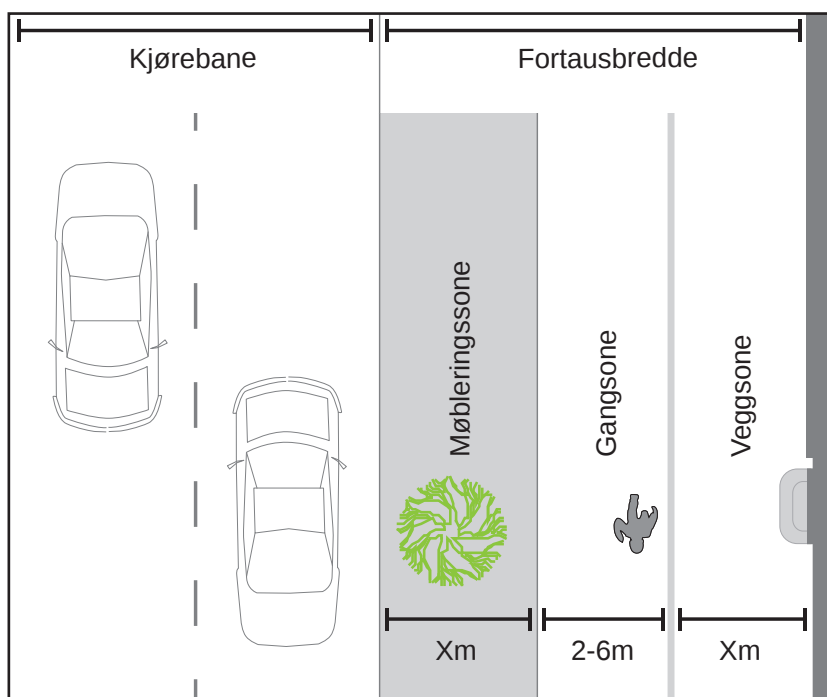
Fortau defineres her som arealene mellom kjørebane og bebyggelsens yttervegg. Fortauet er hevet over kjørebane med kantstein og kan deles i 3 soner: ytterst ut mot kjørearealet i gaten en møbleringssone, i midten en gangsoner og innerst inn mot bebyggelsen en veggsoner. Møbleringssonen kan f.eks. inneholde trær og beplantning, overvannsløsninger, varelevering, bil- og sykkelparkering, uteservering, gratis offentlige sitteplasser, avfallsbeholdere, skilter, belysnings-armaturer m.m. Hvordan møbleringssonen bør bli brukt, avhenger av gatens funksjon og bredde.

Gangsonen må sikre at de gående har god fremkommelighet. Fortausarealer utenfor gangsonen kan benyttes til ulike bylivsaktiviteter.

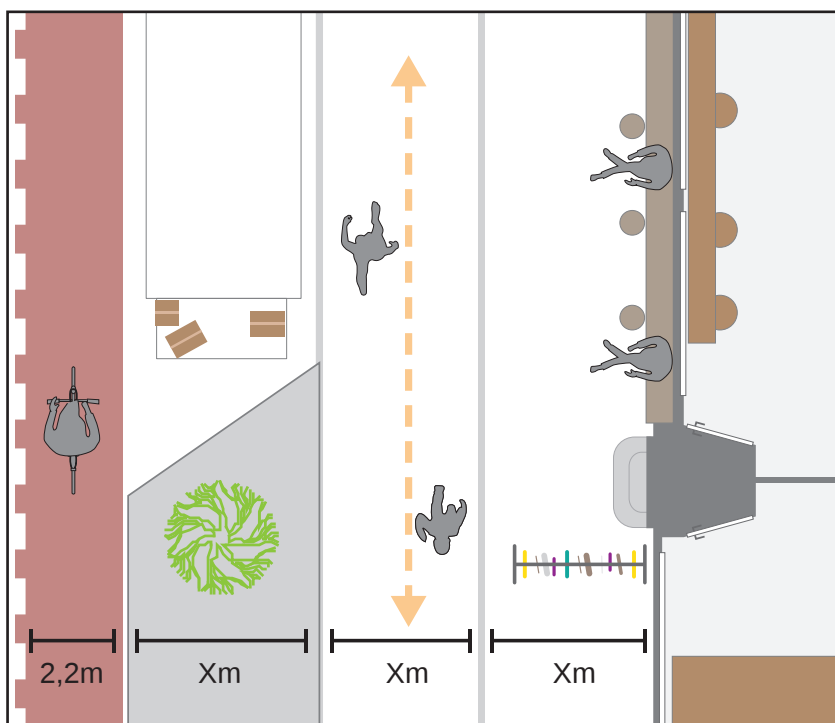
Veggsonen bør som hovedregel ha sammenheng med virksomheten i bebyggelsen innenfor. I veggsonen kan det være møblering og utstyr i tilknytning til butikker, restauranter og kafeer, sitteplasser, forhager for boliger o.l., så lenge dette ikke kommer i konflikt med gangsonen. Eksempler kan være arealer hvor vi kan stå ute på fortauet og titte inn i butikkvinduer, bord og stoler plassert utenfor en kafe, eller en forhage foran en boliggård.

Retningslinjer:

- Varierende fortaubredder:
 - Hovedprinsippet for alle byens gater er at kjørebane skal ha faste maksimumsbredder avhengig av antall kjørefelt, mens fortauet over en gitt strekning kan ha varierende bredder.
 - Fortau bør tilsvarende utformes slik at gangsonen og møbleringssonen over en gitt strekning har fast bredde, mens veggsonen kan variere.
- Møbleringssone:
 - Møbleringssonen bør defineres i alle gater, slik at gatemøbler og -utstyr som søpelkasser, stolper og skilt, samt trær og vegetasjon har en gjennomgående logisk og estetisk helhetlig utforming i gateløpet.
 - Arealer for parkering, levering og henting av varer må sees i sammenheng med møbleringssonen og utformes helhetlig slik at møbleringsmulighetene blir best mulig.
- Gangsoner:
 - Gangsonen bør være minimum 2 m bred og må være fri for møblering og andre hindre. I spesielle områder med mange fotgjengere, som f.eks. Havnepromenaden, bør den frie bevegelsessonen utvides til 6 meter.
- Veggsoner:
 - Veggsonen innenfor nødvendig gangsonerareal, kan brukes sammen med funksjonen i første etasje i bygningen innenfor og gi mulighet til å trekke deler av virksomheten ut på fortauet.
 - Veggsonen skal kunne brukes til opphold og privat møblering for virksomheten innenfor.
- Fortau og arkader:
 - Der arkader ikke strekker seg helt ut til kjørebane, må fortauets soner vurderes samlet for hele arealet mellom kjørebane og vegg i 1. etasje, for å gi en helhetlig utforming av fortauet.



