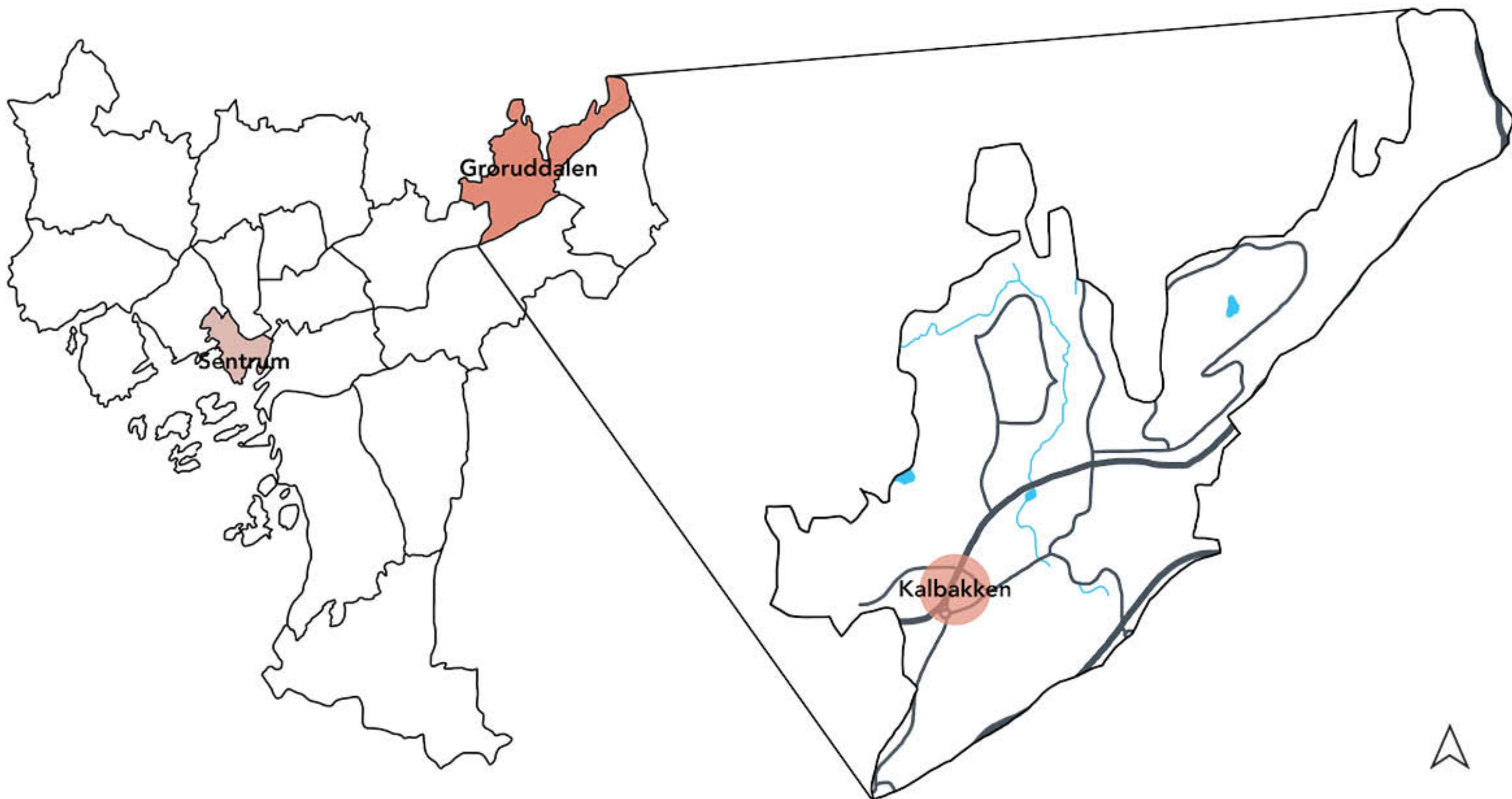


KALBAKKEN



DETTE ER KALBAKKEN



Fig.1: Collage fra Kalbakken
(Elverum 2022)

ANALYSER - TILBUD OG TJENESTER / MOBILITET OG FARTSGRENSER



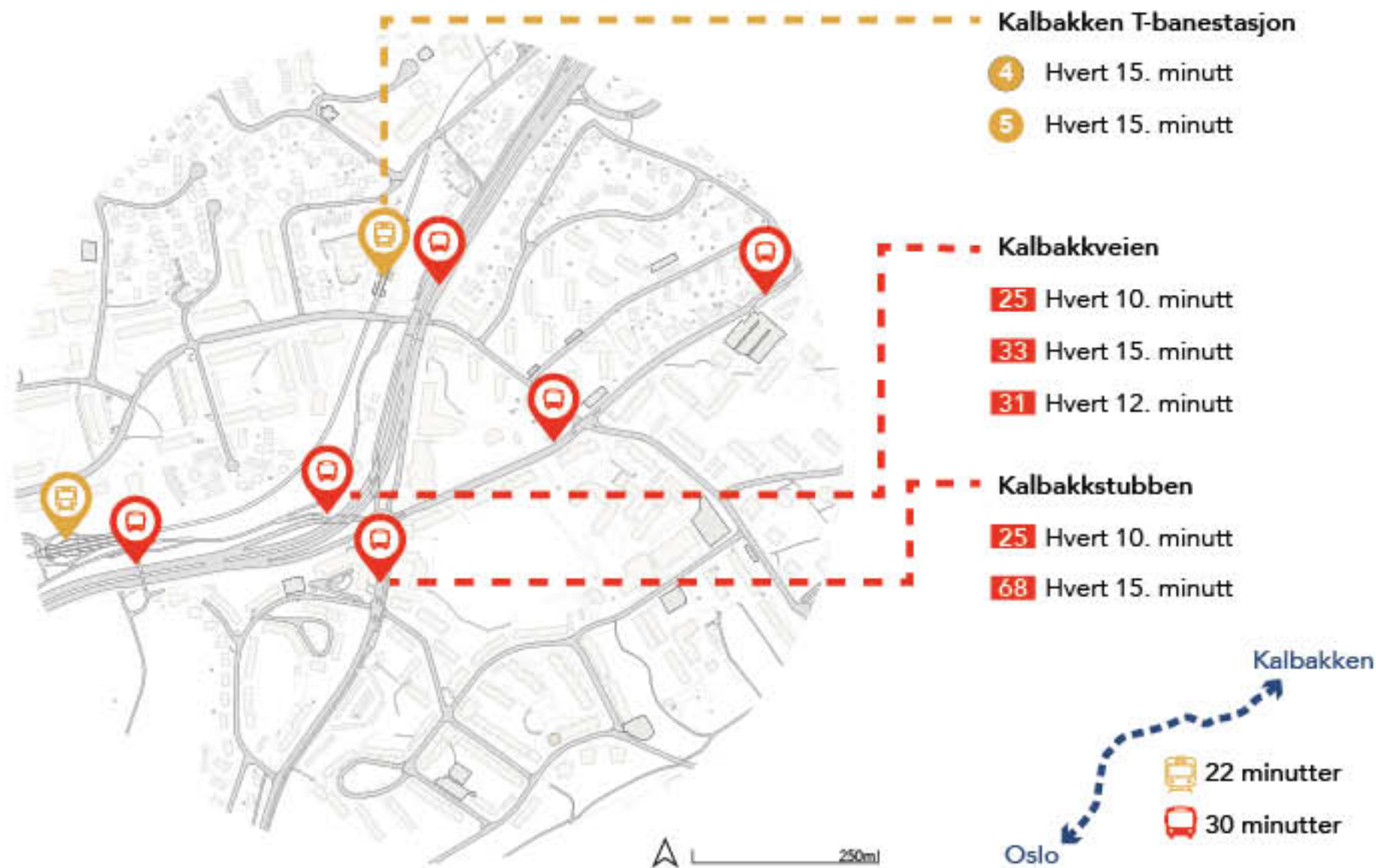
TEGNFORKLARING

	Bensinstasjon		Barneskole
	Kiosk		Barnehage
	Dagligvarer		Lekeplass
	Spisesteder		Treningssenter
	Tannlege		Fotballbane
	Sykehus		Svømmehall
	Eldreomsorg		Samfunnshus
	Åpen fastmark		

