

Det første møtes mulighet – boligutvikling med bykvalitet, er det noen sak?

Elin Børrud

Vitenskapelig bedømt (refereed) artikkel

The initial meeting potential: Housing development with urban quality, how difficult is that?

KART OG PLAN, Vol. 73, pp. 264–275, POB 5003, NO-1432 Ås, ISSN 0047-3278

The article discusses new urban housing development and focuses on the first meeting, where private developers propose a new development plan for public approval. The meeting and dialogue about the project in this initial phase is established by law in Planning and Building Act. The purpose of this early dialogue is to enable the municipality to influence private project developments, and then to improve efficiency in the approval process and achieve better results.

The theoretical background of the discussion is that we are moving towards a paradigm shift in urban planning. There is a broad understanding that urban densification is necessary to obtain a sustainable future, but also that we need to plan for more walkable environments and reduce private car dependency.

Based on empirical material from six cases within the same area in Oslo, the article discusses how the initial phase is used to elaborate the concept of the housing development project. The analysis is about how urban quality is incorporated in this elaboration. The conclusion is that each development project will offer living qualities, but the initial phase does not focus enough on how the project is linked to the surrounding morphology and will contribute to a future walkable urban environment.

Key words: housing development, real estate, public planning, urban quality, walkability

Elin Børrud, Civil Architect/PhD, Professor in Urban and Regional Planning, Department of Landscape Architecture and Spatial Planning, Norwegian University of Life Sciences, P.O. Box 5003, NO-1432 Ås. E-mail: elin.borrud@umb.no

Denne teksten handler om «boligutvikling med bykvalitet». Utsagnet kan tyde på at boliger som utvikles innenfor en bymessig kontekst har spesielle kvaliteter. Her må utsagnet også forstås normativt; at boligutvikling innenfor en bykontekst *bør* ivareta spesifikke krav for å oppnå en kvalitet som ikke bare berører boligene, men også tilbyr noe til selve byen. Tematikken inngår i en tydelig trend i dagens byplandiskurs, at flere og flere argumenterer for tettbygde bymessige omgivelser som reduserer behovet for privat bilbruk. Reduksjonen begrunnes som et nødvendig miljøtiltak. Men uttrykker også en erkjennelse av at storbyenes trafikkproblemer aldri vil kunne løses av veiutbygging alene.

Det 20-århundrets byplanlegging skulle fortynne helseskadelige tette byer, åpne opp og skape lys og luft i trygge boligforsteder i god avstand fra støyende industri og trafikerte gater. I dag er problemene annerledes. Det er ikke helseskadelig bomiljø, men klimaskadelig arealbruk som gjør det nødvendig å etablere et nytt felles tankesett i by-

planleggingen. Vi kan ikke lenger tenke at problemene skal løses hver for seg og med god avstand. Nå er utfordringen, spesielt i de suburbane forstedene, å koble sammen igjen de elementer som vi tidligere trodde var riktig å holde adskilt (Ståhle 2008; Svendler og Bruus Thomsen 2013).

Selv om vendingen får både politisk og forskningsmessig tilslutning, synes det å være en treghet i praksis som gjør at vi ennå ikke kan tale om et tydelig paradigmeskift. Når konkrete løsninger skal besluttes, er det grunn til å anta at det fremdeles er den privatbilavhengige fremkommeligheten og forstadskvaliteter som prioriteres fremfor den fotgjengerbaserte bykvaliteten. Det kan i så fall tyde på at strategi og tiltak ikke alltid stemmer overens. Grunnen til dette kan like gjerne være en ubevisst bruk av innlærte metoder og løsninger, som bevisste valg.

Artikkelen problematiserer prosessen mot en bærekraftig by og fokuserer på det første møtet mellom private utbyggingsforslag og offentlig kommunal planleggingspraksis og

hvorvidt dette legger føringer for de ønskede løsninger.

Oppstartsmøtet

Oppstartsmøtet i tidligfasen er en arena hvor de to aktørene kan ha en dialog om boligutviklingen og hvordan enkeltprosjektet kan bidra til bykvalitet. Artikkelen søker dermed å kople problemstillinger som berører prosessuelle spørsmål til et forventet fremtidig resultat. Denne tidlige dialogen om prosjektet er lovregulert i PBL § 12-8 hvor det sies at «[...] når forslagsstilleren er en annen enn planmyndigheten selv, skal planspørsmålet legges fram for planmyndigheten i møte.» Hensikten med oppstartsmøtet er å etablere tidlig kontakt, «primært å gi gjensidig orientering» og at kommunen skal ha mulighet for å gi en utdypende veiledning til forslagsstiller og plankonsulent (Miljøverdepartementet 2008: pkt. 1,2,3). Underforstått; jo tidligere dialogen starter opp, jo større mulighet har den kommunale planmyndigheten til å påvirke det private prosjektet, prosessen vil bli mer effektiv og det bygde resultatet bedre (Miljøverdepartementet 2008: 254).

Oppstartsmøtet kan forstås som en konkretisering av det «møtet» som oppstår når en top-down offentlig planlegging blir utfordret av avgrensede grunneierinteresser. Aktørene kan ha svært ulik motivasjon og rammer for sine handlinger, men møtes i en felles anstrengelse for å avklare hva som kan bygges eller ikke (Børrud 2005). Avklaringen skal stemmes opp mot det offentliges strategiske langsiktige mål om et bærekraftig samfunn, og mot prosjekteiers mer kortsiktige behov for økonomiske og juridiske gjennomføringsmuligheter.

Forskningsspørsmålet som er undersøkt og diskutert er om oppstartsmøtet benyttes til å få grep om hvilken bykvalitet som kan føre til en mer bærekraftig fremtid, i så fall på hvilken måte og hvordan dette viser seg i forslagene til boligutvikling? Som grunnlag for diskusjon av det empiriske materialet utdypes begrepene «bykvalitet», «tidligfase» og «mulighetsrom».

Bykvalitetens komplekse karakter

Å gi en presis definisjon på bykvalitet er ikke enkelt. Hva som definerer en by er i seg selv et omfattende spørsmål. I (Helle 2006) defineres en by ut fra fire generelle funksjoner; som økonomisk sentralsted, som styrings-sentrum (politisk, militært, administrativt og rettslig), som sete for religiøs aktivitet og som kulturelt sentrum. En konsekvens av dette, gjør byen til en demografisk fortetning med en høy andel av funksjoner og markedsaktører. Den fysiske, morfologiske tettheten, er med andre ord ikke gitt av en slik definisjon. En by kan ha sentralstedsfunksjoner med alle grader av fysisk tetthet, men tilgjengeligheten til funksjonene blir avhengig av hvilke transportmuligheter som finnes. En by med god *biluavhengig* tilgjengelighet kjennetegnes av både en høy funksjonell, fysisk og demografisk tetthet. (Jenks m.fl. 1996; Kvorning 2009) Her vil mange mennesker uten å eie egen bil, likevel oppleve at de raskt kan komme til mange nødvendige funksjoner fra sin bolig, og uten at de oppfatter fraværet av egen bil som en ulempe.