Prinsipp for deling av et fortau i veggssone, gangsone og møbleringssone. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Skissen viser eksempler på konkret innhold i de tre sonene. Veggssonen har plass til både utstillingsstativ for klær og sitteplasser med kafebord i fasadenes vindus-nisjer. Gangssonen har god plass til at to fotgjengere kan passere hverandre. Møbleringssonen er stor nok til å legge til rette for varelevering, i tillegg til trær og annen vegetasjon. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)

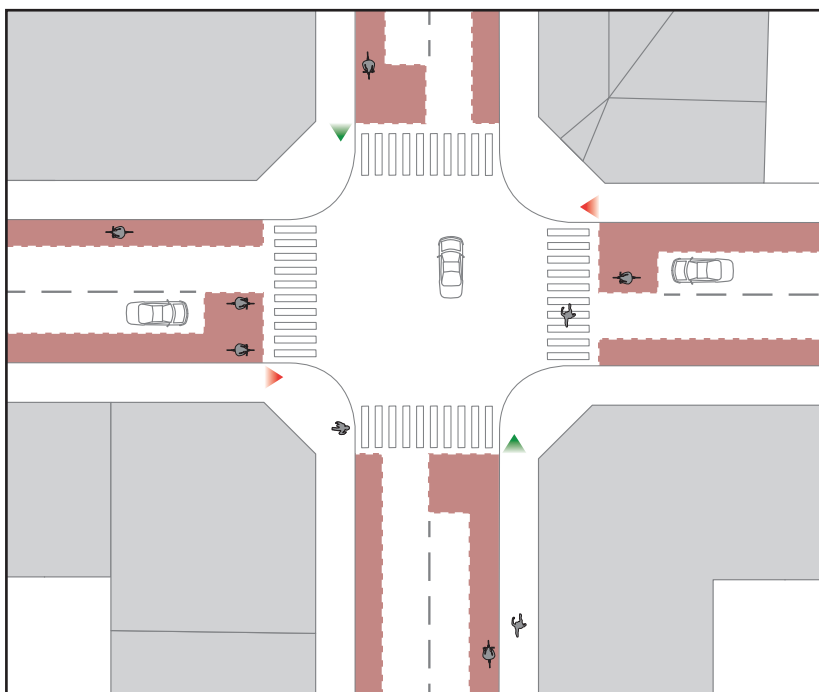
Utforming av gatekryss

Der fortauene møter kryss og gående skal krysse kjørebanelen, er det viktig å ha oversiktlige og logisk utformede kryss, og at de kjørende senker farten inn mot krysset. For at gående skal oppleve kryss som trygge og oversiktlige, må krysset være «stramt» utformet. Stramme kryss er bymessige fordi de bidrar til at det blir mer areal til fortau og byliv, og er spesielt viktige i rundkjøringer for å sikre bedre tilgjengelighet og sikkerhet for gående.

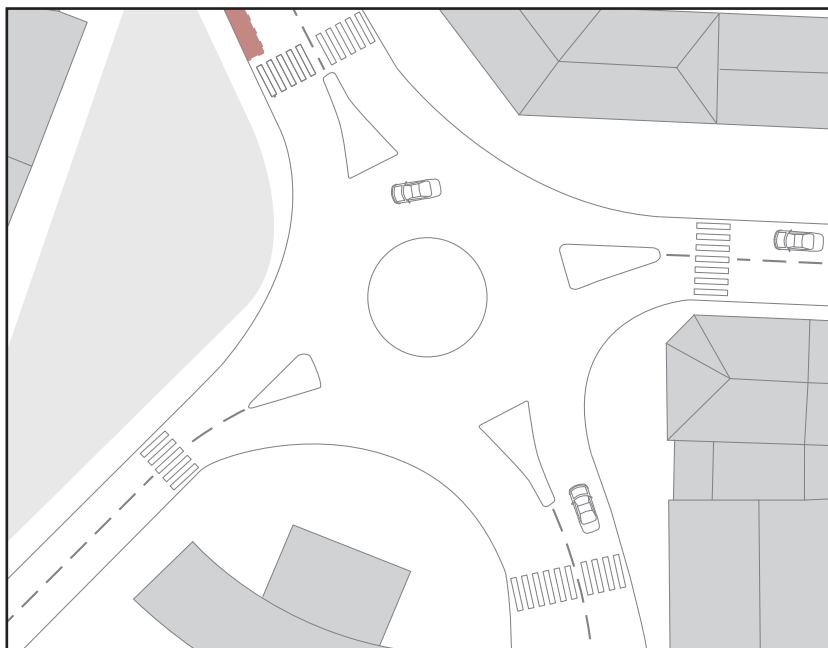
Vi må særlig sikre og avsette nok arealer i viktige kryssområder der sykkeltraséer møtes. Ofte er det ikke gatebredden som er problemet i slike situasjoner, men størrelsen på kryssområdet. Dette kan f.eks. løses i nye prosjekter ved å kutte hushjørnene, slik at det er plass til både gående og syklende som står og venter på grønt lys, samtidig som andre fotgjengere kan passere forbi.

Retningslinjer:

- Stramme linjeføringer: Gatekryss og eventuelle rundkjøringer skal være utformet med stramme linjeføringer, for å gjøre krysset logisk, visuelt ryddig, oversiktlig, effektivt og trafiksikkert for alle trafikkantgrupper. Vi må unngå utflytende restarealer uten bruksverdi.
- Fremkommelighet: Gatekryss må utformes slik at fotgjengere sikres god fremkommelighet og orienterbarhet, uten unødige omveier og at de i størst mulig grad kan bevege seg i rett linje.

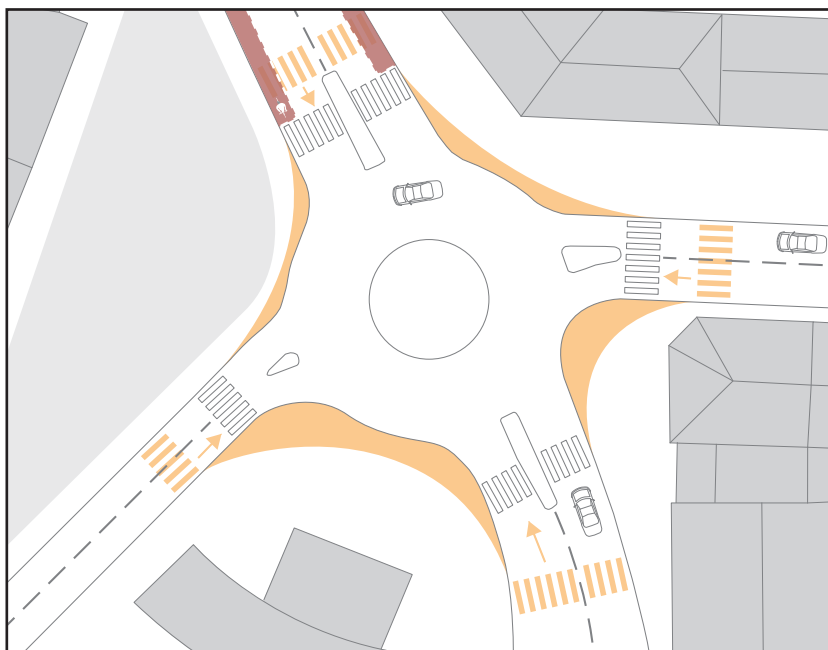


Prinsippskisse for gatekryss i byens sentrum med møtende sykkeltraséer. Krysset er stramt utformet og lysregulert, og signaliserer full stopp før kryssing, for alle trafikkantgrupper. Egne sykkelbokser gir syklister prioritet ved lysendring i krysset. De avkuttete hushjørnene gir plass på fortauet til gående som står og venter på grønt lys, samtidig som andre fotgjengere kan passere forbi på innsiden. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Prinsipp for rundkjøringer: I eksemplet under ser vi en strammere linjeføring enn i rundkjøringen over (endringer vist i oransje).

Dette reduserer gateanleggets grå arealer og muliggjør større grønne flater. Løsningen under er også mer oversiktlig, gir bedre trafikkflyt og tydeligere signaler om kjøretrase, gir kortere gangavstander og øker sikkerheten for gående. (Illustrasjoner: Hege Anette Walderhaug, PBE)





Carl Berners plass, sett fra sør. Kvadratisk utformet rundkjøring tilpasset byrommet, med grøntareal i midtribbatten hvor raue fotgjengerarealer og best mulig fremkommelighet for trikken er prioritert på bekostning av biltrafikk. (Foto: Oslo kommune)



St. Olavs plass, sett fra sørvest med akser og siktlinjer mot Slottet, Rådhuset og Trefoldighetskirken. Den historiske plassen blir forsterket av de kryssende gatene, gjennom sin sirkelform, beplantning, belysning, materialbruk og sin iøynefallende kunst. (Foto: over: Oslo kommune, til høyre Ingvild Haraldsen)

Grønn mobilitet: gange, sykkel og kollektivtransport

Gående og syklende er de trafikantgruppene som tar minst plass per person for ferdsel, og som derfor gir mest plass til andre verdifulle funksjoner. De støyer lite, forurenses ikke og har større mulighet til å benytte seg av næringsliv og bylivstilbud langs gaten. For å sikre grønn mobilitet er det avgjørende å legge til rette for et enkelt og trafikksikkert system for både gående og syklister. Det er også viktig at utformingen av trafikksystemet gjøres på en måte som fremmer et bymessig gatenett, og at syklisten underordnes gående der gående skal ha prioritering, f.eks. i gågater, på torg, i parker og turveier.

