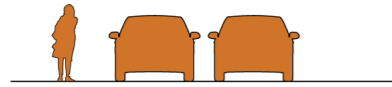


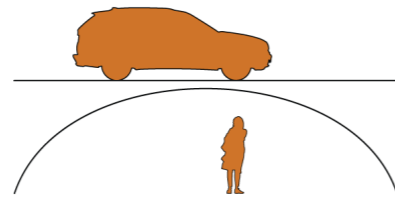
Folk og vei - en typologisk studie av bedre gangforbindelser mellom nabolag

Dagens typologier

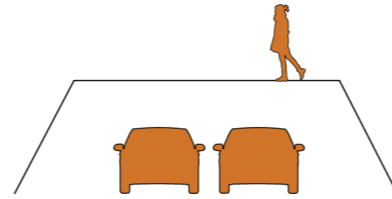
Vei



Undergang



Overgang

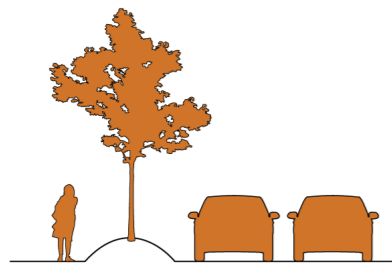


Prosjektområdet er preget av industri og infrastruktur. Ulven er et sentralt ledd i godstrafikken og strømmettet i Oslo. I tillegg møtes Østre Aker vei og E6 på Ring 3 her. Fotgjengere er nedprioritert og eksisterende fotgjengerfelt ligger tett opp mot trafikken. Området er derfor lite tilpasset gode boliger og nabolag.

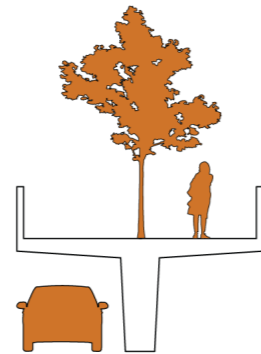
Nå er området i en transformasjonsfase til å bli en ny bydel etter prinsipp om 10-minutters byen. Våre grep ønsker å tilrettelegge infrastrukturen slik at nabolagene prioriteres i større grad. Ved å legge om og transformere veier og gater øker vi forbindelsene internt og ut fra Ulven. Fotgjengere vil bli prioritert over motorisert ferdsel. Det er lagt spesiell vekt på forbindelser til grønnstrukturer i en radius på 5 og 10 minutter fra Ulven Torg.