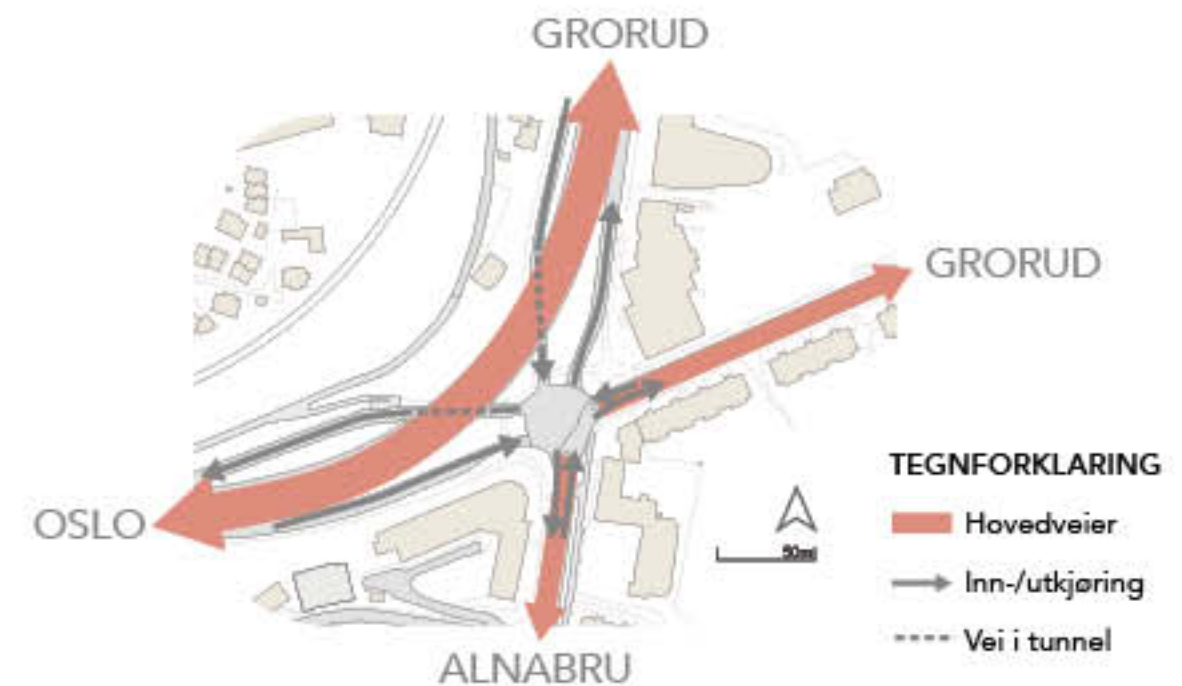
Relativt god dekning av tjenester i tilknytning til sentrene og Nordby skole, noe som skaper en antydning til sentrum. Lite sammenhengende grønnstruktur og mangler i kulturtilbud.

Kalbakken er et meget bilbasert sted, der området utvikling kan sees som prisgitt av bilveienes bruk og plassering. Kartet viser hvilke fartsgrenser som gjelder for de ulike veiene.