Sykkelfelt gjør det enklere for syklister å benytte seg av bymessige funksjoner i gaten enn rene sykkelveier, ved at det er lett å «hoppe av» sykkelanlegget hvor som helst og komme seg inn på fortauet. Det er derfor nødvendig å sørge for tilstrekkelig sykkelparkering som en del av sykkelsystemet i Oslo.

For gågater, torg og gatetun gjelder mange av de samme prinsippene som for fortau. Gatetun har imidlertid større mulighet for å utformes bymessig enn tradisjonelle, trafikkseparerte gater. Når flere trafikantgrupper skal bruke de samme arealene samtidig, må vi få ned hastigheten. Å legge til rette for slik sambruk (i sykkel- eller sambruksgater) er ønskelig i gater med stort behov for gangkapasitet og bymessige funksjoner, og lite eller klart mindre behov for bil- eller kollektivtransport.

Retningslinjer:

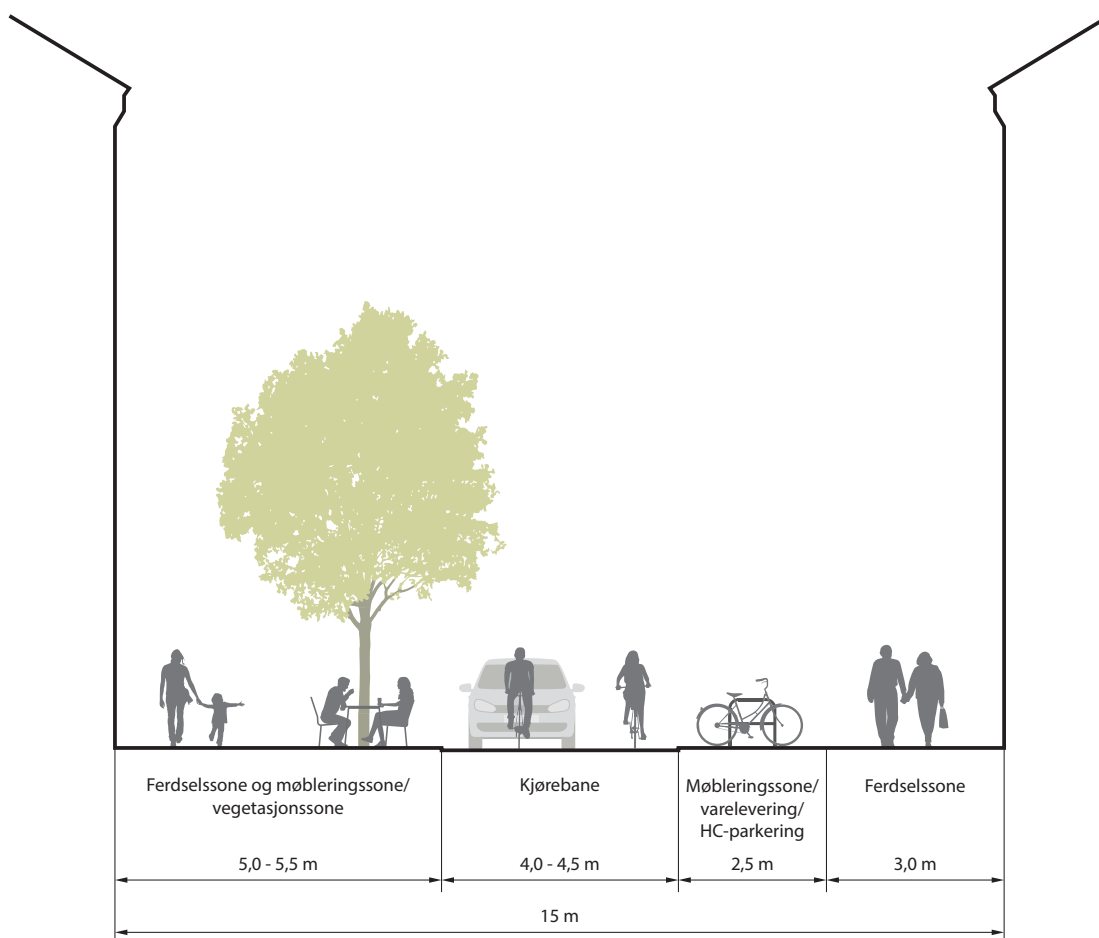
- Sykkelfelt, ikke sykkelvei: i bygater skal sykkelfelt være standardløsning der andre hensyn ikke veier tyngre, jf. Oslo standarden for sykkelanlegg.
- Ved prioritering av fotgjengere: Dersom kapasiteten for både gående, syklende og kollektivtransport skal økes i gater, samtidig som gående prioriteres, bør det velges minimumsløsninger for syklende og kollektivtransport, mens arealer for gående og byliv utvides.
- Gågater og torg bør prioriteres i de mest fotgjengerintensive byrommene. Bygulvet bør være i ett plan og ev. sykkeltraseer bør markeres nennsomt
- Sambruk i sykkelgater eller gatetun gir mulighet for å sikre større arealer til bymessige funksjoner og bedre fremkommelighet for gående, og bør prioriteres i fotgjengertette gater. Ved sambruksløsninger skal barn og eldres behov vurderes særlig.



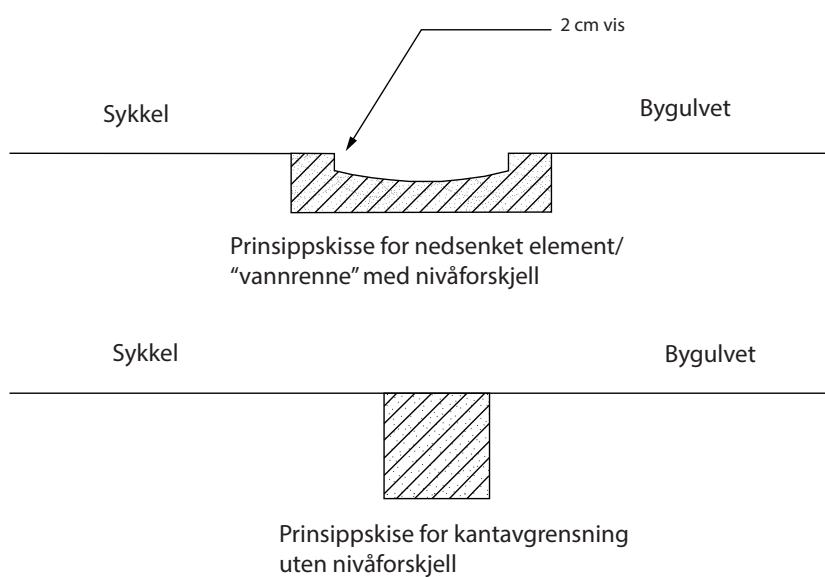
Prioritering av fotgjengere i Rådhusgata. Her er gatetversnittet såpass trangt at sykkelfeltene på hver side av tofelts kjørebane må klare seg med minst mulig bredde, for å kunne prioritere størst mulig fortaubredde for fotgjengere. Samtidig gir gaten også plass til tre-rekker i steinsatte rabatter på hver side av kjørebanen. Fremtidig løsning kan være å gjøre fortau og sykkelfelt om til bredt fortau og gjøre gaten enveiskjørt med separat sykkelfelt i øst-vestlig retning og sykling i blandet trafikk i vest-østlig retning. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Sambruk mellom sykkel og bil i Torggata gir ekstra brede gangsoner, men med lav kantstein som gjør det lett å krysse gaten. God tilgjengelighet for sykkel og sykkelparkering, og samtidig mulighet for begrenset bilbruk til varelevering, renovasjon og uttrykning. (Foto: Inger Lise Kristiansen)