Nye typologier

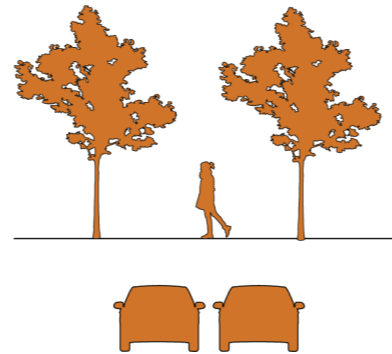
Gate



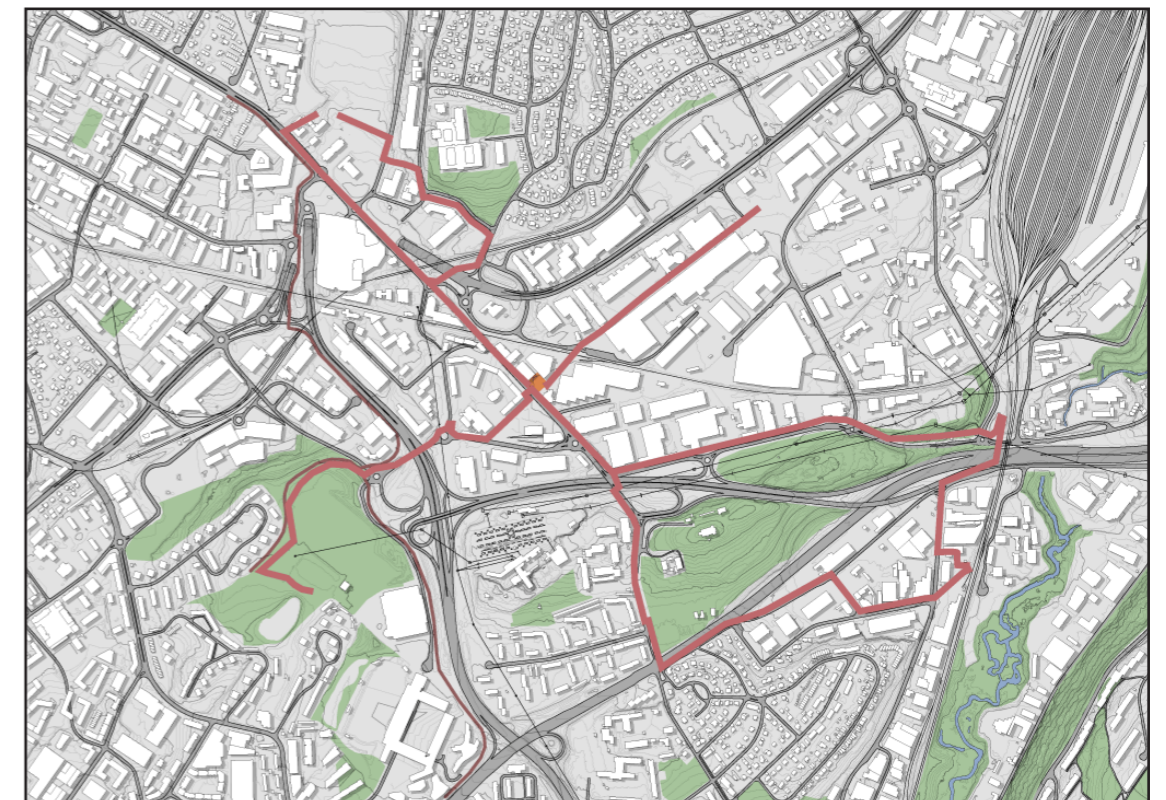
Gangbro



Lokk

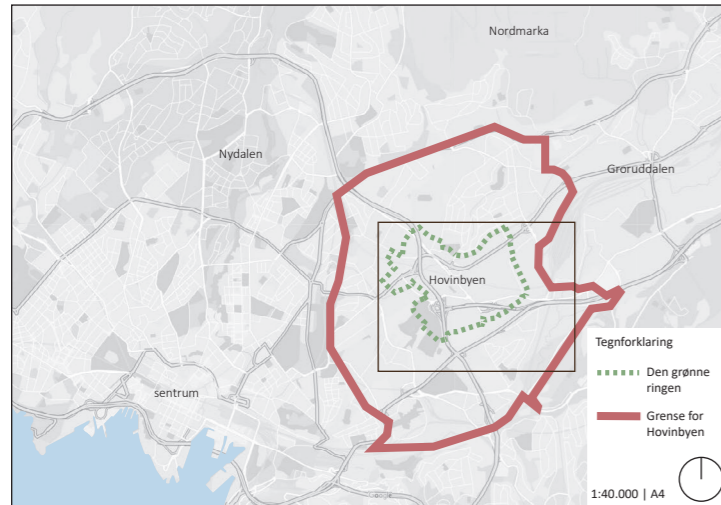


- Grønnstrukturer
- Alnaelva
- Bygninger
- Harde flater
- Veier
- Ulven Torg
- Lokk
- Traséer
- Tilrettelagt sykkelvei



LAA 341 BYLANDSKAPET SOM SOSIAL ARENA

Underliggende strukturer



Hovinbyen er planlagt å bli hjem for totalt 100.000 mennesker fram mot 2030. Landskapet transformeres fra et industrilandskap til en levende bydel.

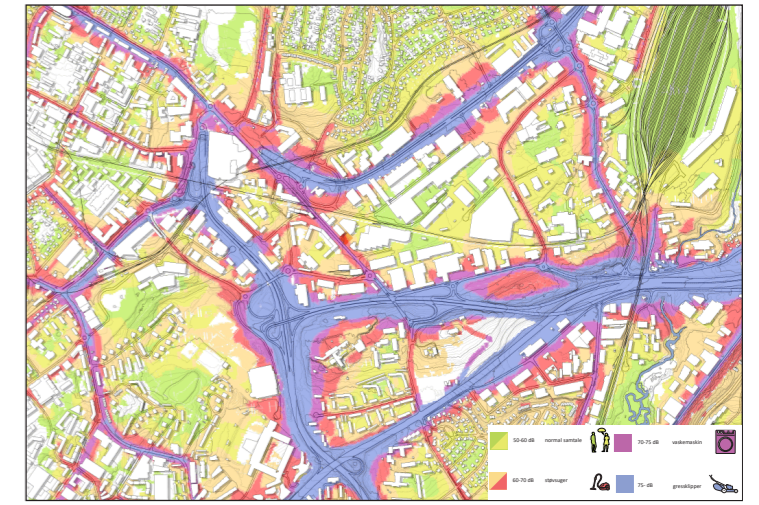
Per i dag er det bygget boliger for 40.000 innbyggere. Utbyggingsgraden vil derfor øke de neste årene.



Nærhetsbyen er prinsippet om å ha hverdagen i en radius på 10 minutters gange. Dagens arealplanlegging legger opp til at flest mulig går, sykler eller tar kollektivtransport. Grønn mobilitet inngår i FNs bærekraftsmål 11.7, som handler om at alle skal ha tilgang til trygge, grønne og tilgjengelige grøntområder og offentlige rom.



Hovinbyen har flere viktige eksisterende grøntområder. Den nye grønnstrukturen er planlagt som lommeparker og smalere grønndrag mellom bebyggelse og infrastruktur i en grønn ring rundt Ulven Torg. Flere parker er planlagt i tilknytning til den grønne ringen. Dette skal forbedre tilgangen til grøntarealer i Hovinbyen.