En slik oppfatning kan forstås som kjernen i bykvalitetsbegrepet og hva som spesifikt verdsettes ved byen. Den bymessige kvaliteten er begrunnet i de fordeler som oppstår ved å bo nært mange andre mennesker og med lett tilgang til mange ulike goder. I teorifeltet som behandler bykvalitet som noe annet enn den funksjonalistiske, sonedelte byen, er det fem begrep som er substansielle; mangfold, levelighet, tetthet, bokvalitet, gangbarhet.¹ Begrepene kan forstås som komponenter med underliggende kriterier som er i et konstant avhengighetsforhold, og reflekterer bykvalitetens komplekse karakter (Kørte 2013).

Allerede tidlig på 1960-tallet ble den mangfoldige og sammensatte byen fremsatt som en ubestridelig kvalitet fremfor den funksjonalistiske og sonedelte. Argumentasjonen var å opprettholde den før-moderne byens blandede arealbruk, med kvartalsstruktur som bidro til å konsentrere funksjonene og en bygningsmasse med variasjon i alder og som dermed ivaretok ulike økonomiske muligheter for etablering (Jacobs 1961).

1. Det er vanskelig å finne gode norske ord: diversity, liveability, density, housing quality, walkability

Budskapet til Jane Jacobs, som var den toneangivende kritikeren, var at byen ikke var skitten, helseskadelig og farlig, slik hun mente både hagebybevegelsen og funksjonalismen hevdet. Tvert imot; det var i byen at det var liv og mulighet for økonomisk vekst (Jacobs 1970). At verden over (ikke minst i USA) fortsatte å bygge ut privatbilavhengige, monofunksjonelle boligforsteder i stor skala etter dette, er et viktig bakteppe i diskursen.

I Norge var det først på 1980-tallet at den tradisjonelle byen igjen fikk sin renessanse og at vi for alvor begynte å tenke på «livet mellom husene» som noe spesifikt kvalitativt (Gehl 1971), at det er en effektiv arealutnyttelse og med høy boligtetthet som reduserer transportbehovet (Næss 1995; Saglie 1998) og etter hvert også at transporten måtte tilpasse seg byens formgitte premisser (Hagson 2004; Lillebye 2007). Folk bor i byen fordi det er mangfold av boligtyper, parker, skoler, rekreasjonsmuligheter, gode servicetilbud og fasiliteter (Gehl 2010; Crookston m.fl. 1996). I motsetning til 1980-tallets diskurs, hvor bykvalitet ble betraktet som et gode for dem, som av ulike grunner, var tvunget til å opprettholde et liv i bysentrum (byfornyelsen/bymiljøkampanjen), er bykvalitet i dag også diskutert som et økonomisk gode. Det er bra for byens økonomi at det bor folk i de sentrale delene (Florida 2005; Glaeser 2012). Og det er attraktivt og stor betalingsvillighet for bymessige kvaliteter (Evidens og Spacescape 2011; Sjaastad m.fl. 2007).

Studier som ser på de bykvalitetene som bymennesker (bokstavelig talt) setter pris på, viser at leiligheter i kvartalsform er fortrukket fremfor leiligheter i lamellblokker. Det kan skyldes at kvartalsform er dominerende i de mest sentrale bydelene (den førmoderne tette byen), men også at de sluttede kvartalene etablerer en tydelig grense mellom private gårdsrom og offentlige gater, parker og plasser, som folk verdsetter. Andre kriterier som er verdt å merke seg, er nærhet, ikke bare til urbane aktiviteter, til gatenettet, til kollektivtransport og til sentrum, men også til naturgoder som vann og park. Kort sagt verdsettes goder som

styrker sentralitet som viktigste faktor for prisutvikling. Boligprisutviklingen i Oslo fra 2003–2013 viser dette tydelig (Eiendomsmeidlerforbund 2013) Folk er villige til å betale mer for de kvalitetene som den moderne byplanleggingen ville bli kvitt, enn de kvalitetene som skulle erstatte den førmoderne tette byen. Dette sammenfaller med kriterier som reduserer bilavhengigheten. Tilgjengelighet i betydning av beliggenhet, har alltid vært en viktig faktor for markedets prisvurderinger (Webster 2010). I USA hvor privatbilavhengigheten er svært høy har man (paradoksalt nok) utviklet et verktøy for å måle lokaliteters grad av gangbarhet som en indikator på god beliggenhet og dermed interessant økonomisk verdi (WalkScore 2013).²

«Walkability» eller gangbarhet, som prioritert mål, kan således oppfattes som selve symbolet på at et paradigmeskift er underveis i byplanlegging. Det handler ikke bare om distanser og tilgjengelighet til ulike målpunkter, men også at utformingen av selve gaterommet gjør byen gangbar ved at den er interessant å være i. Walkability betyr derfor ikke separate gangveier, men brede fortau med enkel tilgang til handel og tjenester, effektive og trygge gangruter, lett fattbar og god tilgjengelighet til kollektivtransport etc. (Campoli 2012). Det er først og fremst økt variasjon i fysisk og romlig miljø som bidrar til at folk går mer. Færre biler fører igjen til bedre sikkerhet, miljø og helsemessige gevinster (Gehl og Gemzøe 1996).

Fortetting som strategi og virkemiddel for å redusere transportbehov har vært en internasjonal, så vel som nasjonal og lokal politikk siden begynnelsen av 1990-tallet. Når empirien som støtter dette politiske målet, er i ferd med å innlemmes som normative teorier om bykvalitet, vil jeg hevde at tetthet må forstås som *nærhet, tilgjengelighet og mangfoldighet*. Dette er kvaliteter som kan inkluderes i overordnede utviklingsstrategier, men kun oppnås gjennom fysisk formgivning og de beslutninger som fattes vedrørende konkrete boligutviklinger som skal realiseres – fortrinnsvis av private markedsaktører.

2. Walk Score er et kommersielt selskap som tilbyr deg å finne ut hvor gode fotgjengermuligheter som finnes ved ulike byer, nabolag eller enkeltadresser.

Konseptutvikling i tidligfasen

Vi vet en del om hvordan slike markedsaktører opererer og hvordan logikken i eiendomsutviklingen påvirker planleggingen prosessuelt og resultatet arkitektonisk (Børrud 2005; Grønning 2010; Nordahl 2006). Vi vet at programmet (hva som skal bygges) er bestemmende for diskusjonen og ofte styrt av selskapets profil, og at prosjektutformingen stort sett skjer som en introvert løsning innenfor den aktuelle eiendommens grense (Børrud 2005:268–269). Vi vet også at for å redusere risikoen for å gå for langt med prosjekter som ikke lønner seg, tas det ofte avgjørende beslutninger internt hos markedsaktørene i prosjektets tidligfase (Nordahl 2006).