Prioritering av fotgjengere: Gater med enveis, smalt kjørefelt gir rause arealer for gående, syklende og bylivstiltak, samtidig som gatene også kan håndtere bylogistikk og HC-parkering. (Illustrasjon: PBE)



Illustrasjon av mulig løsning for avgrensning av sykkeltrase lagt i plan med bygulvet, over torg. (Illustrasjon: PBE)

Trær i gater og byrom

Trær kan ha mange funksjoner i gatesammenheng; særlig store trær kan gi retning og gjøre byen mer lesbar. De kan skape intime rom og bryte ned høydevirkningen i den lokale bygningssmassen. Trær kan også gi gode sanseopplevelser og bidra til støyreduksjon, oppsamling av svevestøv og kraftig infiltrasjon av overvann. Når vi planter trær, er det viktig å ta hensyn til gatenes historie og rolle, og hvilket behov det er for bymessige funksjoner. F.eks. bør vi i boliggger vurdere om trær vil føre til dårligere solforhold for leiligheter og næringslokaler, og i historiske gater og plasser bør vi vurdere om viktige siktlinjer blir brutt. Det er flere måter trær kan innpasses i gater på. Trær i formelle rekker skaper langsgående rom, understreker gaten og styrer blikket i lange siktlinjer. Trær kan også plasseres i andre formasjoner enn rekker, f.eks. i klynger eller helt alene, som enkeltvise landskapselementer.

Retningslinjer:

- Trær skal plantes i hovedgater og langs større innfartsåre og bymotorveier.
- Trær i øvrige gater: Vi må også sørge for eller vurdere å plante trær i øvrige gater hvor det er plass, enten i rekker, klynger eller som enkeltstående trær.
- Byrom med solfylte oppholdsarealer: Trær bør plasseres i byrom og store kryssområder/torg, men slik at de ikke skygger for sol på de mest attraktive og solfylte oppholdsarealene.
- Omfanget av trær i gater og byrom skal avbalanseres mot gatens rolle og funksjon, historie, behov for trafikk-kapasitet og plassering av bymessige funksjoner.
- Siktlinjer og dagslysforhold: Trær bør plasseres og velges (f.eks. høystammede trær) slik at de ikke bryter med viktige siktlinjer eller fører til særlig svekkede dagslysforhold for bebyggelsen i området.
- Plantekummene rundt trestammen bør dekkes til med stålrister e.l. som er egnet til å gå eller trille på, i plan med bygulvet.



Prinsippskisse av motorvei/hovedinnfartsåre (eksempelvis E 18), med tre-rekker som rammer inn kjørebane i begge retninger, om mulig med en grønn midtrabatt. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Prinsippskisse av ringvei (eksempelvis Kirkeveien/Ring 2), med tre-rekker på hver side og i tillegg gjerdene, ev. alternativt, i en midtrabatt. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Trær og vegetasjon gir positive opplevelser til å ferdes i byen, bidrar til visuell variasjon, og kan være både romdannende og retningsgivende ved å understreke byens forbindelser. Trerekker i klynger i Dronning Eufemias gate (Foto: Rune Clausen, PBE)



Eldre og større trær beriker byroms-opplevelsen i gatetunet i nedre del av Hegdehaugsveien, og går godt sammen med en bymessig funksjon som uteservering. (Foto: Inger Lise Kristiansen, PBE)

Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å oppnå bymessige sammenhenger og forbindelser

Planfasen:

Overordnede planer skal legge føringer for detaljplanlegging av gater og byrom. Dette innebærer at vi bør angi hvilken kapasitet de ulike trafikantergruppene trenger å ha, veid opp mot nødvendige bymessige funksjoner.

Eksisterende strøgsgater må utformes for å prioritere byliv, gange, sykling og kollektivtrafikk, foran privat bilbruk. Nye strøgsgater bør ligge der det er mest naturlig å gå/sykle mellom viktige målpunkter eller byrom i det aktuelle byområdet, og inn mot sentrum.

Reguleringsfasen:

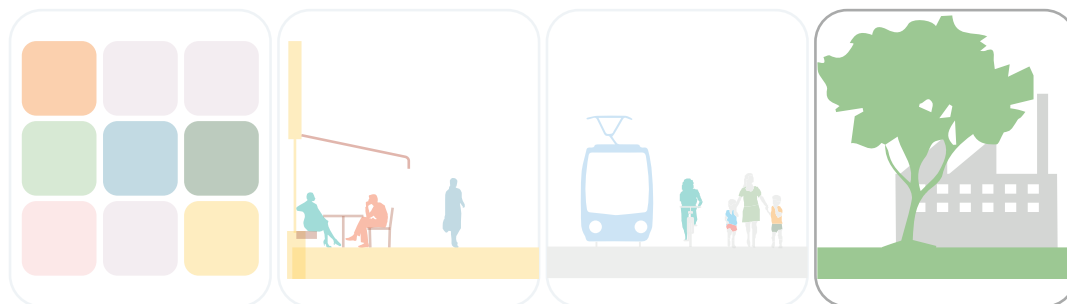
Detaljutforming av gater må planlegges og styres i reguleringsfasen, etter kapasiteten og byfunksjonen som vi ønsker at gatene skal ha i fremtiden.

Tilstrekkelige arealer for nye gater og kryss må sikres i detaljplanleggingen av nye utviklings- og transformasjonsområder, avhengig av funksjonene gaten skal ha.

Revisjon av Oslo kommunes gatenormaler:

Gatenormalene bør revurderes jevnlig for en mer bymessig utforming som prioriterer grønn mobilitet.