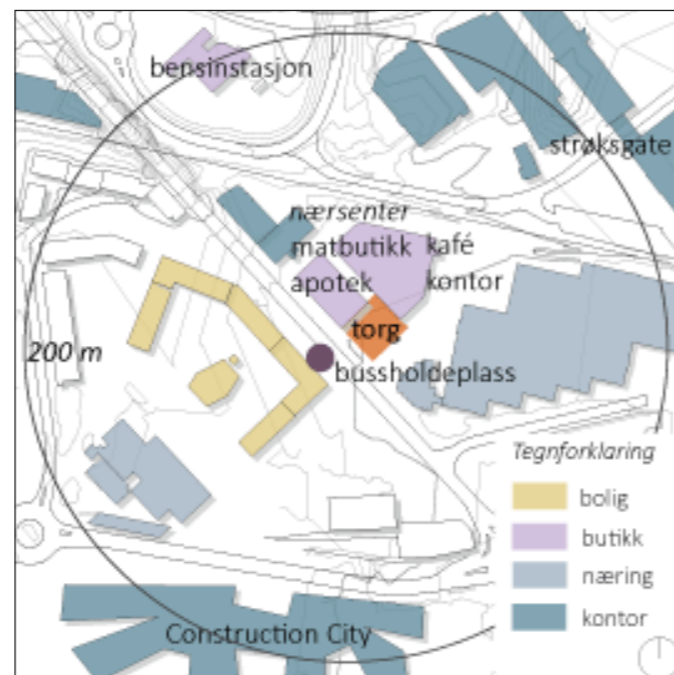


Jevn støy fra veiene er det mest forstyrrende element i hverdagen og kan over lengre tid gi dårligere helse. Veier gir også luftforurensning av veistøv fra bildekk og eksos fra kjøretøy med fossilt drivstoff for omkringliggende områder.

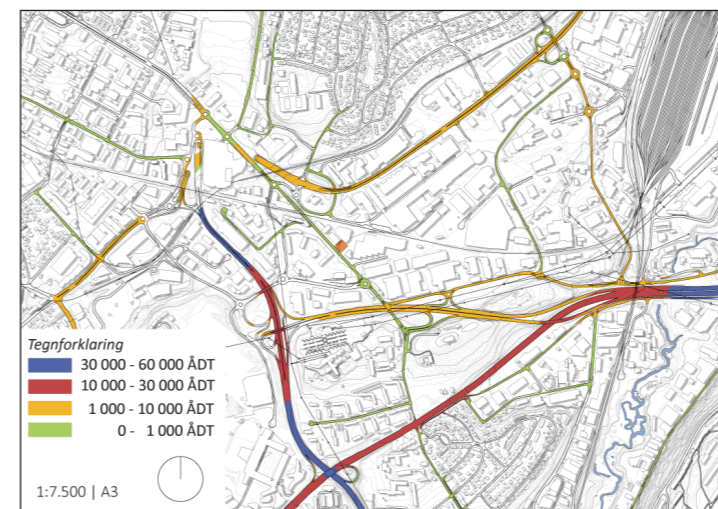


OBOS er den største utbyggeren i området og står for mye av transformeringen. Økern Sentrum er planlagt som et flerfunksjonelt bysentrum. Det gamle kjøpesenteret vil bli et sted for både næring, kultur, handel og boliger.

Hovinbyen vil også huse mange arbeidsplasser utover dagens industrinæring. Gjennom Strategisk plan er det ønsket mellom 50.000-100.000 arbeidsplasser i løpet av planperioden.

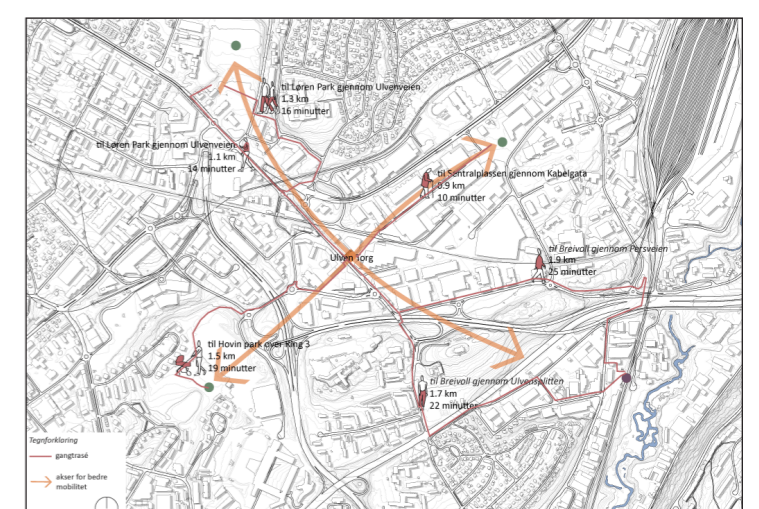


Ulven Torg huser en kafé, matbutikken, et apotek og kontorer. Plassen fungerer som et sentrum for nabolaget Ulven og blir midtpunktet i et større boligkvarter.