ANALYSER - KOLLEKTIVTILBUD / RUNDKJØRINGEN

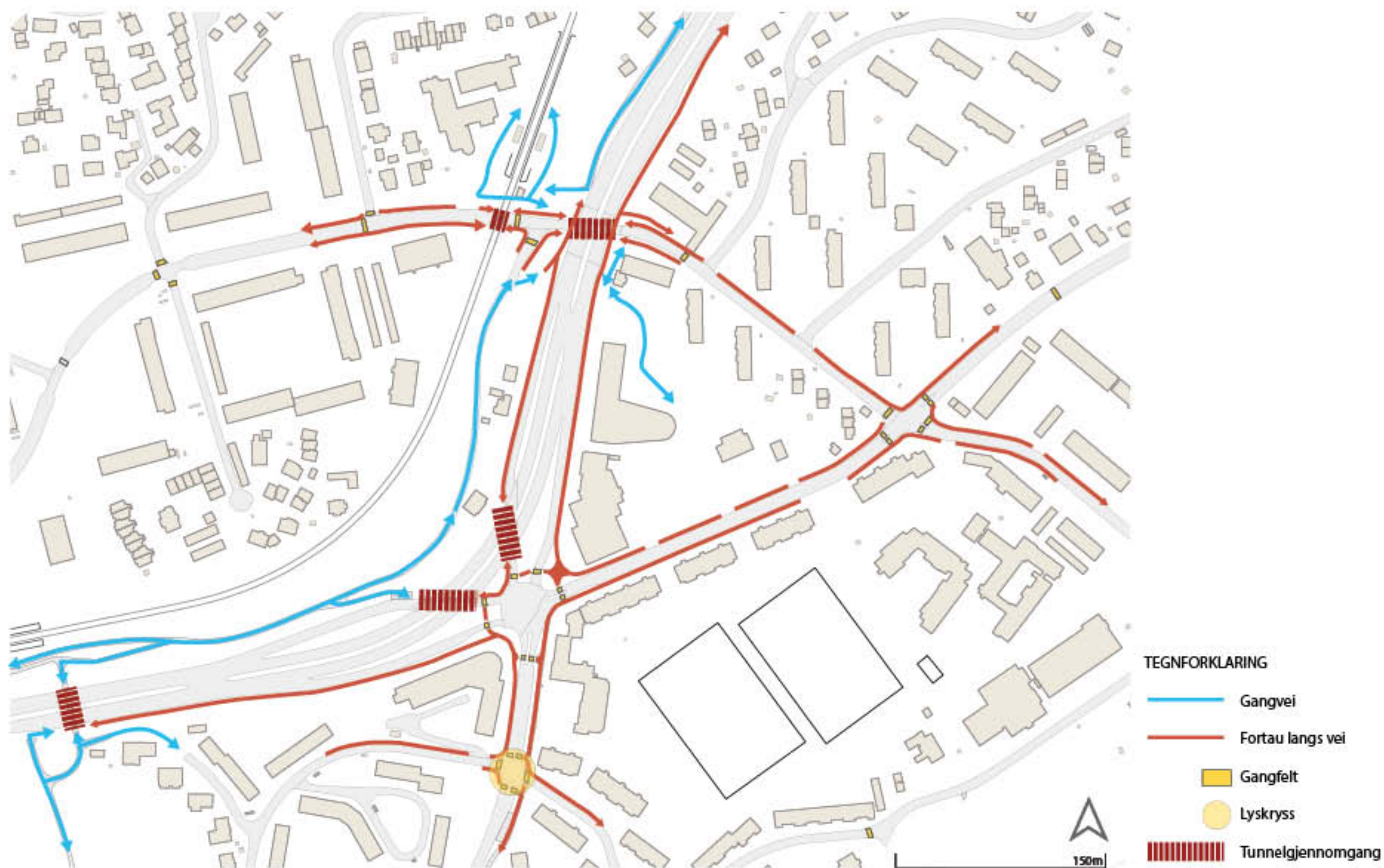


Kollektivtilbudet på Kalbakken er, i likhet med flere steder i Groruddalen, meget godt. Det er kort avstand mellom bebyggelsen og de forskjellige holdeplassene, og det er lagt opp til gangbarhet.



Ved å se nærmere på rundkjøringen ved senteret, ser man hvordan dette planskilte krysset kobler tre veier sammen. På grunn av Trondheimsveiens høye fart og kapasitet er denne løsningen med ramper skapt, men dette gjør det vanskelig å lese og manøvrere seg i krysset som gående og syklende.

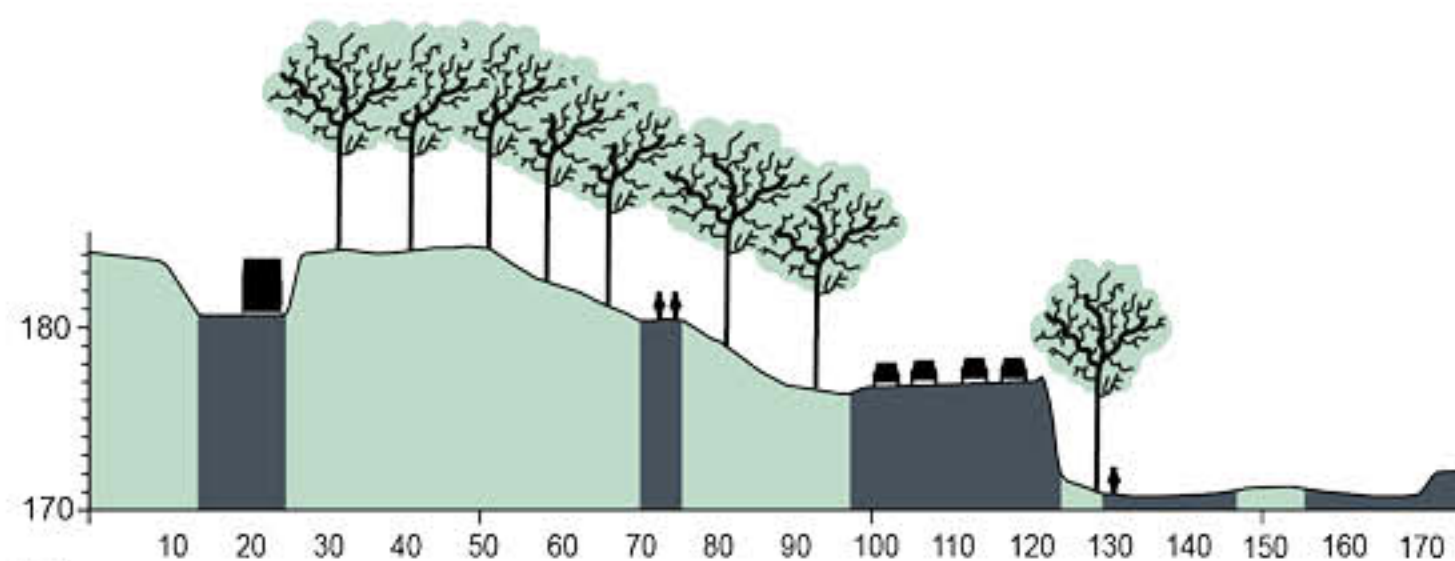
ANALYSER - BEVEGELSESLINJER



Analysen viser hvor kompleks veisystemet på Kalbakken er for gående og syklende. Flere fortau brytes av kryss uten gangfelt.

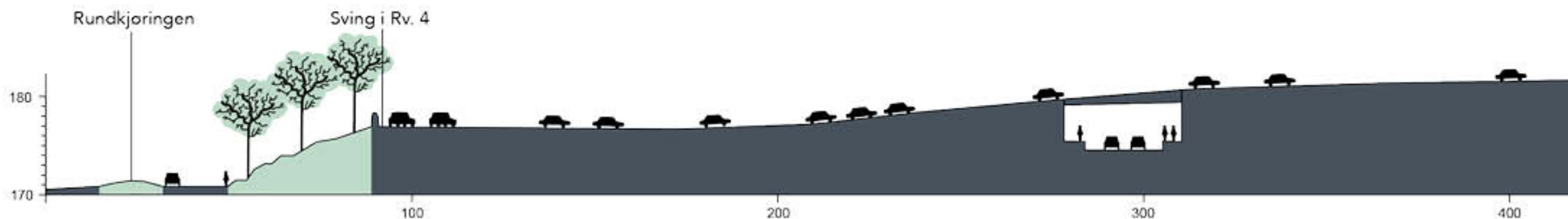
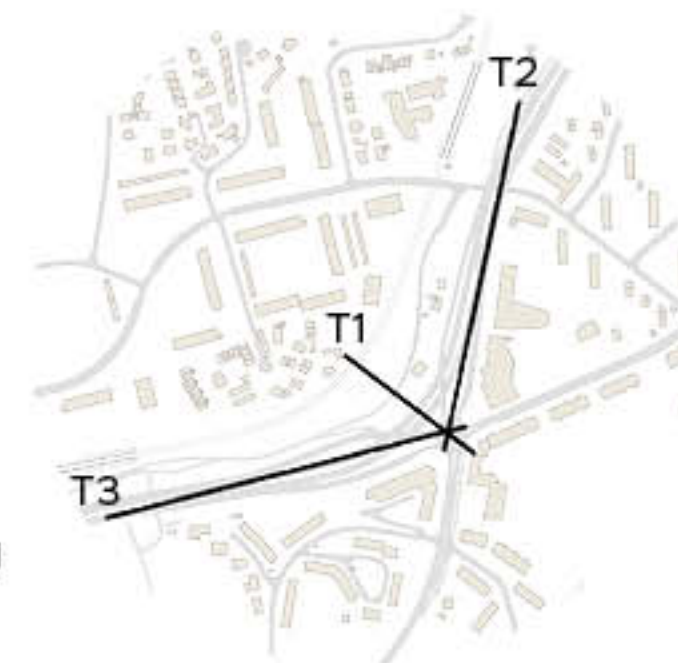
Tunnelløsning er eneste måte å krysse Trondheimsveien på og gangveier slås sammen med små bilveier.