2.4 Lokalt særpreg: bynatur og kulturminner



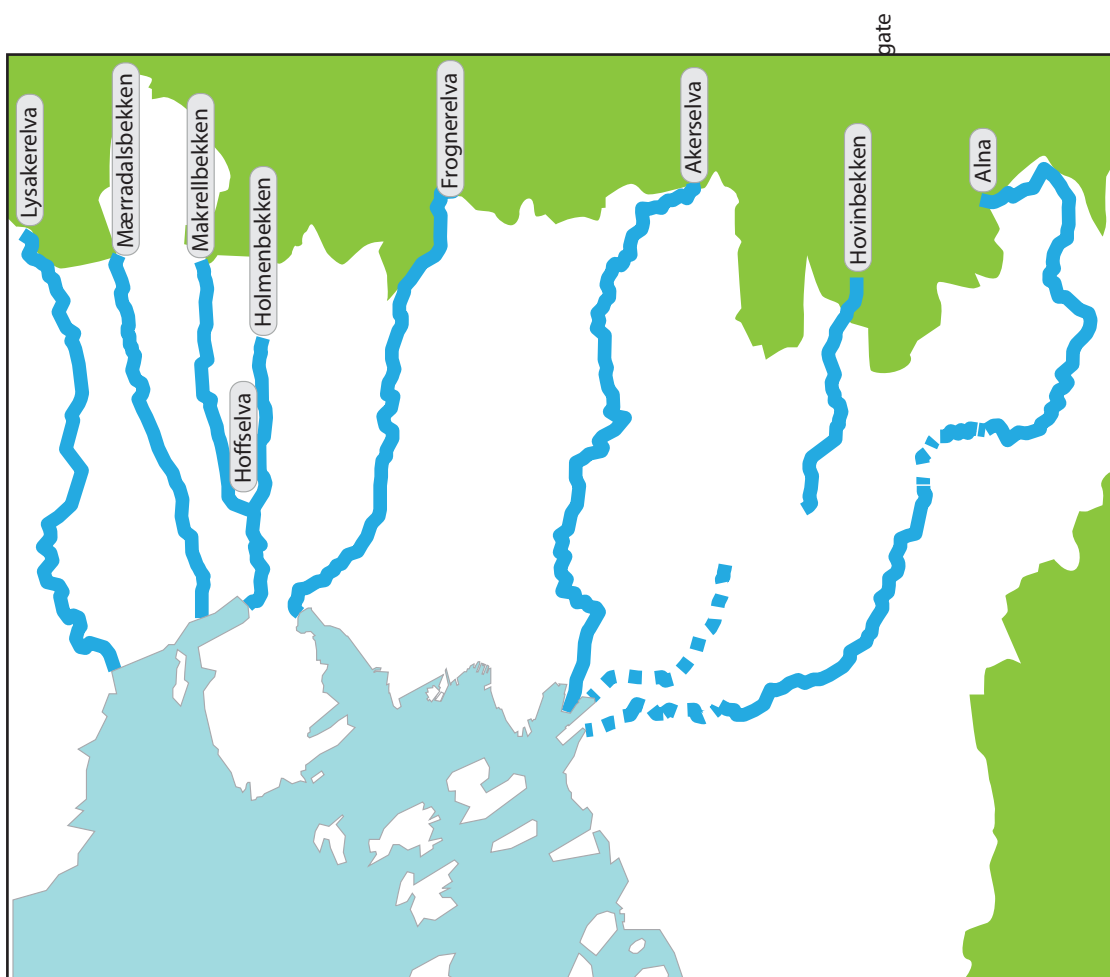
Lokalt særpreg:
bynatur og
kulturminner

Bynaturen bidrar til å strukturere byen

Oslo har viktige overordnede, blågrønne forbindelser i og gjennom byen som knytter fjorden til marka. Ny byutvikling må ivareta og forsterke disse forbindelsene. Marka og fjorden rammer inn de sentrale byområdene og nærheten til vill natur er med på å definere Oslos særegenhet. Bynaturen er imidlertid ikke det som foregår utenfor og uavhengig av byen, men landskapselementer og grønnstrukturer innenfor byggesonen, eller vill natur som gjenska-
pes og veves inn i selve bystrukturen. Når vi planlegger hvordan ulike byområder skal utvi-
kles, er det ikke bare gater, byrom og trafikal infrastruktur som utgjør bystrukturen. Også
elver, havnekanten, park- og landskapsdrag er overordnede landskapselementer som bidrar
til å bevare naturgrunnlaget i alle typer byområder, og som fremmer en god bymessig struk-
tur.

Retningslinjer:

- Nye utviklingsområder må tilføre byen ny blågrønn struktur ved å sette av plass til nye parker, styrke/utvide eksisterende grøntdrag eller gjenåpne bekker.
- Nye bygge- og anleggstiltak må ivareta, tilpasse seg, og forsterke den eksisterende byna-
turen, og samtidig bidra til at vi får nye blågrønne innslag.
- Fjernvirkning: I områder hvor ny utbygging kan bli synlig på lang avstand, skal det vur-
deres hvordan dette påvirker plasseringen av ny bebyggelse, eller bør gi lavere bygge-
høyder for å underordne seg viktige landskapstrekk og vegetasjon i byveven. Anlegg med
tydelig fjernvirkning skal utformes bevisst og med høy arkitektonisk kvalitet.



“The blue and the green, the city in between”: byen mellom fjorden og marka og elvene som viktige, overordnede blå-grønne forbindelser (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Eksisterende bynatur i Oslo må ikke forringes av ny byutvikling, men heller forsterkes ved at vi tilfører nye, blågrønne innslag i utbygginger. Nye tiltak med markant fjernvirkning skal plasseres og utformes bevisst og med høy arkitektonisk kvalitet. (Foto: PBE)



Akershus festning beriker Oslo med historiske kvaliteter og gammel bynatur. (Foto: Rune Kjørmo, PBE)



*Idun gjærfabrikken
i Treschows gate på
Sandaker ble grunnlagt
i 1918. Portalen ble
regulert til bevaring og
leder til turveien og fri-
området langs Akerselva
(Foto: Mari Haraldsen,
PBE)*



*Turvei langs Alnaelva
gjennom Svartdalspar-
ken, fra skogkanten ved
Ammerud til Oslofjor-
den. (Foto: PBE)*

Bynaturen må gjenopprettes og integreres i bystrukturen der den mangler

Økt utbyggingstetthet skal ikke gå på bekostning av det naturgitte og menneskeskapte naturmangfoldet. Blågrønne kvaliteter (vann og vegetasjon) øker den generelle trivselen ved å bo og ferdes i byen, forbedrer luftkvaliteten, er viktig for byøkologien og det biologiske mangfoldet, og bidrar til at vi opplever bylivet som mer variert. Det er derfor viktig å sikre at gatene og byrommene ikke bare består av harde flater. Ved fortetting og renovering av byområder som er preget av harde flater og fravær av natur, må vi bidra til å gjenopprette denne. I tettere deler av byen må vi i større grad ta i bruk hustak, byvegger og gategulv for å etablere ny bynatur og grønne flater som kompenserer for manglende grøntareal. Når det planlegges nye utviklingsområder må vi samtidig utvide og forsterke den blågrønne strukturen gjennom bl.a. åpning av bekker og etablering av nye parker.

Retningslinjer:

- Kobling mellom nye uterom og eksisterende bynatur: Når vi planlegger ny bebyggelse inntil viktige grøntområder, må vi gjøre denne bynaturen tilgjengelig gjennom å planlegge nye forbindelser eller nye tilkoblede uterom til dette grøntområdet. Nye bygg og anlegg (inkludert byggegropene) skal ikke belaste denne grønnstrukturen.
- Tilgjengelighet: Det må ikke plasseres bygningsmessige barrierer i eksisterende eller nye byområder som reduserer tilgjengeligheten til blågrønne arealer og forbindelser.
- Lokale terrengtilpasninger: Eksisterende landskapsmessige kvaliteter og naturlige terrengformasjoner som gir lokal egenart, må bevares og tas hensyn til ved utvikling av nye områder, planer og byggeprosjekter. Nye tiltak skal bidra til å forsterke lokal egenart ved å tilpasse seg eksisterende terreng og vegetasjon, og ikke omvendt.
- Ved fortetting i allerede tett utbygde områder bør hustak, byvegger og gategulv tilrettelegges for ny bynatur og grønne flater.



Kanal/vannspeil og trerekke: bynatur som gir skygge og nedkjøling på varme dager og strammer opp, gir retning til og samler byrommet. Fra Ørestaden i København. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Godt eksempel på tilgjengelighet til blågrønne utearealer og byrom i Tiedemannsparken på Ensø. (Foto: PBE)

Bynatur må integreres i nye utbyggingsområder og prosjekter

Det er viktig at vi i plan- og byggesakene legger til rette for en variert bynatur, når målet er at vi skal fortette byområder. Ved større utbygginger må vi sette av større arealer til blågrønne strukturer, som parker, vannspeil, vannavrenning, bekkeåpninger etc. Der det tillates en høyere tetthet, må vi tenke kreativt og nyskapende rundt hvordan vi sikrer blågrønne arealer. For eksempel bør hele bebyggelsen, med både takhager og beplantede yttervegger, i større grad og på ulike måter brukes som en grønn flate. Plan og bygningsetaten har utarbeidet en norm for blågrønn arealfaktor for å håndtere dette.