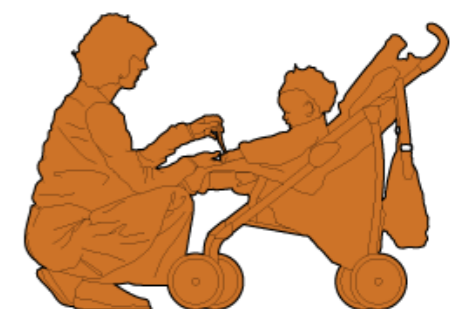
Flere av veiene i området har svært høy årsgjennomsnittlig trafikktetthet (ÅDT). Ulvensplitten er en del av E6 og Ring 3 og er en viktig vei gjennom Oslo. Mesteparten av trafikken på Ulven i dag er ikke lokal innfartstrafikk, men regional gjennomfartstrafikk.

Det finnes flere planer for å forbedre dagens infrastruktur, fra regjeringen, Oslo kommune og Statens Vegvesen. Disse er ikke vedtatt.



Mange funksjoner i området ligger i nært hverandre i luftlinje, men har i realiteten store barrierer som jernbanespor, bilveier, skrenter, gjerder og bygninger. Dette svekker den opplevde avstanden til et reisemål, som drastisk senker bruken av nærmiljøet.

LAA 341 BYLANDSKAPET SOM SOSIAL ARENA



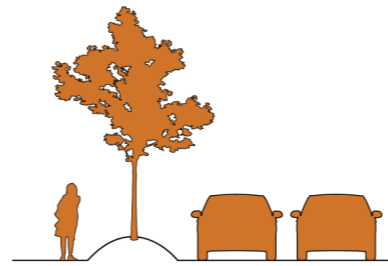
Typologi 1: Gate

Riksvei 163 oppleves idag som en barriere, med kun to krysningspunkter innenfor prosjektområdet og årsdøgnetrafikk på 24.000 kjøretøy. Gaten gir Ulven et bymessig preg og øker tilgjengeligheten mellom Risløkka og Ulven. Det tilrettelegges for aktive fasader mot gaten og inngangspartier for nye boligstrukturer ut mot gaten. Planen kobler seg på både eksisterende og forventet gatenett. Myke trafikanter prioriteres i større grad, og gaten vil oppleves som et byrom for det fremtidige nabolaget. Gaten vil få endre fartsgrense

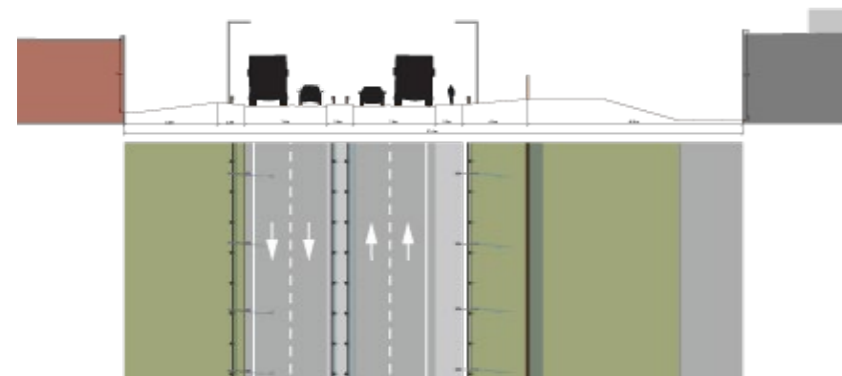
Østre Aker Vei

fra 80km/t til 50 km/t. Å redusere hastigheten på trafikken vil bidra til bedre luftkvalitet og mindre støy for omkringliggende nabolag.

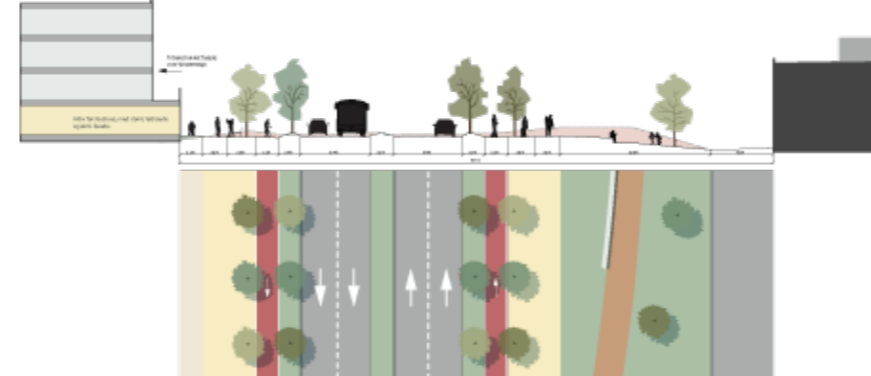
Fysiske tiltak inkluderer å erstatte rundkjøringer med gatekryss, grønne rabatter, gatetrær, sykkelfelt, bussholdeplasser, bredere fortau og inngangspartier mot gaten.