ANALYSER - TERRENGSNITT

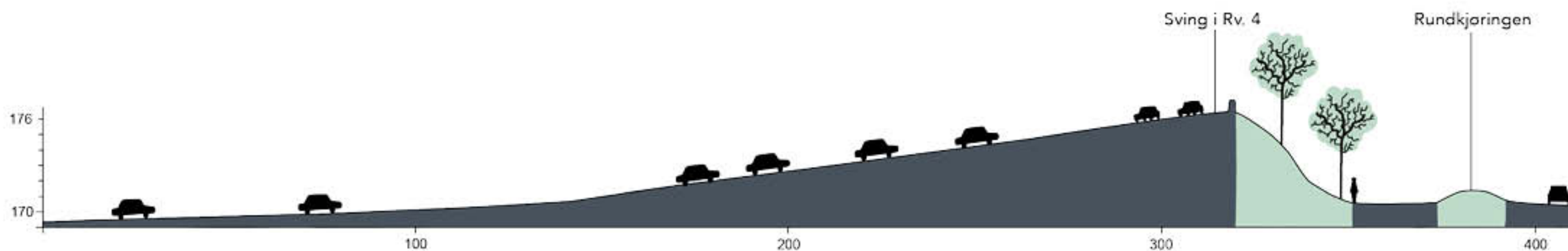


T1

Kalbakken er preget av kompliserte helninger. Ved rundkjøringen er det merkelig forskjell i terrenget nord og sør for Trondheimsveien. Terrenget stiger fra sørvest mot nordøst i Trondheimsveien.



T2

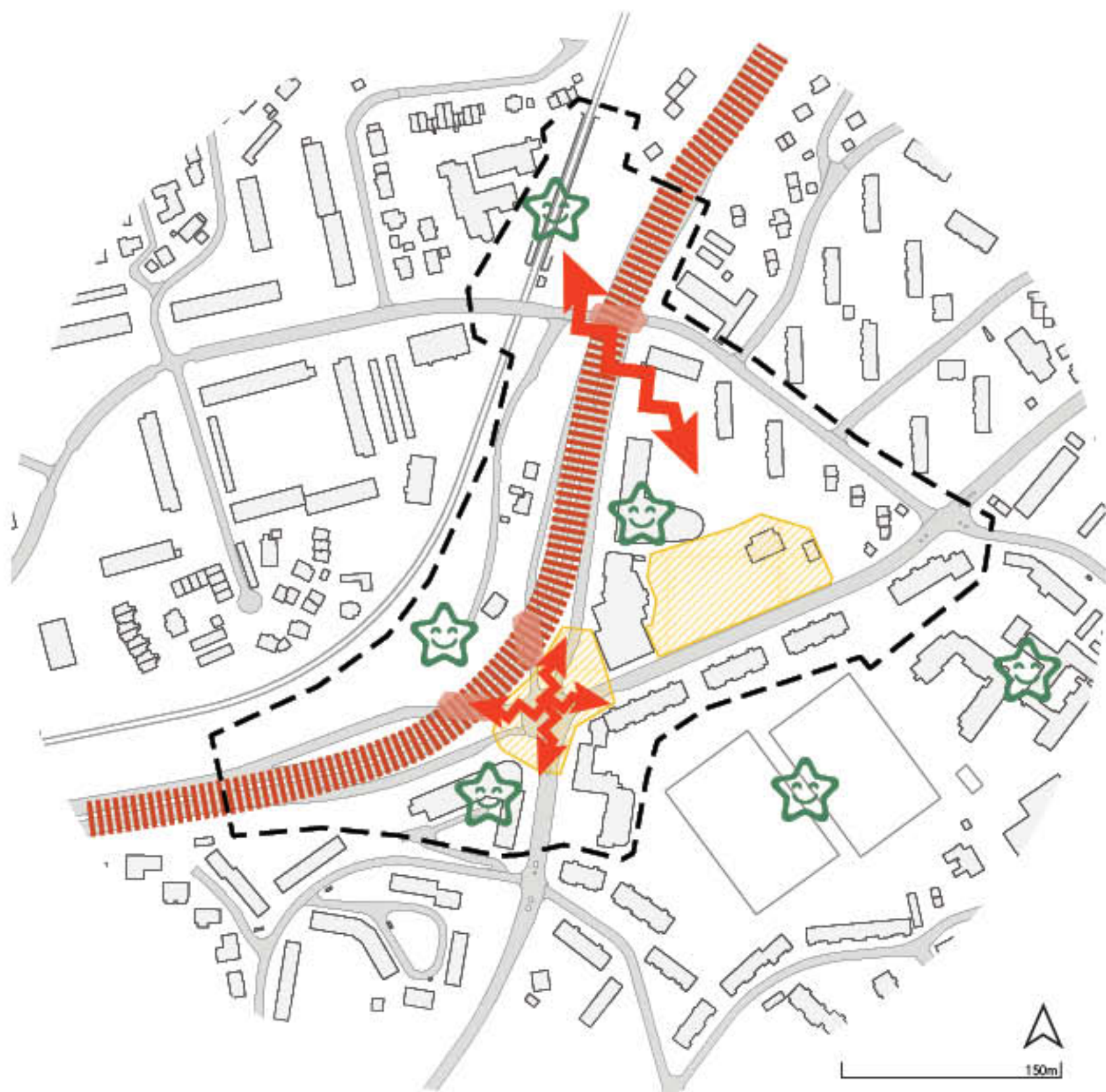


T3

SWOT



KONKLUSJON ANALYSER



Kalbakken bærer preg av store områder som er avsatt til bilbruk, noe som gjør det mindre attraktivt å bevege seg gjennom området som gående og syklende. Trondheimsveien er i dag en stor barriere og gjør at hele Kalbakken er dominert av kompliserte veisystem. Det er flere utrivelige underganger og vanskelige koblinger for gående, spesielt mellom T-banen og sentrum.

Samtidig finnes det mange gode funksjoner og tjenester, som nærliggende skoler, idrettsanlegg, Grorudhuset og handelssenter. Det betyr med andre ord at det er potensiale for mye aktivitet på Kalbakken.

TEGNFORKLARING

- Oppgaveområde
- ||||| Barrierer
- ▨ Problemområder
- ➔ Tunnelgjennomganger
- ⚡ Dårlig kobling
- ★ Styrker

MÅL

Skape gode gang- og
sykkelforbindelser

Redusere intern bilbruk

Revitalisere sentrum på
Kalbakken

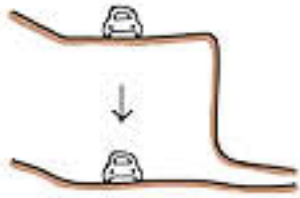
Forsterke Kalbakken sin
stedsidentitet

PROBLEMSTILLING

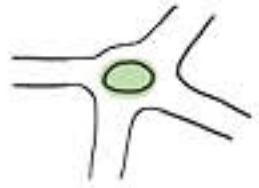
Hvordan skape et
sammenhengende Kalbakken
med ny sentrumsfunksjon
og identitetsdannelse
ut fra transformasjon av
Trondheimsveien?