Tidligfasen omfatter stadiet da prosjektet *konseptutvikles*, det vil si før planlegging og gjennomføring. Tidligfasen og valg av konsept har vist seg å ha stor betydning for om prosjektet blir vellykket, eller ikke (Samset 2008; Arge 2008). Det er således i tidligfasen at boligutviklingens ambisjoner og muligheter for bykvalitet må avdekkes.

Røsnes og Kristoffersen (2009) tar for seg ulike sider ved tidligfasen i eiendomsutvikling – om hva som skjer, bør skje og kan skje når man starter opp et arbeid som skal ende i en ferdig bygningsmasse. De viser til at dereguleringen av boligproduksjonen og boligmarkedet på 1980-tallet, ga utbyggerne et større ansvar også for å fremskaffe egnede utbyggingstomter. I en situasjon hvor idealet er fortetting, vil derfor «ledig» byggegrunn i langt større grad enn tidligere måtte finnes innenfor arealer som enten allerede er i bruk, men transformerbare, eller er inneklemt restarealer. Det vil da ikke være tilstrekkelig å få oversikt over bebyggbart areal og hvilke signaler markedet gir om boligtyper, slik dette begrenses til i Bjarne Meel (2009) sin artikkel i samme bok. Situasjonen fordrer en helt annen kontekstuell innsikt i de omgivelser hvor det skal bygges. Dette er indirekte beskrevet i (Nordahl 2009) og i (Jensen 2009). Berit Nordahl sine funn av hva utviklerne gjør før prosjektet endelig sendes inn som reguleringsforslag, forteller at det ikke er tilstrekkelig med en gjeldende overordnet plan, men at det også utføres omfattende ideutvikling f.eks. arkitektkonkur-

ranse eller parallelloppdrag som del av konseptutviklingen. Jensen viser også til at det i en forhandlingssituasjon kan være nødvendig å ha en dialog direkte med politikerne i denne prosessen fordi den er så kompleks og uavklart kontekstuell. Nordahl skiller mellom dialog og forhandlinger. Hun hevder dialog føres om skisseløsninger i forkant av reguleringsplanen, mens forhandlinger er det som skjer etter at reguleringsplanen er utarbeidet.

Mulighetsrommets elastisitet

Utbyggingskonseptet og dermed dialogen er hovedsakelig styrt av muligheter som oppstår innenfor rommet av tre typer eksterne begrensninger; hva det er marked for, byggetomtens beskaffenhet og juridiske reguleringer (Tiesdell og Adams 2011). Vi kan se «marked, tomt og regulering» ikke som statiske begrensninger, men som elastiske rammer for utviklingen. Og det er, slik Tiesdell og Adams illustrerer det, – utviklers arkitekt som leter etter løsninger innenfor denne elastisiteten, og som gjerne utvider mulighetsrommet, mens utvikler som skal realisere løsningene, passer på at man ikke går for langt med urealiserbare forslag (Miles m.fl. 2000). Dersom det ikke foreligger en gjeldende regulering for utbyggingen, vil utvikler naturlig nok styre prosessen slik at ny regulering blir økonomisk interessant; forutberegnelig utnyttelse og fleksibel utforming, er stikkordene.

Stort mulighetsrom gir ikke nødvendigvis bedre design eller riktigere grep/konsept. Interne begrensninger f.eks. økonomiske, kan tvert imot bidra til at mulighetene ikke utnyttes. Men det kan også være at aktørene ikke gjenkjenner gode løsninger eller vet hvilke grep som kan føre til (by)kvalitet. Hvordan mulighetsrommet kan utnyttes, bestemmer derfor også eventuelle gap mellom langsiktige offentlige strategier og økonomiske enkelttiltak. For å redusere gapet kan kommunen regulere spesifikke kvaliteter, for på den måten å forsikre seg om at utvikler ikke reduserer kvalitetskrav når slike stilles opp mot vanskelige finansielle eller markedsmessige forutsetninger. Men det kan også tenkes at utvikler selv ivaretar

kvalitetene, fordi de mener at det lønner seg, altså et slags indirekte krav, eller fordi de selv har normative referanser som de ønsker realisert. Som i (Børrud 2005), påpeker Tiesdell og Adams hvor vanskelig det er å få utviklerne til å tenke utenfor grensene til sin egen eiendom og sin primære økonomiske interesse, – å oppnå en kontekstuell tilnærming til tomta og dermed kunne tilby kvaliteter utover det spesifikke byggeprosjektet.

Oppstartsmøtet er altså et formalisert møte i prosjektutviklingens tidligfase hvor det kan føres en dialog om hvilket konsept eller grep som bør legges til grunn for boligutviklingen. Muligheten for at boligutviklingen også bidrar til bykvalitet ligger sannsynligvis i hvordan «tomtesiden» i eiendomsutviklingens mulighetsrom forstås og hvordan man bruker kunnskap om dette spesifikke stedet til å sikre at boligutviklingen også bidrar til kvalitet utenfor egen eiendomsgrænse. Spørsmålet er hvorfor det likevel er vanskelig å få til løsninger som reduserer privatbilavhengigheten? Klarer nye boligprosjekter å bidra til en bymessig kvalitet som skaper fotgjengerattraktive

omgivelser, – eller er det fremdeles sone- ring av arealbruk og trafikkdifferensiering som vektlegges?

Langsiktig strategi og kortsiktige løsninger

Innledningsvis gav jeg uttrykk for en oppfatning av at strategi og tiltak i byutviklingen ikke alltid stemmer overens. Det synes å være et språk mellom politiske målsetninger og hvor tiltakene fører oss. Dette kan skyldes markedsaktørenes kortsiktige forutsetninger for beslutninger, men det kan også skyldes mer faglige årsaker som ikke nødvendigvis er knyttet til aktørene, men like gjerne skyldes en ubevisst bruk av innlærte metoder og løsninger, som det er bevisste valg. En spørreundersøkelse om bakgrunnskunnskap og faglige holdninger blant byutviklingsaktører viste ikke så store ulikheter mellom utvikler og saksbehandler, bortsett fra på direkte spørsmål om området kan «få bymessige kvaliteter», svarte saksbehandlerne langt mer faglig «korrekt» og «etter boka», enn utviklerne. Se figur 1.