Før



Etter



gate: gater forbindes ofte med byer og tettsteder. En gate har ofte fasaderekker eller vegger i form av trekker. Typisk vil gater ha mer rettlinjert og strammere geometri enn veier, med flere kryssinger og fortau med kantstein. (Bymiljøetaten, 2020)



- Tegnforklaring
- Grønnstrukturer
 - Alnaelva
 - Bygninger
 - Bygninger nye
 - Harde flater og gangtrasé
 - Veier
 - Ulven Torg
 - Trær

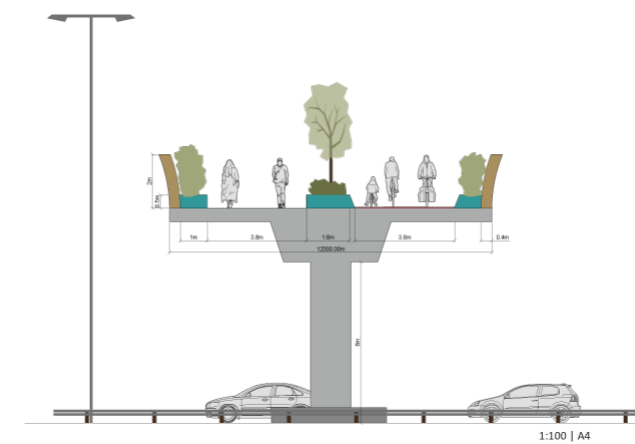
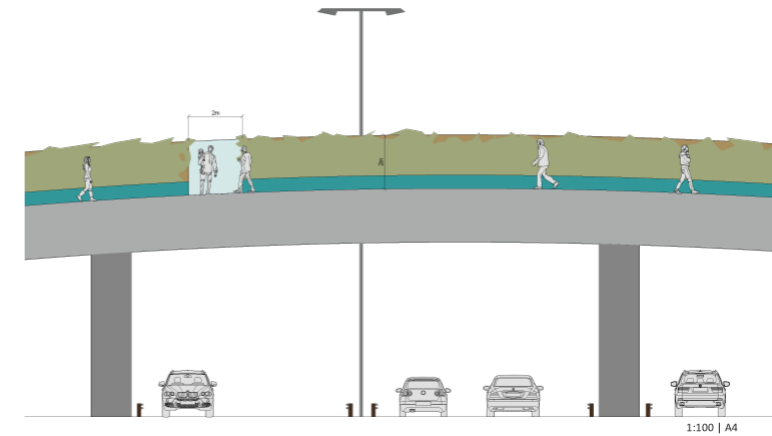
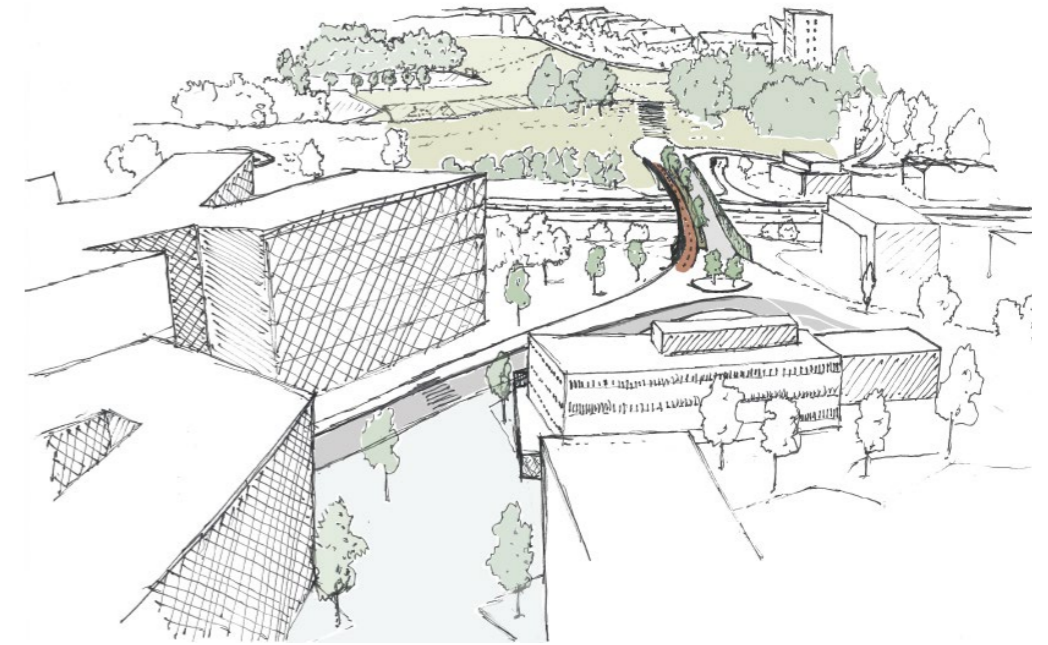
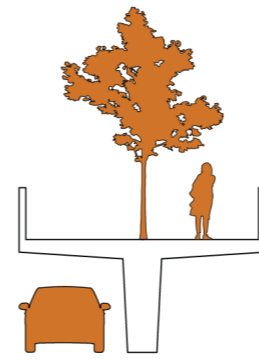
LAA 341 BYLANDSKAPET SOM SOSIAL ARENA