ALTERNATIV 1 - "CARL BERNER"

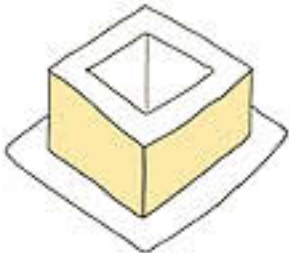
Hovedprinsipper:



Senke Trondhelmsveien



Rundkjøring



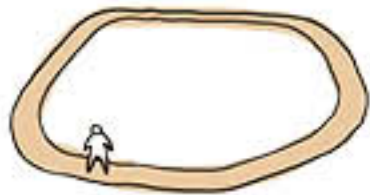
Kvartalstruktur



Urban skog



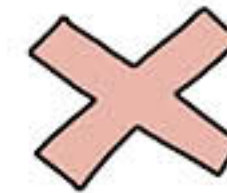
Gangbro over T-bane



Sammenhengende gangforbindelse



- Mer gatestruktur med fortau og sykkel felt
- Gangbro fra Rødtvedt kobler områdene sammen
- Formen på rundkjøringen tvinger kjørehastighet ned samtidig som retningen beholdes
- Beholder karakteriserende bygninger



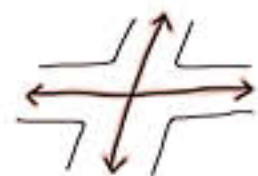
- Ulike trafikkmengder på armene til rundkjøringen
- Lange gangavstander rundt rundkjøring grunnet stor størrelse
- Vanskelig for busser å komme seg gjennom rundkjøringen

ALTERNATIV 2 - SAMLE BARRIERENE

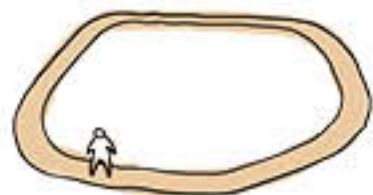
Hovedprinsipper:



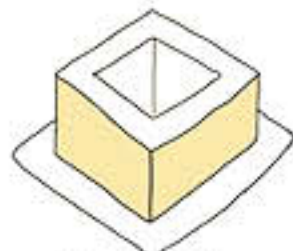
Samle barrierene



Kryss i plan



Sammenhengende gangforbindelse



Kvartaalstruktur



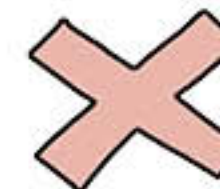
Urban skog



Sentrum



- Samle barrierene
- Lyskryss
- Alternative ruter for gående og syklende
- Ny gågate
- Mye vegetasjon



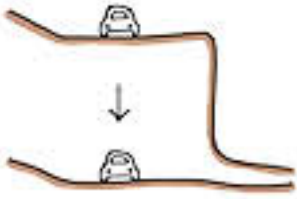
- Bratt for myke trafikanter
- Skumle kryssinger på tvers av t-banen
- T-bane- og velbarrieren kan bli forsterket

ALTERNATIV 3 - "LA RAMBLA"

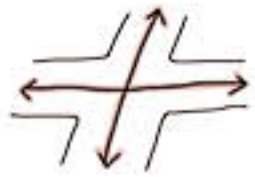
Hovedprinsipper:



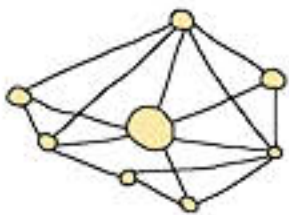
La Rambla



Senke Trondhelmsveien



Kryss i plan



Nettverk



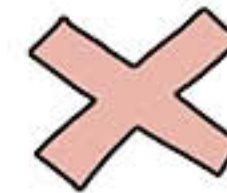
Heve T-banen



Sentrum



- Nettverksstruktur
- Tilpasset bebyggelse
- Romdannelse
- Aktivitet i sentrum
- Kryss for å løse snu-problematikken
- Åpner opp ved T-banen
- Hovedakse og fasader sammen



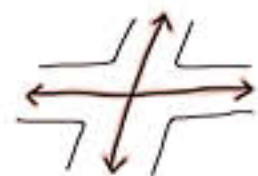
- Bil og buss deler areal
- Terrengutfordringer
- Støy fra T-banen
- Kan bli "skummelt" å krysse velen
- Vanskelig for tunggodstrafikk

ALTERNATIV 4 - KALBAKKEN BY "CHICAGO STYLE"

Hovedprinsipper:



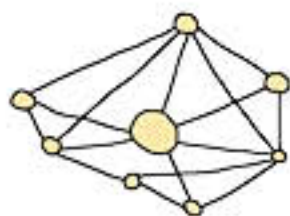
Samle barrierene



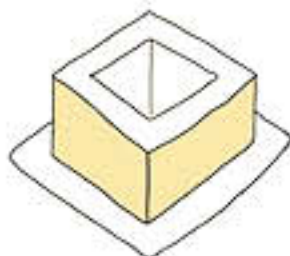
Kryss i plan



Heve T-banen



Nettverk



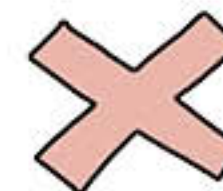
Kvartalstruktur



Sentrum



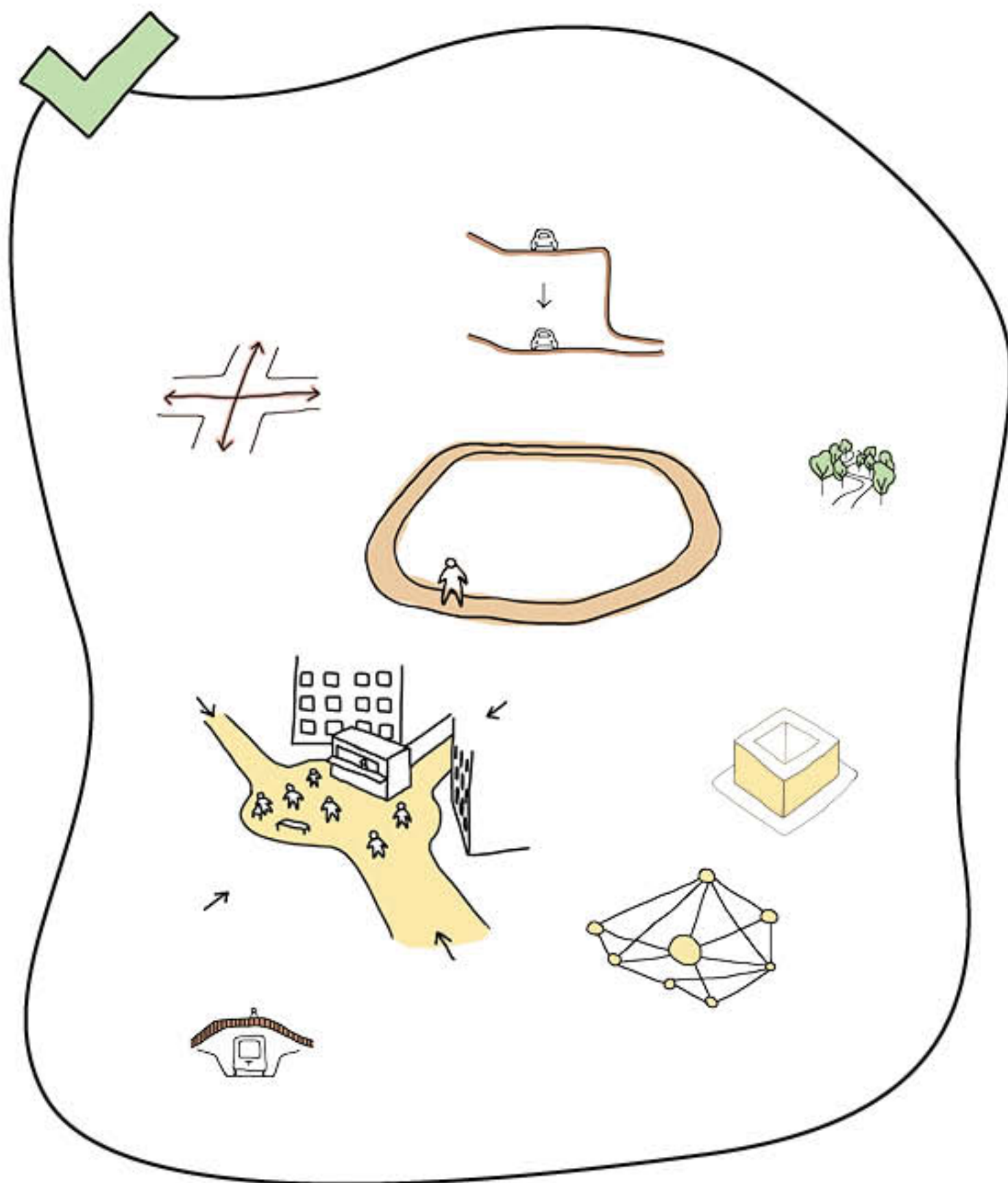
- Flere offentlig tilgjengelige arealer
- Økt fremkommelighet
- Skjerming/Innramming av Trondhelmsveien
- T-banen er ikke lenger en bevegelsehindring