| Spørsmål: Har du tro på at dette området kan få bymessige kvaliteter? Utdyp svaret. | |
|---|--|
| Svar fra utviklere: | Svar fra saksbehandlere: |
| Ja, det som er bygget, samt det som er under planlegging og planlagte prosjekt som jeg som kjenner til, får bykvalitet. | Ja – dersom det sikres en variert arealbruk, finmas- ket struktur, økte grøntområder og god tilgjengelighet i området og mot omgivelser. |
| Livet mellom husene må prioriteres høyere. | Ja, det har avsatte områder for møteplasser, utadret- tede aktiviteter mot gate (kafe, butikker) |
| I kort perspektiv; Nei. Området vil få drabantbymes- sige kvaliteter, men ikke bymessige kvaliteter. For- skjellen ligger etter mitt syn i lamell-arkitekturen kontra kvartals-arkitekturen. | Ja, men det er avhengig av at det skapes utadret- tede virksomheter mot fortau og relativt stramme gatestrukturer. Samtidig må det etableres et gang- og sykkelveinett, rause felles friarealer, leke- plasser, ball-løkker, parker med innslag av vann og skulpturer og identitetsskapende kulturelle etablerin- ger som f.eks. cafeer, samlingslokaler og kanskje også kino og utstillingslokaler. |
| I et lengre 50 års perspektiv; Ja. Sentrumsbyen vil vokse ut og opp til Hovinbyen. Med det vil bymessige kvaliteter og down town segmentet følge med. | |
| Ja, men avhenger av delområder. Noen er mer rene boområder. Befolkningsgrunnlaget er ikke høyere enn at offentlig/privat tjenesteyting må konsentreres. Får økt bymessige kvaliteter når områdene utvikles og få flere tilbud og bedre befolkningsgrunnlag. | |

Figur 1: Utdrag fra Spørreundersøkelse

Kvaliteter som *nær, tilgjengelig og mangfoldig* kan være lett å enes om, men vanskelig å realisere. Kartlegging av fortettingen i Oslo viser at utviklingen gir en tettere by, men også at det heller blir mer av den bystrukturen vi allerede har, enn at det blir transformert til mer bymessig kvalitet (Børrud 2000; Børrud og Syvertsen 2012). En studie av kvaliteten på nyere boligprosjekter i de største Norske byene, viste at det først og fremst er i overgangssonen mellom den førmoderne tette byen og de sub-urbane forstadsområdene, at utfordringene er størst (Barlindhaug m.fl. 2012). Prosjekter som er lokalisert til omgivelser som er i ferd med å utvikle en tettere by, klarer ikke gi noen antakelser om hvordan denne endringen kan videreutvikles. Prosjektene har solrike og romslige fellesareal både til opphold og parkering, men viser få ambisjoner om å tilby kvaliteter som nye prosjektforslag deretter kan videreutvikle.

Andre analyser viser at mye som bygges i dag har svakheter. Det er ikke bare trange uterom, men også utydelige grenser mellom de private og offentlige byrommene (Hafid og Jensen 2011). Ofte ville kun små justeringer ha medført et bedre resultat (Awan m.fl. 2011). Det er også funnet kvalitetsforskjeller på boligprosjekter bygget av samme utvikler og i samme område, pga. markedsmessige forskjeller (Bakken m.fl. 2011).

Tiesdell og Adams (2011) som problematiserer sammenhengen mellom eiendomsutvikling og bykvalitet, hevder det er to grunner til at vi ikke får det til. Det ene er problemet med å gjenkjenne kvalitet og hva som dermed kan føre til en god by. Det andre er å sette i verk tiltak som produserer kvaliteten som medfører bedre steder å være. Om så er tilfelle, må det første støtte seg på både normativ teori, men også på kunnskap om byens utviklingsprosesser (Børrud 2009). Det andre handler om metoder og tilgjengelig verktøy innenfor en profesjonskunnskap om byforming (urban design)³ som ligger i grenseflaten mellom arealplanlegging og arkitektur. Tiesdell og Adams poengterer at byforming kan innlemmes både direkte og indirekte. Og i en nettverksstyrt byutvikling

(governance) vektlegges heller en indirekte aktivering i politikkkutforming, enn direkte styring (management). Det er grunneier/utvikler som tar direkte ansvar for å gi form til det som skal bygges, mens kommunen/det offentlige påvirker indirekte gjennom overordnet politikk og saksbehandling. Det er med andre ord hvilke normative teorier om fortetting, bokkvalitet og bykvalitet som beskrives i statlige og kommunale veiledere, retningslinjer etc., som blir førende for kommunens indirekte design. Tiesdell og Adams henviser til forskjellen på «forward» og «backward» mapping (Elmore 1979), når de diskuterer hvordan det offentlige kan styre utviklingen gjennom mulighetsrommet. I denne sammenhengen kan det første forstås som overordnet (område)analyse og hvordan denne danner forutsetning for gjennomførbare grep/konsepter. Når denne metoden, i følge Elmore, ofte feiler, skyldes det en implisitt forutsetning at man har kontroll med prosessen som fører til gjennomføring, hvilket sjelden er tilfelle. Backward-mapping går motsatt vei, fra det siste trinnet av implementeringsprosessen, der offentlig, administrativ virksomhet møter de private initiativene. Analysen starter altså ikke med intensjonene forut, men tar tak i det laveste nivået. Det nivået i gjennomføringsprosessen som genererer behovet for en overordnet politikk (ibid s. 604). Denne form for prosjektevaluering forutsetter på sin side at det foreligger et konsept eller skisseforslag til gjennomføring og som kan diskuteres i et utvidet perspektiv eller kontekst, som konsekvens eller mulighet.

Fortetting vil uunngåelig handle om hvordan tilpasse seg den eksisterende konteksten, altså en form for *kontekstualisme*. I kortversjon sier den nasjonale politikken at fortetting skal skje med kvalitet og med færrest mulig konsekvenser for eksisterende verdier (Guttu og Thorén 1999:3). Målet er at utbyggingen helst skal finne sted i harmoni med omgivelsene, men hvor det i praksis kan forhandles frem til et kompromiss mellom nye behov og vern av eksisterende kvaliteter (Børrud 2013). Det gjennomgående er at fortetting er et overordnet mål, men en trussel

3. Det er ingen utdanning i Norge som gir tilstrekkelig kompetanse på dette nivået. Det nærmeste er landskapsarkitektutdanningen, men denne er også mer fokusert på å designe rommene etter at de allerede er strukturert.

lokalt. Det kan hevdes at fortetting som strategi er innført som nasjonal politikk, uten at det er tatt et teoretisk oppgjør med de idealene som ligger til grunn for den spredte bystrukturen man ikke lenger ønsker (Børrud 2012). Om så er tilfelle, vil den nasjonale politikken heller ikke gi særlig støtte til en kommunal indirekte design som kan styre fortettingen mot sammenhengende muligheter for bykvalitet. Oslo kommune har utgitt en eksempelsamling «God boligfortetting i Oslo» som viser hva kommunen anser som forbillige boliger bygget i løpet av siste tiår (Plan- og bygningsetaten 2012a). En studie av denne samlingen avdekker ikke overraskende, at det er selve boligobjektet som er evaluert og ikke boligutviklingen som del av bystrukturen og bidrag til bykvalitet. Kvalitetene som fremheves er enten stedsuavhengige eller kvaliteter som heller kan sies å bidra til forstads-kvalitet enn biluavhengig bykvalitet (Bjørnstad 2013).