Typologi 2: Gangbro Ring 3

Dagens bro over Ring 3 består av to kjørefelt og et smalere gangfelt. Ring 3 har en årsdøgntrafikk på 67.000 kjøretøy. Broen blir transformert til en gangbro som prioriterer myke trafikanter, mens biltrafikken flyttes lenger sør. Gangbroen minsker den opplevde avstanden til viktige grøntområder, sport og kulturarrangementer. Broen skiller gang-, og sykkelfelt og skal både fungere som et byrom, en gjennomfartsåre, og som en møteplass. Derfor utformes den med trær, plantekasser og sittebenker.

Gang- og sykkelbru: separat bru som ved offentlig trafikkskilt er bestemt for gående, syklende eller kombinert gang og sykkeltrafikk. (Statens Vegvesen, 2021)



- Tegnforklaring
- Grønnstrukturer
 - Alnaelva
 - Bygninger
 - Bygninger nye
 - Harde flater og gangtrase
 - Veier
 - Ulven Torg
 - Støypvoll
 - Trær
 - Traséer
 - Tilrettelagt sykkelvei



LAA 341 BYLANDSKAPET SOM SOSIAL ARENA

Typologi 3: Lokk

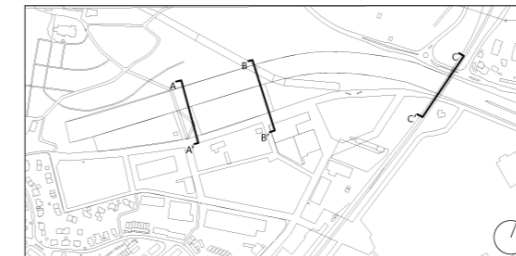
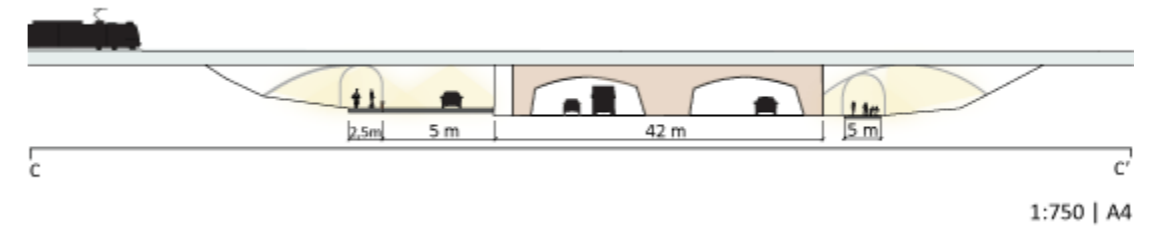
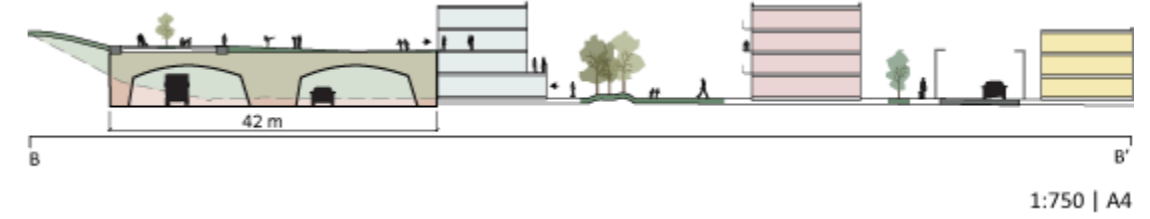
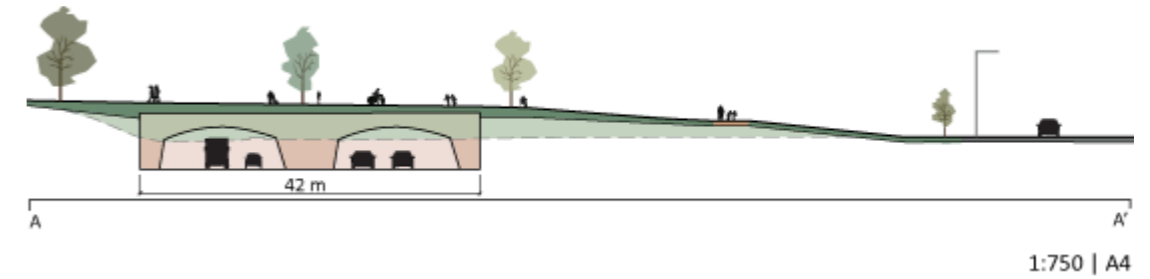
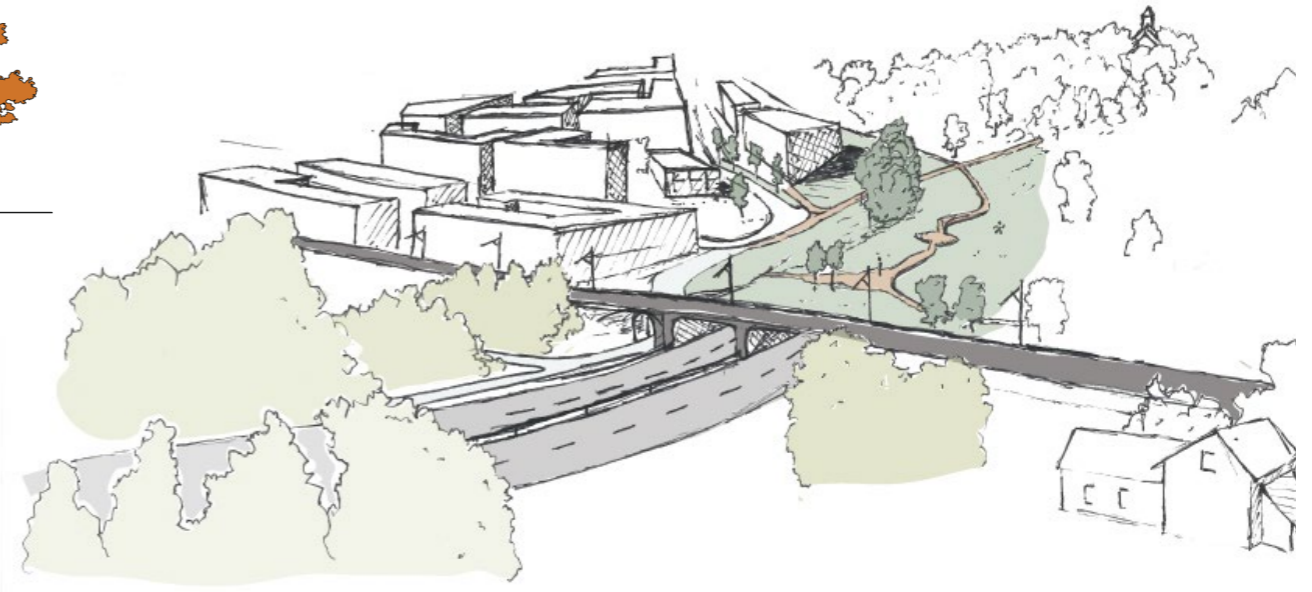
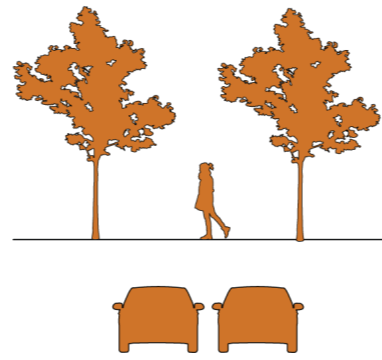
E6