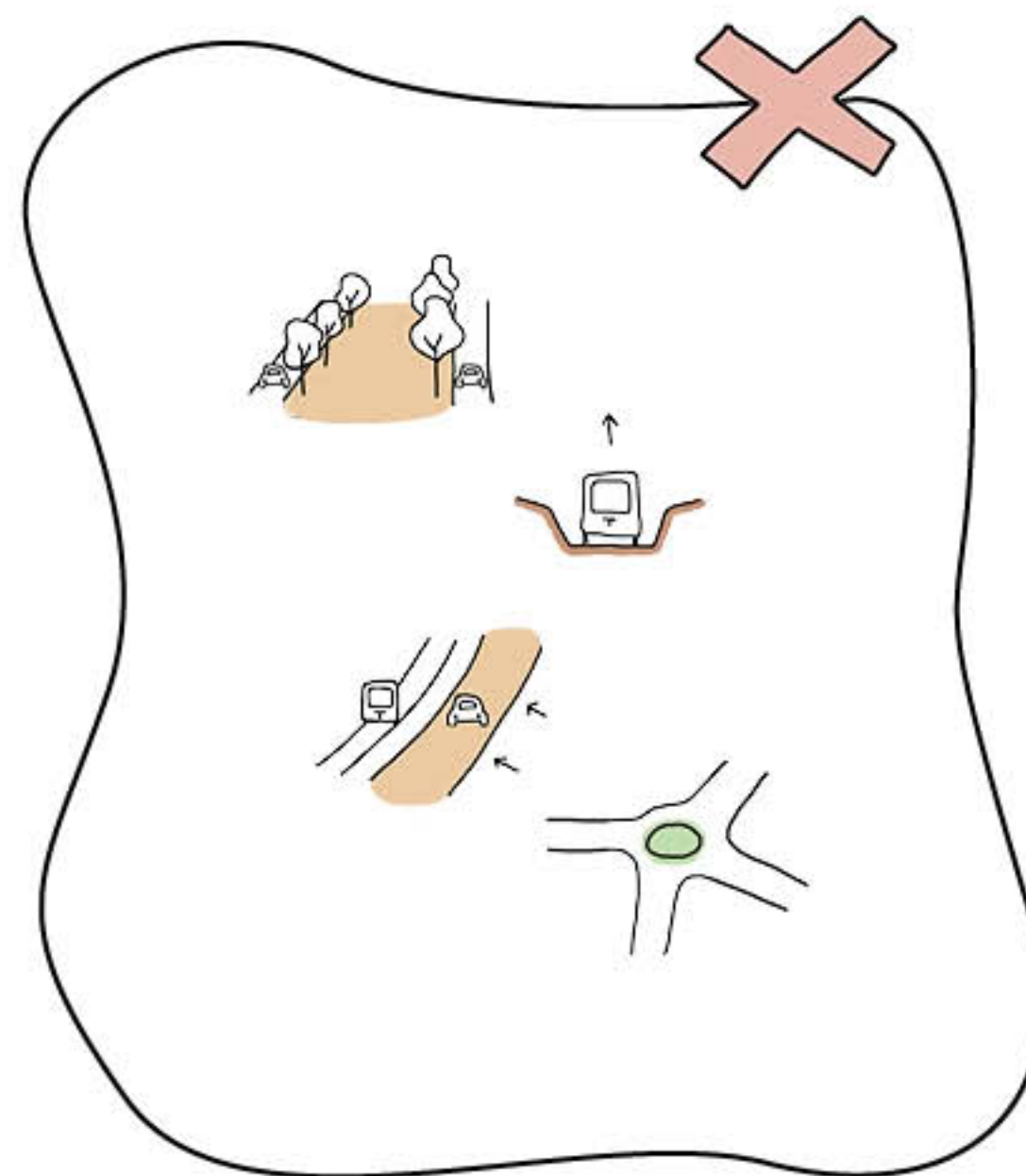
- Kompliserte kryss
- Større terrenginngrep
- T-banen hindrer utsikt