Denne artikkelens problemstilling hevder at boliger i by, har en annen kvalitet enn boliger utenfor by. Bokkvalitetene i en by må vurderes ut fra andre kvalitetskrav enn bokkvalitet i mer landlige og åpent bebygde omgivelser, mens de tekniske og funksjonelle kravene til selve bolig kan være den samme uansett beliggenhet (Barlindhaug m.fl. 2012). Dersom fortetting forstås som kontekstualisme, gir det også en annen retning på boligproblematikken. Er fortettingen kontekstuell, blir *bokkvaliteten* kontekstavhengig og divergerer fra *boligkvalitet* som ikke er avhengig av den fysiske konteksten. En boligutvikling med bykvalitet, kan dermed også forstås som at det er kvaliteten på den byen omkring boligen som gir bokkvalitet i by.

Empiriske slutninger

Det empiriske materialet er sammensatt og hentet inn over lengre tid og delvis utført som undervisningsopplegg og gjennom veiledning av og i samarbeid med masterstudenter.⁴ Casene består av dokumentstudier, aktørinter-

vjuer, spørreundersøkelser og prosjektevalueringer av både pågående og realiserte boligutviklinger hovedsakelig i området omkring Løren, Økern og Ensjø i Oslo. Dette er områder som er regulert og bygget ut til næringsvirksomhet, men som nå er under transformasjon til boligformål. I Oslos kommende kommuneplan har området fått navnet Hovinbyen og er tenkt som en videreutvikling av Oslos før-moderne tette bykjerne.

Tidkrevende prosess uten bymessig retning

Som et svar på PBLs krav om oppstartsmøte innførte Oslo kommune i 2006 *Planinitiativ* og *Planskisse* (konsept) (Plan- og bygningsetaten 2006). Ambisjonen var å effektivisere tidsbruken og komme tidligere inn i prosessen. Resultatet ble i stedet en lang og ressurskrevende prosess.⁵ I undersøkelsen av seks utbyggingssaker i Hovinbyen, var gjennomsnittet 3 år fra første kontakt til vedtatt planskisse (Lund 2013). Alle involverte aktører uttrykker en positiv holdning til formalisering av oppstarten av reguleringssaken fordi de mener tiltakene kan bidra til bedre kvalitet, mer forutsigbarhet og reduksjon av tidsbruk. Ved nærmere undersøkelse avsløres likevel både misnøye og store svakheter (ibid). Det er ikke overraskende utviklers konsulent (forslagstiller) som finner dagens tidsforbruk uforståelig lang. Kommunens saksbehandlere er på sin side mer urolig for at en raskere prosess vil medføre dårligere resultat på det som bygges. De mener derfor det er viktig at krav til «helhet og kvaliteter» blir fremmet i denne tidligfasen. Forslagstillerne oppfatter krav om «helhet og kvalitet» som vage innspill. De mener de er veldig generelle og følger stort sett overordnede planer og normer som det er mulig å lese seg til selv. Som utviklers representant ønsker de seg tilbakemeldinger mer direkte på prosjektutviklingen. Det er også funn (både i intervju og spørreundersøkelsen) som viser at saksbehandler ikke oppfatter at prosjektut-

4. Takk til Linn Rønneberg, Kirsten Kørte, Eirin Lund, Marthe Nyhuus, Jesper Vesøen, Hilde Helene Bjørnstad, Ingvild Leite, Andreas Høifødt og Liv Siri Kleven Syvertsen for å ha fattet interesse for og inspirert meg innenfor det feltet som artikkelen tar opp.

5. Oslo kommune har selv innsett at dette tiltaket ikke har vært vellykket og har erstattet planinitiativ og planskisse med dialogmøter.

viklingen har kommet så langt som forslags-tiller mener at de har. At eiendomsutvikle-ren har lagt ned en del ressurser i prosjektet før det fremmes planinitiativ, understrekes av deres motstand mot endringer som Plan- og bygningsetaten ber om. Heller enn å endre, utarbeider kommunen et alternativt for-slag som følger saken (ibid).

Det er enighet om at en dialog i tidligfasen er viktig, men ikke entydig avklart hvorfor og om hva. Både gjennomgangen av sakspapirene og intervjuene bekrefter at dialogen i oppstartsfasen handler mest om hvilket ma-teriale som skal produseres for at skissen skal godkjennes og arbeidet med ny detaljre-gulering kan startes opp. Det er altså ikke uenighet om hvilke kvaliteter som skal opp-nås, som tar tid, men heller hvordan man kartlegger og dokumenterer hva som skal oppnås. I de seks sakene som er undersøkt er det også stor variasjon med hensyn til hva som forventes av analyser eller hvor detal-jert en planskisse skal være eller hva den skal vise.

Først og fremst boligområde

De samme utbyggingsforslagene er også ana-lysert med tanke på hvilke bykvaliteter som faktisk tillegges prosjektene (Kørte 2013). Det er søkt etter intensjoner nedtegnet i sakspapirene og spesielt i planskissens de-sign. Alle de undersøkte sakene ligger innen-for samme område og vil dermed sammen være viktige brikker til en fremtidig by.

De kvaliteter som blir løftet frem i saken er lett å kjenne igjen fra de generelle ut-sagnene om hvordan bymessig kvalitet kan oppnås. (fig 1) Analyser av planskissene, be-krefter hvor vanskelig det er å diskutere kvalitet utover eiendomsgrensene. Det er stilt krav om møteplass/torg, gjennomgående gangveier og aktivitet i 1. etasje mot gatene. Resultatet av dette er at alle prosjektene er hver for seg utviklet rundt et torg eller felles grøntområde. Det er noen gjennomgående gangveier og varierende arealbruk ut mot gate. Hvert enkelt prosjekt har generelle stedsuavhengige boligkvaliteter, som gode solrike leiligheter, bilfri fellesarealer og lett tilgjengelighet til gangveinettet.. Men når man betrakter prosjektene i sammenheng

for å se hvordan de inngår i det større områ-det som skal utvikles, fremtrer svakhetene og bekrefter at overgangene og grensene mot omkringliggende område ikke er utnyttet til å skape bykvalitet f.eks. som støtte til en sen-tral områdegate, til tross for at planskissene er under behandling samtidig og innenfor samme byutviklingsområde (ibid).

Et interessant, men ikke oppsiktsvekken-de, funn er det ambivalente synet på fysisk tetthet. Underliggende i materialet ligger en økt aksept og ønske om høy tomteutnyttelse, men samtidig stor usikkerhet om hvor egnet boligbebyggelse er for høy tetthet. 150 % TU beskrives som en bymessig utnyttelsesgrad av «hyggelig» karakter, men at Oslo er «mo-den» for høyere utnyttelse. Den faglige dis-kusjonen om tetthet blir fra kommunens side møtt med «uteromsnormen» (Plan- og bygn-ingsetaten 2012b) som skal styre tilstrekke-lig solinnfall og uteoppholdsareal, mens det er tillatt BRA – bruksareal, som er det tett-hetsmålet som har størst interesse for utvil-ker, da dette gir best forutsigbarhet med hensyn til salgbart areal.