Lokket strekker seg fra den nye tunellen som er planlagt i prosjektet E6 Oslo Øst til Alnaelva. Lokket tillater at landskapet ved gravlunden knyttes til Breivoll. Industriområdet ligger kilt mellom Alnabanen og E6. Mot sør er det småhusbebyggelse. Det er planlagt for transformasjon av hele industriområdet til boligblokker. Prosjektet tar blandt annet utgangspunkt i Veiledende Plan for Offentlige Rom: Breivoll. Området har vært et industrilandskap siden 30-tallet, med

veglokk/vegoverbygg: konstruksjoner som bygges over vegen for å utnytte arealet over, bedre trafiksikkerheten og/eller miljølemper. (Statens Vegvesen, 2021)

verneverdig bebyggelsesom vitner om områdets historie. Breivoll ligger i en dal mellom Østre Aker Gravlund og den trekledde skråningen mot Hellerud. Dette definerer et landskapsrom med tydelige grønne vegger. Langs med industriområdet og Alnabanen meandrerer Alnaelva. Området rundt elva er viktig økologisk og som et rekreasjonsområde. Områdets økologi og historie gir Breivoll en tydelig identitet.

Veglokkets dimensjonering er basert på Håndbok for Vegtunneler N500. Dimensjonering av lokk fra Vegoverbygg 161 er utgått. Vegvesenet har gått bort ifra å tegne veglokk i nye vegprosjekter, men i dette tilfellet mener vi at det vil ha positive kvaliteter for området.