Bynaturen bør også ha flere funksjoner slik at ulike grupper av folk med forskjellige behov kan bruke den til varierte aktiviteter, og i større deler av året. Eksempelvis kan vannspeil om sommeren bli til skøytebane om vinteren. Overvann skal håndteres åpent (over bakken, ikke i rør) og lokalt på stedet, gjerne koblet til elver, bekker eller grøntarealer og utnyttet som en visuell ressurs. Ulike og integrerte overvannsløsninger må gi flere bruksmuligheter utover å løse de rent tekniske utfordringene. Slike løsninger kan fungere som regnbed (frodige grønne plantebed), fordryningsbasseng med muligheter for lekaktivitet og sitteplasser, rene dyrkingsarealer, eller beplantede og rekreative oppholdsarealer, også vinterstid.

Behovene for bynatur må ligge til grunn for vurdering i reguleringsplaner og byggeprosjekter, slik at gjennomføring av tiltak kan sikres i utbyggingsprosessen. Slik kan enkeltprosjekter bidra til både god bokvalitet og attraktive utearealer og kantsoner, variert områdeutvikling og ulike måter å håndtere overvann på.

Retningslinjer:

- Økt brukskvalitet: I byområder med utflytende arealer, utydelig funksjon og tilfeldig utforming kan tilrettelegging for bynatur øke brukskvaliteten.
- Flersjiktet vegetasjon må sikres både i parker, takhager og grønne rabatter m.m. for å legge til rette for økt biologisk mangfold.
- Kantsoner langs elver, bekker og dammer må utformes med vegetasjon slik at viktige økologiske funksjoner ivaretas.
- Grønne tak: Ny bebyggelse bør som hovedregel ha krav om grønne tak (dvs. tak som helt eller delvis er dekket av vegetasjon) og takhager (særlig i boligprosjekter). Der det reguleres inn krav om grønne tak, må disse opparbeides med høy kvalitet for variert bruk og opphold og med variert vegetasjon.
- Tilstrekkelig vekstlag: For takhager og ved parkering under terreng må det sikres tilstrekkelig vekstlag over tak, minimum 1,0 m, der det planlegges for vegetasjon eller dyrking, slik at det kan etableres frodig nok vegetasjon.
- Overvannsløsninger må inngå i en helhetlig, landskapsmessig utforming av fellesarealer, byrom, parker og grøntarealer og gjøre bruk av vannets estetiske og opplevelsesmessige kvaliteter gjennom året, i takt med klimatiske variasjoner.
- I flomutsatte områder må det anlegges arealer utformet for å håndtere oversvømmelser, som også kan brukes sammen med andre funksjoner i parker, idrettsanlegg, gårdsrom eller byrom.
- Vinterbruk: Der det er mulig, må man legge til rette for at åpent overvann kan brukes også vinterstid, som islagt flate for lek og idrettsaktiviteter.



Prinsippskisse for integrerte overvannsløsinger gjennom bruk av ulike typer av grønne tak på bygninger, og regnbed/fordrøyningsbasseng, trær og rikt beplantede arealer på terreng. Tilstrekkelig vekstlag (min. 1,0 m) må sikres på tak over parkeringskjeller som ligger under terreng eller i sokkel. Større dybde trengs for større areal. Takhager må ha en jorddybde på 0,8 m. Nedsenkede torg kan fungere som fordrøyningsbasseng og bør kunne brukes både sommer og vinter som rekreative arealer. (Illustrasjon: Hege Anette Walderhaug, PBE)



Lokal og åpen overvannsløsning kan gi et fint opplevelseselement, som også øker den blågrønne faktoren i et byggeprosjekt. Her fra Christian Kroghs gate 39–41, i form av en vannkanal i tomtegrensen, som i tillegg forsyner eksisterende trær med vann. Et eldre tre er bevart. (Foto: Rolf Sandnes, PBE)



Eksempel fra Akersveien 18–20: en spisslønn har fått vokst seg stor i gårdsrommet i et område regulert til bevaring. Et tilbygg er godkjent oppført på eiendommen, men treet skal bevares. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)

Vegetasjon som megler i overgangen mellom offentlige og private byrom.

Oslo skal videreutvikles som en grønn by gjennom gode koblinger mellom byens bygde og naturgitte strukturer. Innenfor byggesonen må bynaturen brukes på ulike måter. Dette innebærer å ivareta eksisterende kvaliteter, samtidig som byggeprosjekter må introdusere nye kvaliteter som forsterker Oslos grønne særpreg. Vegetasjon kan brukes som en megler i overgangen mellom de private og offentlige rommene. Etablering av ulike typer vegetasjon kan berike gangforbindelser, kantsoner og overgangssoner, styrke naturmangfoldet og klimatilpasningen, og skjerme boliger fra innsyn uten å stenge for utsyn. En grønn kantsone kan for eksempel egne seg i boligkater, der det ikke stilles krav til åpne eller transparente førsteetasjer.

Retningslinjer:

- Vegetasjon/ blågrønn struktur i kantsonen skal gi kvaliteter både til ny bebyggelse og tiliggende gate/uterom/byrom og bygninger. Dette bidrar at de enkelte utbyggingene knyttes bedre sammen med omgivelsene rundt.
- Der boliger etableres i første etasje, skal vegetasjon brukes for å oppnå en overgang mellom privat og offentlig sone.
- Forhager kan opparbeides for å definere overgangen mellom gatens offentlige rom og førsteetasjen i boligbygninger som blokker, rekkehus o.l.
- Bynatur i overgangssoner skal benyttes til å skape variasjon og understreke romforløpet, spesielt i gangforbindelser, dvs. på varierte måter understreke hvordan gangforbindelser fører oss mellom ulike byrom.
- Trær: Trær bør ikke plasseres der de bryter med siktlinjer og historisk særpreg eller fører til uønsket skygge i gater eller leiligheter.
- Jorddybde: Det må settes av tilstrekkelig plass og jorddybde til at trærne kan trives på sikt. Det må ikke brukes arter som har uheldige økologiske konsekvenser og stedegne arter bør alltid vurderes.



Eksempel på en god overgang mellom offentlig og privat sone. Benk og solfylt sitteplass ut mot offentlig gangvei, som fanger opp naturlige terrengforskjeller og danner base for en skjermet, privat uteplass med en grønn hekk som buffer. På taket er det både felles takhage og private parsellhager. Dælengata 36.

(Foto til venstre: Mari Haraldsen, PBE, til høyre: Oslo kommune)

Bevaringsverdier og historiske kvaliteter i byområder gir mer variert bymessighet

De historiske strøkene, gatene og enkeltbyggene i Oslo bidrar med en historisk tidsdybde som det ikke er mulig å oppnå i nyetablerte områder, og som ikke kan reetableres om kulturminner rives. Historiske kvaliteter er viktige for bymessig utvikling fordi de sikrer en variasjon i byen som kan gi unike opplevelser, tilhørighet, gjenkjennelighet og identitet. Derfor er det viktig at ny byutvikling og arkitektur bygger opp under disse kvalitetene, der de finnes.

Retningslinjer:

- Byens viktige kulturminner må bevares slik at vi sikrer at historisk sporbarhet videreføres, ved eksempler fra epoker, byplanidealer, stiler og funksjoner.
- Viktige siktlinjer og landskapstrekk, og historiske gateløp og fasader, parker og plasser, skal utforskes og vurderes som grunnlag for utforming av nye tiltak.
- Ny byutvikling skal bevisst spille sammen med eksisterende bylandskap og kulturminnemiljøer.
- Strøkgatenes historiske arkitektur og særpreg må ivaretas i videreutviklingen av handel og service innenfor rammen av kommuneplanens arealdel.