En annen tvetydig faktor, er intensjonene om kvartalsstruktur. I sakspapirene vises det til plan- og bygningsetatens ønske om en form for karrébebyggelse, eller en bebyg-gelse som skal styrke og danne kvartals-struktur med bymessige kvaliteter. Men i realiteten er planskissen løst utfra en opti-mal plassering og utforming for å oppnå best solforhold for flest mulig boliger på den gitte eiendommen. Bygningens betydning for gateetablering og «walkability»-kvalite-ter er derfor mindre vektlagt. Fra utviklers perspektiv er karrébebyggelse også uønsket fordi leiligheter i karreens hjørner blir en-ten for store og svært dyre leiligheter, eller fører til mindre leiligheter med ensidig lysinnfall (ibid). Lamellblokker anses såle-des best til boliger uansett hvilken stedlig kontekst boligene skal inngå. I de tilfeller det er illustrert en kvartalsmessig struktur, er dette vist ved at frittstående lameller om-kranser et indre rom, eller «bøyes» rundt et hjørne. Dette er ikke kvartalsbebyggelse i den forstand at yttersiden av bygningen ut-gjør veggene i et offentlig gaterom og innsi-den deretter er veggen i et privatisert gårdsrom.

Tilgjengelighet, et internt anliggende

En tredje studie har tatt et større overblikk på det samme området for å se hvordan infrastruktur og forutsetning for mobilitet endrer seg og eventuelt ivaretas gjennom prosjektforslagene (Rønneberg 2013). Vil fortettingen og transformasjonen av dette området gi den fotgjengerbaserte bykvaliteten vi ønsker? Studien konkluderer med at kommunens mål og strategi for utviklingen av Hovinbyen peker i retning av en gangbar by, men utbyggingsprosjektene signaliserer ikke i tilsvarende grad en evne til å gjennomføre dette. Det studien viser er heller ambisjoner om et internt gangveisystem innenfor hvert prosjektområde. Gangstiene strekker seg sjelden utover prosjektgrensen, kun der det er del av en overordnet nett. Det synes som meningen med gangstiene kun er å gi adgang til boligene fra parkeringsarealer og ikke skape god tilgjengelighet mellom boligen og resten av byen, herunder lett tilgang til kollektivnettet. Økern Senter som er vedtatt utbygget med et omfattende handels- og kulturtilbud, vil bli et tyngdepunkt for handel i Hovinbyen. Hvordan utbyggingen av Hovinbyen kan redusere dette senterets bilbaserte status ved å vektlegge den fotgjengerbaserte tilgjengeligheten er lite påaktet. Avstanden i Hovinbyen er ikke større enn at det burde være mulig å gå til de viktigste målpunktene. Luftlinjen mellom hver av de tre T-banestasjonene (Økern, Hasle, Løren (ny)) er under 800 m. Likevel er ikke gang- og sykkelveinettet utformet som et overgripende finmasket nettverk som innlemmer disse viktige kollektivholdeplassene. Til tross for at alle prosjektene ligger innenfor en avstand på 300–400m til nærmeste T-banestasjon, er det ingen av planskissene som lar dette være premiss for utformingen av konseptet.

Oppstartsmøtet utnyttes ikke til å få grep om bykvaliteten

Studiene som artikkelen bygger på, tar for seg et materiale som er hentet fra *ett* område i Oslo. Dette kan synes spedt og dermed lite representativt. På den annen side er den byutviklingen som skjer i dette området svært typisk for hvordan dagens byutvikling skjer,

som frivillig, privat-initiert endring av lavt utnyttede næringstomter til boligformål. Det er således grunn til å tro at overføringsverdien er stor.

Materialet viser at lovens forventning om dialog tidlig i oppstartsfasen, oppfattes som nyttig, men er ikke utnyttet til å effektivisere prosessen, ei heller til å styre fortettingen mot en sammenhengende fotgjengerbasert bykvalitet, selv om de enkelte prosjektene opplagt vil gi en god generell bokvalitet. Prosjektutviklerne oppfatter ikke dialogen med planmyndigheten som avgjørende for utviklingen av prosjektet, heller et nødvendig «onde». Informasjonen bringer ikke inn noe spesifikt nytt, men er stort sett gjentakelser av hva som allerede er vedtatt i overordnet plan, forskrift eller retningslinjer. Fordi kommunen heller ikke vil si noe om hvordan det skal bygges uten at de først har en konkret skisse å forholde seg til, tvinger de utvikler til å investere i prosjektet i forkant. Det kan synes som om kommunens saksbehandlere ikke forstår at jo mer det investeres i en skisseutvikling og analyser i forkant, jo vanskeligere er det å endre og evt. begynne på nytt.

Materialet viser også at det er vanskelig for saksbehandler å ikke bli fanget av det konkrete forslaget. Det søkes primært etter kvaliteter innenfor dette forslaget og ikke kvaliteter som berører byen som sådan. Og det synes vanskelig å få utvikler til å bli inspirert til å arbeide med sammenhenger og strukturer utenfor eiendommens grenser. Dette viser seg spesielt ved hvordan trafikken er tenkt løst, som en isolert trafikkcelle, som skal ha sin tilknytning til hovedveinett og ellers uten gjennomløpende gater. Også gangveinettet er tenkt slik. Resultatet er at muligheter til bedre gangbar tilgjengelighet og nærhet innenfor den nye tettheten som etableres, overses. De grepene som foretrekkes kan forstås som forankret i en «gammeldags» oppfatning av fotgjengere. De betraktes som problem grunnet stor biltrafikk og ikke som en løsning for en mer bærekraftig bykvalitet.

Når målet med oppstartsmøtet blir å godkjenne en planskisse, frasier kommunen seg ansvaret for at det riktige prosjektet gjennomføres og kun vektlegger å gjennomføre prosjektet riktig. Det er utviklers skisse som

blir bestemmende for hvilke kvalitetskomponenter som legges inn og dermed legger premisser for resultatet. Dette er tydelig der to planskisser som ligger inntil hverandre, ikke er diskutert i sammenheng og avstemt mot hverandre.

Den overgripende komponenten som diskuteres er tetthet, men da med utgangspunkt i bruksareal. Dette tetthetsmålet er først og fremst av interesse for utviklers gjennomføringsstrategi, og gir egentlig ingen styring av bykvalitet. Det er derfor et spørsmål hvorfor kommunen bruker dette for å regulere utnyttelsen, i stedet for byggelinjer og høyder som kunne ha gitt en mye større forutsigbarhet mht. hvordan byggeprosjektet kan gi en sammenkoplet bykvalitet.