- Tegnforklaring
- Grønnstrukturer
 - Alnaelva
 - Bygninger
 - Bygninger nye
 - Harde flater og gangtrasé
 - Veier
 - Ulven Torg
 - Trær
 - Traséer
 - Tilrettelagt sykkelvei



LAA 341 BYLANDSKAPET SOM SOSIAL ARENA

Kildehenvisning

Byantikvaren i Oslo Kommune. (2015). Nyere tids kulturminner. Bygninger, veier og landskap. Kartlegging av kulturminner- og miljøer langs E6 traseen fra Alnabru til kommunegrensen mot Oppegård. . Tilgjengelig fra: <https://docplayer.me/55748964-Nyere-tids-kulturminner.html> (lest 30.11.2021).

Bymiljøetaten i Oslo kommune. (2020). Gatennormal for Oslo. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/134032-1611566813/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Gatennormal%20og%20normmark/Gate-%20og%20veinormaler/Gatennormal%20for%20Oslo.pdf>.

FN-sambandet. (2021). FNs bærekraftsmål. Tilgjengelig fra: <https://www.fn.no/om-fn/fns-baerekraftsmaal> (lest 25.10.2021).

McClure, C. J. W., Ware, H. E., Carlisle, J., Kaltenecker, G. & Barber, J. R. (2013). An experimental investigation into the effects of traffic noise on distributions of birds: avoiding the phantom road. Proc. R. Soc. B, 280 (1773): 20132290.

Miljøstatus. (2021). Støy. Tilgjengelig fra: <https://miljostatus.miljodirektoratet.no/tema/forurensning/stoy/> (lest 23.11.2021).

Nilsson, M., Klæboe, R., Bengtsson, J., Forssén, J., Hornikx, M., van der Aa, B., Rådsten-Ekman, M., Defrance, J. r. m., Jean, P., Koussa, F., et al. (2013). NOVEL SOLUTIONS FOR QUIETER AND GREENER CITIES.

Oslo Kommune. (2021). Befolkningsutvikling i Bydel Grünerløkka. Tilgjengelig fra: <https://bydelsfakta.oslo.kommune.no/bydel/grunerlokka/befolkningsutvikling> (lest 23.11.2021).

Plan- og bygningsetaten. (2013). Den fargerike byen ved Alna; Veiledende plan for det offentlige rom på Breivoll (VPOR). Oslo: Oslo Kommune.

Plan- og bygningsetaten. (2016). Haraldrud Veiledende plan for offentlig rom. Oslo: Oslo Kommune.

Plan- og bygningsetaten. (2018). Prinsippplan med handlingsprogram for Den grønne ringen. Oslo: Oslo Kommune.

Plan- og bygningsetaten. (2020). Strategisk plan for Hovinbyen. Oslo: Oslo Kommune.

Statens Vegvesen. (1995). Håndbok 161 Vegoverbygg. Oslo: Vegbokdirektoratet.

Statens Vegvesen. (2015). Håndbok N400 Bruprosjektering. Oslo: Vegdirektoratet.

Statens Vegvesen. (2016a). Håndbok N500 Vegtuneller.

Statens Vegvesen. (2016b). Planprogram E6 Manglerudprosjektet. Oslo: Statens Vegvesen.

Statens Vegvesen. (2018). E6 Oslo øst. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e6osloost/vedlegg/e6-oslo-ost-informasjonsmotessept.2018.pdf> (lest 2.12.2021).

Statens Vegvesen. (2019). E6 Oslo øst. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/utbygging/e6osloost/vedlegg/fakta-brosjyre-e6-oslo-ost.pdf> (lest 2.12.2021).

Statens Vegvesen. (2021a). Definisjonsliste for Statens Vegvesens håndbøker. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/fag/publikasjoner/handboker/definisjoner/> (lest 1.12.2021).

Statens Vegvesen. (2021b). E6 Oslo Øst. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6osloost/> (lest 2.12.2021).

Statens Vegvesen. (2021c). E6 Oslo øst satt på vent. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/vegprosjekter/europaveg/e6osloost/nyhetsarkiv/e6-oslo-ost-satt-pa-vent/> (lest 2.12.2021).

Sørgjerd, C. & Bentzrød, S. B. (2021, 19.3.2021). Oslo-prosjekter settes på vent: Her er milliardplanene regjeringen ikke prioriterer. Aftenposten.

Økern Løren. (2018). OBOS vil bygge leiligheter langs Østre Aker Vei 24. Tilgjengelig fra: <http://www.okernloren.no/2018/10/05/obos-vil-bygge-leiligheter-langs-ostre-aker-vei-24/> (lest 2.12.2021).

Aasvang, G. M. (2012). Helsebelastning som skyldes veitrafikkstøy i Norge: Nasjonalt folkehelseinstitutt.