Over til venstre: Grüners gate grenser til Olaf Ryes plass i nord, hvor førsteetasjene har en blanding av bevertning og forretning og bidrar til bylivet i den historiske murbyen. Både fasader og funksjoner bør videreføre det lokale særpreget. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)

I midten over: Youngs gate 7-9, eksisterende bevaringsverdig bygård er rehabilitert med et nytt tilbygg i bakkant, sett fra Youngstorget. Tilbygget gir et enhetlig bakteppe for den verneverdige bebyggelsen foran. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)

Over til høyre: Fra Helgesens gate, eksempel på en «infill» (ny bygning på en ubebygget tomt eller i et tomrom innenfor en ellers sammenhengende bygningsrekke) med moderne/samtidig formgivning. Byggehøydene trapper seg her opp og ned for å tilpasse seg til eksisterende bygninger på hver side. I tillegg flukter nybyggets fasadeliv med nabobygningene på hver side. (Foto: Mari Haraldsen, PBE)

Eksisterende kvaliteter i historiske bygninger kan gi muligheter for bymessige endringer

Den historiske byen er planlagt for flerfunksjonalitet og endret bruk over tid. Ny utvikling må svare på dagens behov for møteplasser, boliger, kultur, arbeidsplasser og sammensatte funksjoner i hverdagen. Samtidig skal vi videreføre byens historie – og dermed oppnå en mer helhetlig opplevd, bymessig tidsdybde. Når vi planlegger endringer i eller av bevaringsverdige enkeltbygg, eller i eksisterende bebyggelse i nærheten av kulturminner, må vi derfor sikre en balanse mellom den historiske funksjonen og utformingen som det er behov for i dag. Vi må analysere de eksisterende kvalitetene som gir bymessighet, utforske hvordan vi kan ta vare på det som fungerer og supplere med eller bytte ut med nytt, før nye tiltak besluttet satt i gang. Samtidig er det viktig å erkjenne at byveven endres fortløpende, også gjennom tilbygg, «infill» og «onfill» (påbygg) i eksisterende bebyggelse. Vi viser her til byrådets forslag til Arkitekturpolitikk for Oslo.

Retningslinjer:

- Hensynssoner: Der det er regulert med hensynssone H570 til bevaring, skal endringer og nye tiltak ta hensyn til viktige og underordne seg eksisterende, bevaringsavklarte bygninger og anlegg innenfor sonen.
- Interessekonflikter: Der det er interessekonflikt mellom bevaring og nybygging, skal det redegjøres for gjenbruksmuligheter og kvaliteter i den eksisterende bebyggelsen, før riving kan vedtas.
- Ved endring og ny bruk av bevaringsverdige enkeltbygg må det vurderes hva som er de viktigste bevaringsverdiene, slik at disse videreføres og den historiske tidsdybden opprettholdes. Historisk, arkitektonisk eller annen kulturell verdi som knytter seg til viktige bevaringsverdige bygninger ytre, må bevares, jf. pbl. § 31-1.
- Ved nye byggetiltak må vi få til gode overganger til den eksisterende bebyggelsen og terrenget, inklusiv byggehøyder. Her er det særlig viktig å tenke på hvilke materialer og volumer som blir valgt.



Tradisjonsrike Thune mekaniske verksted er i dag utviklet til et karakteristisk og flerfunksjonelt byområde/kvartal, hvor den eldre industribebyggelsen er bevart med vakre fasadedetaljer i teglstein. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Rundt hjørnet av bygningen til venstre ser vi en ny, bymessig opparbeidet gate som går gjennom Skøyenområdet nord-sør og forbinder Thune med Sjølyst. Design og innredningsbutikken Expo Nova til høyre i bildet utfyller Thune-området som et stort verksteds- og designcluster. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)



Grünerløkka studenthus (populært kalt «Studentsiloen») ved Nedre Foss, på østsiden av Akerselva. God gjenbruk av bygningsmassen i den tidligere kornsiloen fra 1953, bygget i tilknytning til virksomheten ved Nedre Foss mølle. Siloen ble ombygd i 2001 til mer enn 200 studenthybler og leiligheter for Studentsamskipnaden i Oslo og Akershus. Bygningens karakteristiske fasade har 3 rekker med 7 silosjakter, og er ikke vesentlig endret etter ombyggingen. Nedre Foss bypark med amfi i forgrunnen. (Foto: PBE)



Hausmannsgate 16: Godt eksempel på vellykket endring og ny bruk av bevaringsverdige enkeltbygg. Bebyggelsen ble regulert i 2002 til bl.a. kombinerte formål med bolig, kontor, forretning, bevertning og allmennyttig formål (undervisning, kultur), og huser i dag bl.a. stiftelsen «Design og arkitektur Norge» (DOGA). Reguleringsplanen fastla at rehabilitering og ombygging skal utføres på en slik måte at anleggets kvaliteter bevares. Bevaringsverdiene og tidsdybden er her videreført på en god måte. (Foto: Kjell Kr. Jacobsen, PBE)

Kommunens forvaltningsmessige verktøy for å ivareta både bynatur og kulturminner

Planfasen:

Det er viktig å omtale grønt-regnskapet, grønnstruktur og naturdatabasen i kommuneplanens arealdel, og andre naturforekomster som ikke er kartlagte. Vi bør også redegjøre for dette i planprogram og VPOR (Veiledende planer for offentlige rom).

Regulerings- og byggesaksfasen:

Enkeltprosjekter må redegjøre for hvordan planleggingen og prosjekteringen skal bygge opp under den overordnede bynaturen. Vi må i plan- og byggesaksbehandlingen ta hensyn til karakteristiske landskapsformer og verdifull vegetasjon.

Det må alltid vurderes innledningsvis i et planarbeid hvordan prosjektet bidrar til økt blå-grønn struktur. Nødvendige arealer må sikres tidlig i planen, og det må nedfelles i bestemmelser hvordan eventuelle bebygde flater skal bidra.

Det må som en del av detaljplanleggingen og prosjekteringen redegjøres for hvordan bynatur kan gi rekreative, klimatiske og visuelle kvaliteter til prosjektet.

Verdifull vegetasjon og trær bør sikres ved regulering og i byggesak. Dette gjelder både natur med formell verneverdi og annen verdifull vegetasjon som bidrar til et grønt preg for enkeltprosjekter, nærområdet rundt og for hele byområder.

Oslo kommune har en egen strategi for grønne tak og vi skal som hovedregel legge til grunn at grønne tak skal brukes der det er mulig. Når vi skal bruke grønne tak, må det tidlig i byggeprosessen avklares og spesifiseres i reguleringsplan hvilke typer grønne tak som skal brukes. Slik sikrer vi at bebyggelsens konstruksjoner og bæreevne har de dimensjonene det er behov for i ulike situasjoner:

- intensive: tykkere jordlag for takhager med busker og trær, beregnet for både opphold og ferdsel
- semi-intensive: tykkere vekstlag for kraftigere vegetasjon, beregnet for opphold
- ekstensive: med f.eks. sedum, dvs. tynt lag av jord-/vekstmediumsmatter med bl.a. gress og mose, som ikke er beregnet for opphold

Policy for «Blågrønn faktor» er et verktøy som gir utbyggere forutsigbare krav til uterom for vannhåndtering, vegetasjon og biodiversitet. Dette verktøyet skal benyttes, slik at vi sikrer variert bynatur i både plan- og byggesaker.

Der det er registrert nasjonale kulturminneinteresser, må viktige bevaringsverdier avklares i reguleringsprosessen, slik at ny arkitektur kan få et avklart spillerom.

Byområder med enhetlige og karakteristiske gate-, byroms- og bebyggelsesstrukturer skal ivaretas og videreføres i plan- og byggesaksbehandling. Ved endringer i eksisterende bebyggelse og anlegg må det redegjøres for hvordan gjenbruk av samme bygning(er) eller bevaring av viktige kulturminner kan kombineres med ev. nye og helst flere funksjoner, og gjøre områdedeutviklingen mer bymessig.