En kontekstuell forståelse av tomte utvider mulighetsrommet

Det er både byplanleggingen og byplanforskningens dilemma at effektene av fysiske tiltak ikke vil kunne måles før lenge etter at utbyggingen er realisert og tatt i bruk. Det er heller ikke slik at vi kan forvente å finne en direkte sammenheng mellom årsak -virkning. Spørsmålet om nye boligprosjekter som inngår i en fortettingsstrategi også fører til en bymessig kvalitet som er fotgjengerattraktiv, kan ikke svares på før etter mange, mange år. Det som denne artikkelen har sett på, handler om hvor vår praksis er i dag, med tanke på om vi fremdeles bygger omgivelser som er tilpasset bilbruk og transportens behov, eller om vi ser tegn til at vi er i ferd med å feste et nytt byplanparadigme hvor ikke trafikk og bilisme prioriteres. Analysene viser tydelig at det er et stykke igjen før slike holdninger også nedfelles i den indirekte og direkte utformingen av det som skal bygges. Fra det materialet som er anvendt i denne artikkelen, er det flere tegn til en retningsendring i teorien og holdningene våre, enn som konkrete løsninger. Det kan med andre ord være ting som tyder på at aktørene faktisk ikke kjenner igjen hva som er god design.

I det teoretiske feltet trekkes det opp flere komponenter som gjør det mulig å kjenne igjen hva som er kriterier for en bærekraftig bykvalitet. Disse bør kunne legges til grunn for konseptutviklingen i tidligfasen, for å få

bedre grep om boligprosjektenes bidrag til bykvalitet. Det kan synes som en forbedret praksis er å vektlegge den fysiske konteksten, altså tomtas beskaffenhet i eiendomsutviklingens mulighetsrom, mer offensivt. Fortetting kan da ikke bare behandles som et spørsmål om en mest mulig varsom tilpassning, men mer som en aktiv konseptuell sammenkopling av nye og gamle bystrukturer.

Konkluderende bemerkning

Når oppstartsmøtet betydning ikke innfris i praksis, kan det ha med manglende aksept av hverandre roller og at hensikten med reguleringsplanen er svært ulik (Børrud 2005:76–92), men det er tydelig at kommunen ikke bruker oppstartsmøtet til å konkretisere kontekstuelle kvalitetskrav, kun til å gi generelle plankrav som utvikler allerede kjenner til. Det kan derfor være at kvaliteter som løftes frem ikke er spesifikt bymessige, men heller kvaliteter og normer som er utviklet som en side av den funksjonalistiske planleggingen og den sonedelte byen, slik det fagsynet som kommer til syne i kommunens egen eksempelsamling (Bjørnstad 2013).

For å få til en indirekte design som støtter opp om en privatbiluavhengig bykvalitet, kan kommunen holde fast ved at det er «forward mapping», analyser forut for prosjektene som fører til best resultat, men da vil det være mer fornuftig å arbeide med den sammenhengende gatestrukturen som kan bidra til «walkability», enn å gi generelle overordnede kvalitetskrav til de enkelte prosjektutviklingene. En paradigmatisk retningsendring vil være å endre fokus; fra konsekvens til mulighet, fra fremkommelighet til tilgjengelighet, fra objekt til struktur, fra tetthet til nærhet. Det er også helt avgjørende for om en bymessig, bærekraftig kvalitet skal oppnås, å kunne utvikle et prosjekt som a) bygger opp om de sammenhenger som har bykvaliteter fra før b) legge opp til at det nye prosjektet bidrar til at slike kvaliteter også skapes utenfor eiendommens avgrensning. Tomtesiden i mulighetstrekanten vil da tillegges større vekt og bidra til at boligutviklinger ikke kun diskuteres som isolerte markedsøkonomiske muligheter, men også som nye bidrag til den sammenhengende bykvalitet.

Kilder:

- Arge, K. (2008). *Tverrfaglighet og fagkompetanse i prosjekters tidlige fase*, vol. 28-2008. Oslo: SINTEF byggforsk. 46 s. pp.
- Awan, M. Y. B., Hansen, G. H., Klyve, M. F., Nyhuus, M. R. og Svarstad, C. (2011). Prosjektvaluering av Løren Torg. *LAA 350 Arkitektur og byforming*. Ås: Institutt for Landskapsplanlegging, UMB.
- Bakken, T. G., Gundersen, P. N., Olesen, K. K., Sørum, E. B., Sørum, H. B. og Vatsvåg, A. (2011). Et casestudie av boligkvalitet på Løren, . *Laa 350 Arkitektur og byforming*. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, UMB.
- Barlindhaug, R., Børrud, E., Langset, B. og Nordahl, B. I. (2012). Nye boliger i storbyene. Hvem kjøper og hva slags bokkvaliteter tilbys?: Norsk Institutt for By- og regionforskning.
- Bjørnstad, H. H. (2013). *Gode byboliger? : en studie av hvordan det offentlige normer og markedets preferanser blir ivaretatt*. Ås: Universitetet for Miljø- og biovitenskap, Institutt for Landskapsplanlegging.
- Børrud, E. (2000). «Alt flyter!» – ikke! : et essay om byplanlegging i det urbane transformasjonsfeltet, *Byggekunst*, 82 (5): 10 – 21.
- Børrud, E. (2005). *Bitvis byutvikling : møte mellom privat eiendomsutvikling og offentlig byplanlegging*. CON-TEXT. Avhandling ; 17. [Oslo]: Arkitektur- og designhøgskolen i Oslo. XIII, 322, XXII s., pl. pp.
- Børrud, E. (2009). Bymorfologi som kunnskapsgrunnlag for planlegging og planforskning , *Kart og Plan*, 1 (69): 19–27.
- Børrud, E. (2012). Planlegging av en allerede bygget by. In *Utfordringer for norsk planlegging – kunnskap, bærekraft, demokrati*, pp. 206–224: Cappelen Damm Akademisk.
- Børrud, E. og Syvertsen, L. S. K. (2012). Tett, tettere, transformert? Fortetting av Oslos byggesone 2000–2010. *Arkitektur N*, 14 (5): 39–48.
- Børrud, E. (2013). Kontekstualisme som strategisk mellomposisjon, *Magasinet Kote* 2. pp. 19–23.
- Campoli, J. (2012). *Made for Walking: Density and Neighborhood Form*. Cambridge, MA The Lincoln Institute of Land Policy
- Crookston, M., Clarke, P. og Averly, J. (1996). The compact city and the Quality of life. In Jenks, M., Burton, E. og Williams, K. (eds) *The Compact city: a sustainable urban form?*, pp. s. 134–142. London: E og FN Spon.
- Eiendomsmeidlerforbund, N. (2013). *Boligprisstatistikk – Historiske priser*. http://www.nef.no/xp/pub/topp/boligprisstatistikk/historiske_priser/index.html.
- Elmore, R. F. (1979). Backward Mapping: Implementation Research and Policy Decisions. *Political Science Quarterly*, 94 (4): 601–616.
- Evidens og Spacescape. (2011). *Värdering av Stadskvaliteter: Resultat från Stockholmsregionen*. <http://www.evidensgruppen.se/content/vaerdering-av-stadskvaliteter>.
- Florida, R. (2005). *Cities and the creative class*. New York: Routledge. VIII, 198 s. pp.
- Gehl, J. (1971). *Livet mellem husene*. København: Arkitektens Forlag. 213 s. : ill. pp.
- Gehl, J. og Gemzøe, L. (1996). *Public spaces – public life*. Copenhagen: Danish Architectural Press and the Royal Danish Academy of Fine Arts, School of Architecture Publishers.
- Gehl, J. (2010). *Byer for mennesker*. København: Bogværket. 273 s. pp.
- Glaeser, E. L. (2012). *Triumph of the city*. London: Pan Books. 338 s. [4] pl. pp.
- Grønning, M. (2010). *Reinventing Oslo. The Social Democratic City in its Age of Opulence*, . unpublished: University IUAV-Venice.
- Guttu, J. og Thorén, A.-K. H. (1999). *Fortetting med kvalitet: bebyggelse og grønnstruktur*. Oslo: Miljøverndepartementet. 84 s. pp.
- Hafid, S. og Jensen, M. L. (2011). Kvalitet på utearealer ved fortetting. *LAA350 – Arkitektur og byform*. Ås: Institutt for landskapsplanlegging, UMB
- Hagson, A. (2004). *Stads- och trafikplaneringens paradig: en studie av SCAFT 1968, dess förebilder och efterföljare*, vol. nr 2230. Göteborg: School of Electrical and Computer Engineering, Chalmers tekniska högskola. 297 s. : ill. pp.
- Helle, K. (2006). *Norsk byhistorie: urbanisering gjennom 1300 år*. Oslo: Pax. 585 s. : ill.
- Jacobs, J. (1961). *The death and life of great American cities*. New York: Random House. 458 s.
- Jacobs, J. (1970). *The economy of cities*. New York: Vintage Books. 268 s. : ill. pp.
- Jenks, M., Burton, E. og Williams, K. (1996). *The Compact city: a sustainable urban form?* London: E og FN Spon. X, 350 s. pp.
- Jensen, R. H. (2009). Forhandling med planmyndighet. In Røsnes, A. E. og Kristoffersen, Ø. R. (eds) *Eiendomsutvikling i tidlig fase: erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og*

- byutvikling, pp. s.96 – 107. Oslo: Senter for eiendomsfag.
- Kvorning, J., Tournay, Bruno og Poulsen, Lisbeth Nørskov. (2009). Den tette by. Danske eksempler. København: Center for Byplanlægning, Kunstakademiets Arkitektskole.
- Kørte, K. Ø. (2013). *Bykvalitet – et studie av utbyggingsplaner i «Hovinbyen» i Oslo*. Ås: Universitetet for Miljø og Biovitenskap, Institutt for landskapsplanlegging.
- Lillebye, E. (2007). *The street as an extended road notion: the architectural and functional significance of the street as a social arena*, vol. 2007:119. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. XXII, 645 s. : ill. pp.
- Lund, E. (2013). *Tre år til oppstart – effektiv kvalitetssikring? En undersøkelse av tidligfasens betydning for 6 prosjektråder innenfor «Hovinbyen», Oslo*. Ås: Universitetet for Miljø og biovitenskap, , Institutt for landskapsplanlegging.
- Meel, B. (2009). Verdi- og risikovurdering av utviklingseiendom: Om bruk av forhandlingskalkyler i verdifastsettelsen. In Røsnes, A. E. og Kristoffersen, Ø. R. (eds) *Eiendomsutvikling i tidlig fase: erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og byutvikling*, pp. s.78–95. Oslo: Senter for eiendomsfag.
- Miles, M. E., Berens, G. og Weiss, M. A. (2000). *Real estate development: principles and process*. Washington, D.C.: Urban Land Institute. XVI, 578 s. : ill. pp.
- Miljøverdepartementet. (2008: (Veileder T- 1490)). *Reguleringsplan Utarbeiding av reguleringsplaner etter plan- og bygningsloven* Oslo: Miljøverdepartementet. 77 s. : ill.
- Miljøverndepartementet. (2008). *Om lov om planlegging og byggesaksbehandling (plan- og bygningsloven) (plandelen): tilråding fra Miljøverndepartementet av 15. februar 2008, godkjent i statsråd samme dag. (Regjeringen Stoltenberg II)*. [Oslo]: [Regjeringen]. 286 s.
- Nordahl, B. (2006). *Deciding on development: collaboration between markets and local governments*, vol. 2006:96. Trondheim: Norges teknisk-naturvitenskapelige universitet. 367 s. : ill. pp.
- Nordahl, B. (2009). Reguleringsrisiko og reguleringsprofil. In Røsnes, A. E. og Kristoffersen, Ø. R. (eds) *Eiendomsutvikling i tidlig fase: erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og byutvikling*, pp. s.108–129. Oslo: Senter for eiendomsfag.
- Næss, P. (1995). *Urban Form and Energy Use for Transport. ANordic Experience*. Dr.grads avhandling. Trondheim: Norges tekniske høgskole i Trondheim, Institutt for by- og regionplanlegging. 303 pp.
- Plan-og bygningsetaten. (2006). *Prosessforbedringstiltak for innsendt plan*: Oslo Kommune.
- Plan-og bygningsetaten. (2012a). *God boligfortetting i Oslo: eksempelsamling*: Oslo, Oslo kommune, 46 s. : ill.
- Plan-ogbygningsetaten. (2012b). *Utearealnormer Normer for felles leke- og uteoppholdsarealer for boligbygging i indre Oslo*. Oslo: Oslo kommune.
- Rønneberg, L. (2013). *Accessibility in project based urban development – An analysis of the street network in Oslo*. Master thesis. Ås: Norwegian University of Life Sciences, Department of Landscape Architecture and Spatial planning.
- Røsnes, A. E. og Kristoffersen, Ø. R. (2009). *Eiendomsutvikling i tidlig fase: erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og byutvikling*. Oslo: Senter for eiendomsfag. 228 s.
- Saglie, I.-L. (1998). *Density and town planning: implementing a densification policy*, vol. 4-98. Oslo: NIBR. 366 s. : ill. pp.
- Samset, K. (2008). *Prosjekt i tidligfasen: valg av konsept*. Trondheim: Tapir akademisk forl. 344 s. : ill. pp.
- Sjaastad, M., Hansen, T. og Medby, P. (2007). *Bokvalitet i by og etterspurte bebyggelsestyper*, vol. 10-2007. Oslo: SINTEF Byggforsk. 201 s. : ill. pp.
- Stähle, A. (2008). *Compact sprawl: exploring public open space and contradictions in urban density*. Stockholm: KTH. 242 s. : ill. pp.
- Svendler, H. P. og Bruus Thomsen, A. (eds). (2013). *Fremtidens forstæder*. [København]: Realdania. 190 s. : ill. pp.
- Tiesdell, S. og Adams, D. (eds). (2011). *Urban design in the real estate development process: policy tools and property decisions*: Wiley Blackwell. 344 s. pp.
- WalkScore. (2013). <http://www.walkscore.com>.
- Webster, C. (2010). Pricing accessibility: Urban morphology, design and missing markets. *Progress in Planning*, 73 (2): 77–111.