Eksisterende forretningsfasader i første etasje i den historiske byen og i strøkgater bør videreføres. Mindre tiltak for å åpne opp fasadene på gatenivå kan imidlertid vurderes. Arealene innenfor bør reguleres med forretningsformål eller publikumsrettede funksjoner i nye reguleringsplaner, når vi vil sikre videreføring av disse interessene.

Kilder og bakgrunnsmateriale

Arendt, H. (1999) The Human condition, 2nd edition, University of Chicago Press.

Bymiljøetaten (2017) Oslostandarden for sykkeltilrettelegging.

Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13255100-1536228895/Innhold/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Oslostandarden%20for%20sykkeltilrettelegging.pdf>

Børrud, E. (2013) Det første møtes mulighet – boligutvikling med byutvikling, er det noen sak? Kart og plan, Vol. 73, pp. 264-275.

Tilgjengelig fra: <http://kartogplan.no/Artikler/KP42013/boligutvikling%20med%20bykvalitet.pdf>

De Vibe, E. (2016) Kunsten å bygge by, Morgenbladet.

Tilgjengelig fra: <https://morgenbladet.no/ideer/2016/08/kunsten-bygge-en>.

Gehl architects (2014) Bylivsundersøkelse Oslo sentrum.

Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1327646-1424853877/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Levende%20Oslo/Bylivsunders%C3%B8kelsen.pdf>

Gehl, J. (2010) Byer for mennesker, Bogverket.

Haraldsen, M. og Welgaard, K. (2016) Lambertseter - Bymessighet i drabanten, Masteroppgave ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Tilgjengelig fra: <http://hdl.handle.net/11250/2444126>

Hein, P. (1993) Gruk alle dage, Grøndahl Dreyer.

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

Kommunal- og moderniseringsdepartementet (2016) Byrom – en idehåndbok, Hvordan utvikle byromnettverk i byer og tettsteder, 12/2016.

Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5b1d8dcd92a/byrom_idehandbok.pdf

København kommune (2009) Lokalplan nr. 423 Carlsberg II med tillæg 2, 3 og 4, samt kommuneplantillæg nr. 37 (vedtatt 29.01.2009).

Tilgjengelig fra: https://dokument.plandata.dk/20_2925555_1423210351822.pdf

København kommune (2017) Arkitekturpolitikk København 2017-2015, Arkitektur for mennesker.

Tilgjengelig fra: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1646

København kommune (2018) Kantzoner i København – Administrationsgrundlag 2018 Teknik- og Miljøforvaltningen.

Tilgjengelig fra: https://kk.sites.itera.dk/apps/kk_pub2/index.asp?mode=detalje&id=1819

Oslo kommune (2015) Kommuneplan 2015 – Oslo mot 2030 (vedtatt 23.09.2015).

Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/1374702-1486638329/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Kommuneplan/Ny%20kommuneplan%202015/Kommuneplan%202015%20del%202%20justert%2031.01.2017.pdf>

Oslo kommune (2018) Kommuneplan 2018 – Vår by, vår framtid, Samfunnsdel med by-utviklingsstrategi (vedtatt 30.01.2019).

Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13324093-1557387648/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Kommuneplan/Vedtatt%20kommuneplan%202018/KPS_2019-05-08_Utskriftvennlig.pdf

Oslo kommune (2004) Reguleringsplan for Bjørvika – Bispevika – Lohavn, S-4099, vedtatt 15.06.2004.

Tilgjengelig fra: <http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?mode=&case-no=200100321>

Oslo kommune (2005) Endret reguleringsplan for felt B10B (Bjørvika – Bispevika – Lohavn), S-4187, vedtatt 16.11.2005.

Tilgjengelig fra: <http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn4/casedet.asp?caseno=200313007&rplan=1>

Oslo kommune (2008) Endret reguleringsplan for Bjørvika felt B10.1–13, S-4356, vedtatt 27.02.2008.

Tilgjengelig fra: <http://10.192.10.149/saksinnsyn4/casedet.asp?mode=&case-no=200514612>

Oslo kommune (2014) Detaljregulering for Felt B1 og B4 i Bjørvikaplanen, S-4812, vedtatt 12.11.2014. Tilgjengelig fra: <http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn4/casedet.asp?mode=&caseno=201214718>

Oslo kommune (2014) Detaljregulering for Bispevika Nord i Bjørvikaplanen, S-4825, vedtatt 12.11.2014. Tilgjengelig fra: <http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn4/casedet.asp?caseno=201100876&rplan=1>

Oslo kommune (2014) Detaljregulering for Bispevika Syd, S-4826, vedtatt 12.11.2014.

Tilgjengelig fra: <http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn4/casedet.asp?mode=&caseno=201201119>

Oslo kommune (2019) Bilfritt byliv 2019, Hva er bilfritt, hvorfor gjør vi det, og hva gjør vi for deg som osloborger?

Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13316788-1551871824/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bilfritt%20byliv/Handlingsplan%20bilfritt%20byliv%202019.pdf>

Plan- og bygningsetaten (2009) Kommunedelplan for torg og møteplasser, verktøykasse.

Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/134451-1478189378/Innhold/>

Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Torg%20og%20m%C3%B8teplasser%20-%20Verkt%C3%B8ykasse.pdf

Plan- og bygningsetaten (2016) Strategisk plan for Hovinbyen (godkjent juni 2018). Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13140292-1467455927/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Hovinbyen/Strategisk%20plan%20for%20Hovinbyen%20til%20politisk%20behandling%2030.06.2016-lett%20print.pdf>

Plan- og bygningsetaten (2018) Vedleggsrapport til Kommuneplanens samfunnsdel – byrådets forslag juni 2018, Utviklingsområder, kollektivknutepunkt og prioriterte stasjonsnære områder, nye områder og eksisterende som videreføres. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13285968-1530184774/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Politikk/Kommuneplan/Forslag%20til%20ny%20Kommuneplan%202018/Vedleggsrapport%20om%20utviklingsomr%C3%A5der%20mv%20mai18.pdf>

Plan- og bygningsetaten (forslag til politisk behandling 17.12.2018) Byliv for alle - Områderegulering for gater og byrom i sentrum, Program for bilfritt byliv. Tilgjengelig fra: <http://terra2.pbe.oslo.kommune.no/dlfileprod5/dir19/sub61%5Cdrsscxxx.pdf>

Plan- og bygningsetaten (høringsutkast 28.03.2019) Arkitekturpolitikk i Oslo. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13322821-1556545225/Innhold/Politikk%20og%20administrasjon/Byutvikling/Arkitekturpolitikk%20for%20Oslo/Arkitekturpolitikk_for_Oslo_2019.03.28.pdf

Pløger, J. (2001) Byens språk, Spartacus, Oslo

Stockholm stad (2015) Program for för hållbar stadsutveckling, Norra Djurgårdsstaden visar vägen mot en hållbar framtid. Tilgjengelig fra: https://växer.stockholm/globalassets/omraden/-stadsutvecklingsomraden/oostermalm-norra-djurgardsstaden/informationsmaterial/broschyr-och-dokument/hallbarhetsredovisning_2015_april-2016.pdf

Saabye, T. (2015) Vision for urbanitet i København? Presentasjon Byutviklingskonferansen i Oslo 16.11.2015). Tilgjengelig fra: <https://www.slideshare.net/dogaoslo/tina-saabye-byutviklingskonferansen-2015>



Flerfunksjonalitet



Byrom og
kantsoner



Bevegelse i by:
sammenhenger
og forbindelser



Lokalt særpreg:
bynatur og
kulturminner

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten

www.oslo.kommune.no/plan-bygg-og-eiendom/

E-post: postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Tlf: 23 49 10 00

Besøksadresse: Vahls gate 1