OPPSUMMERING ALTERNATIVER

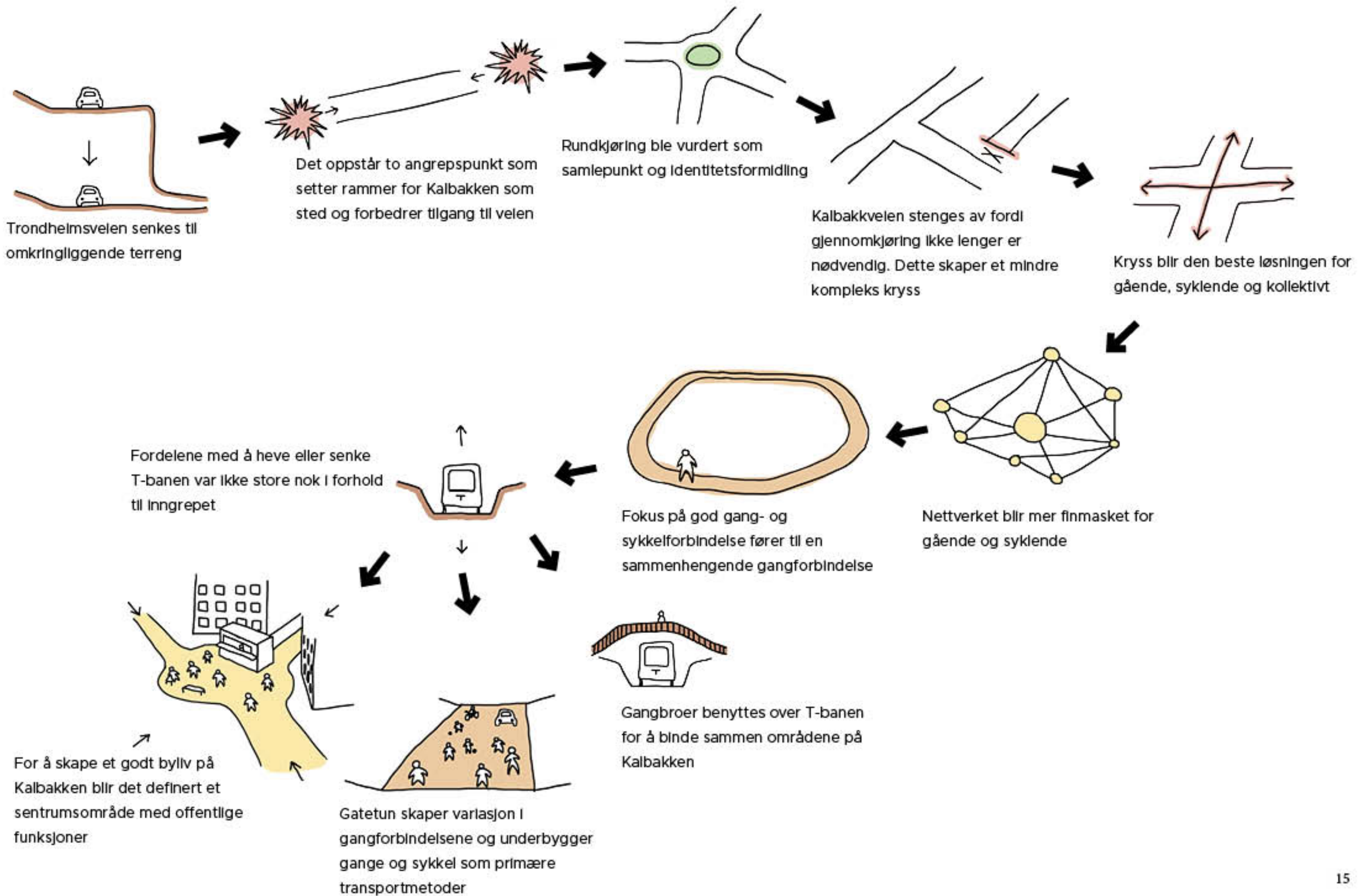
Prinsipper vi ønsker å videreføre:



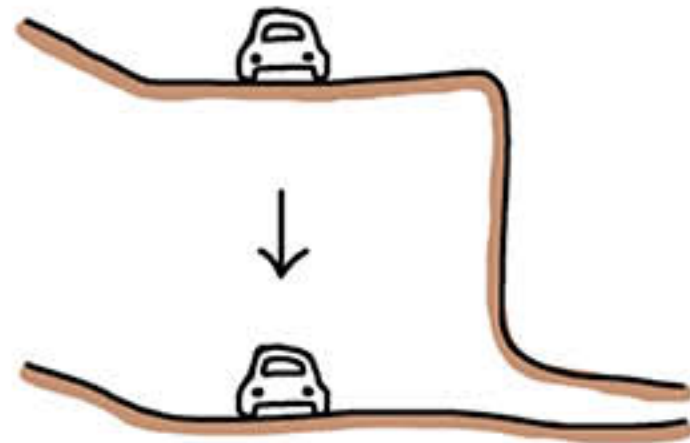
Prinsipper vi ikke ønsker å videreføre:



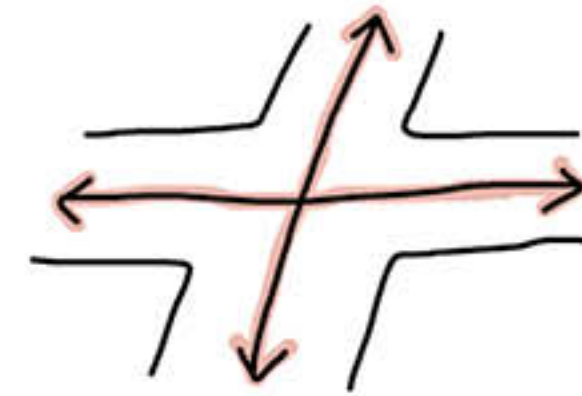
PROSESS



HOVEDPRINSIPPER FOR UTFORMING



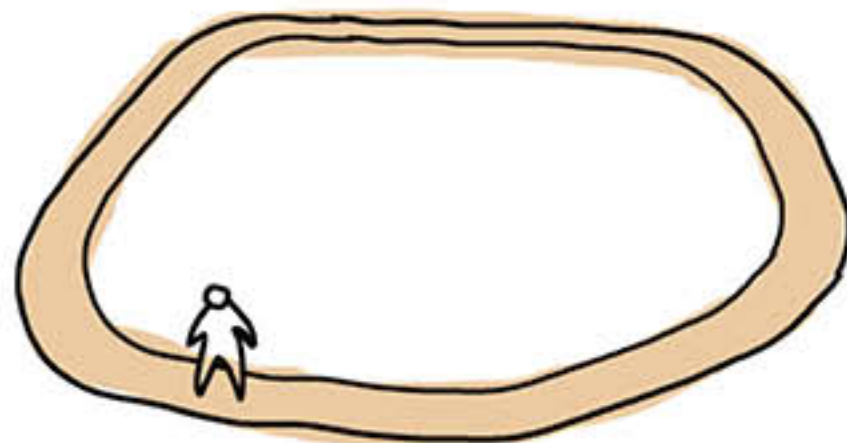
Senke Trondheimsveien



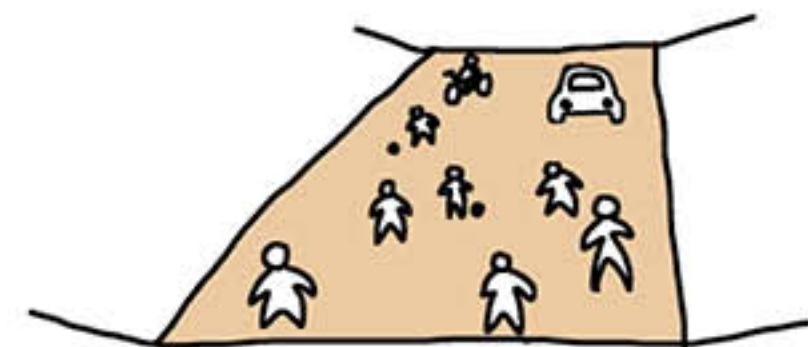
Kryss i plan



Strøkgate

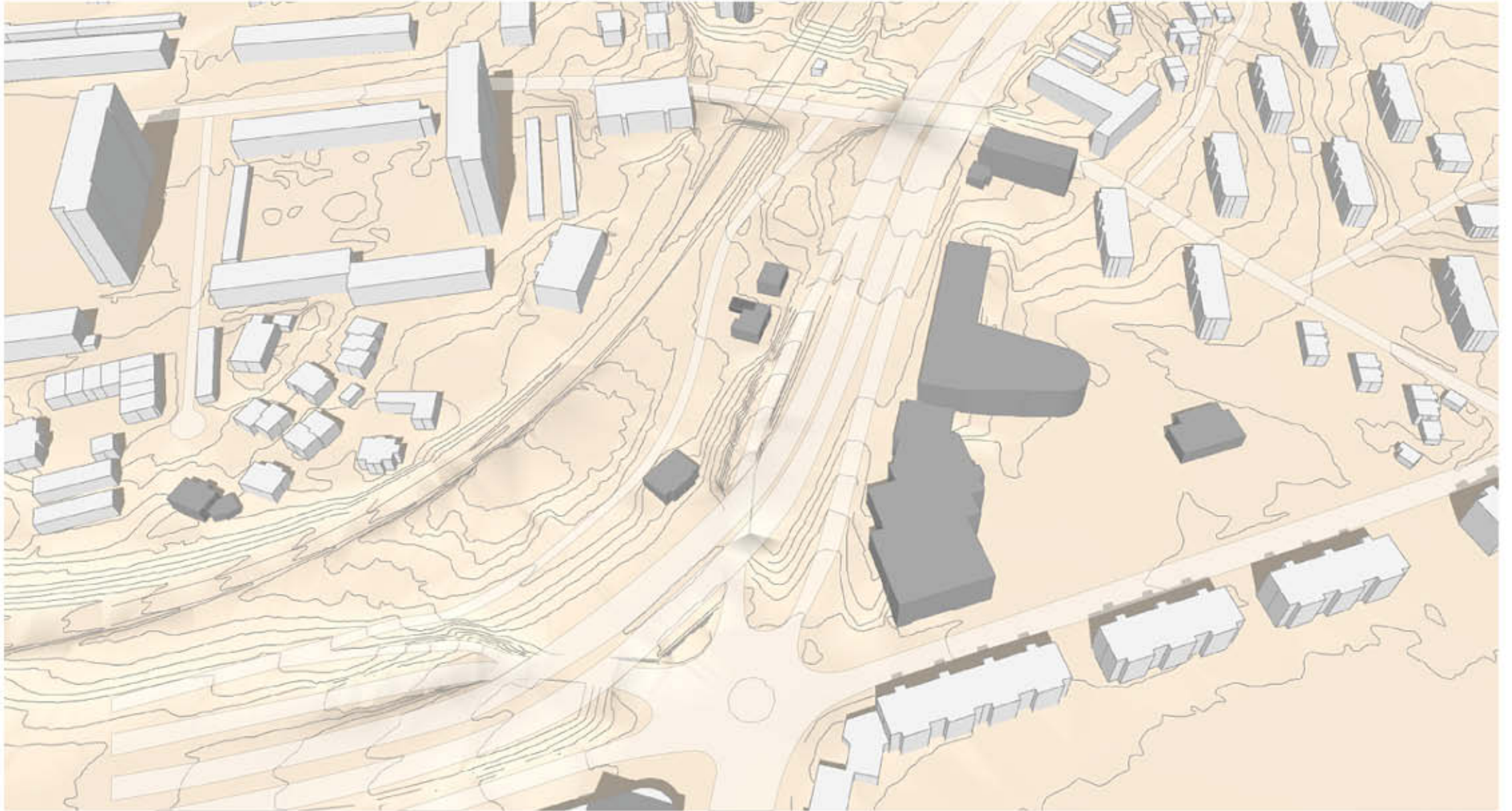


Sammenhengende gangveier

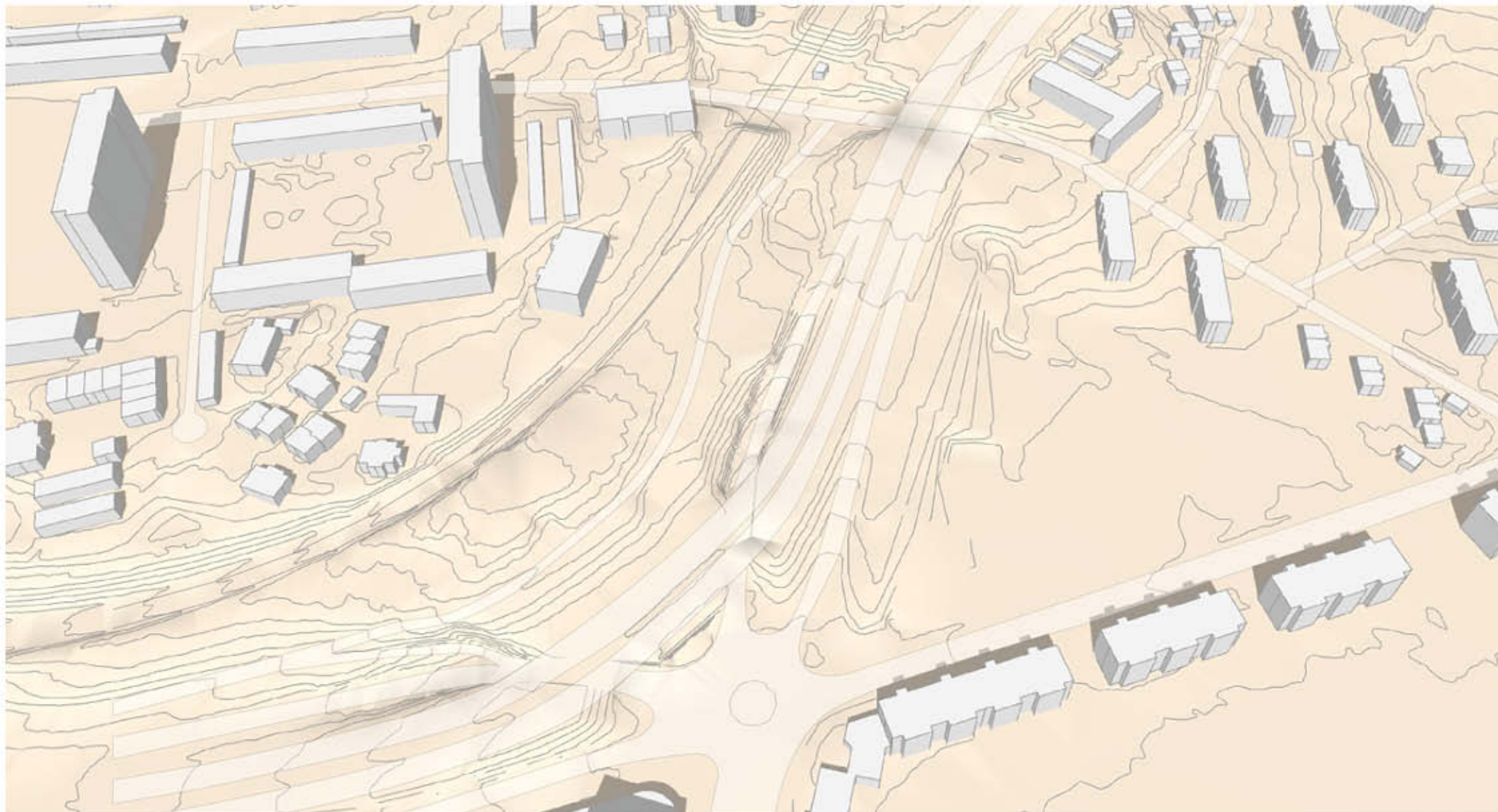


Gatetun

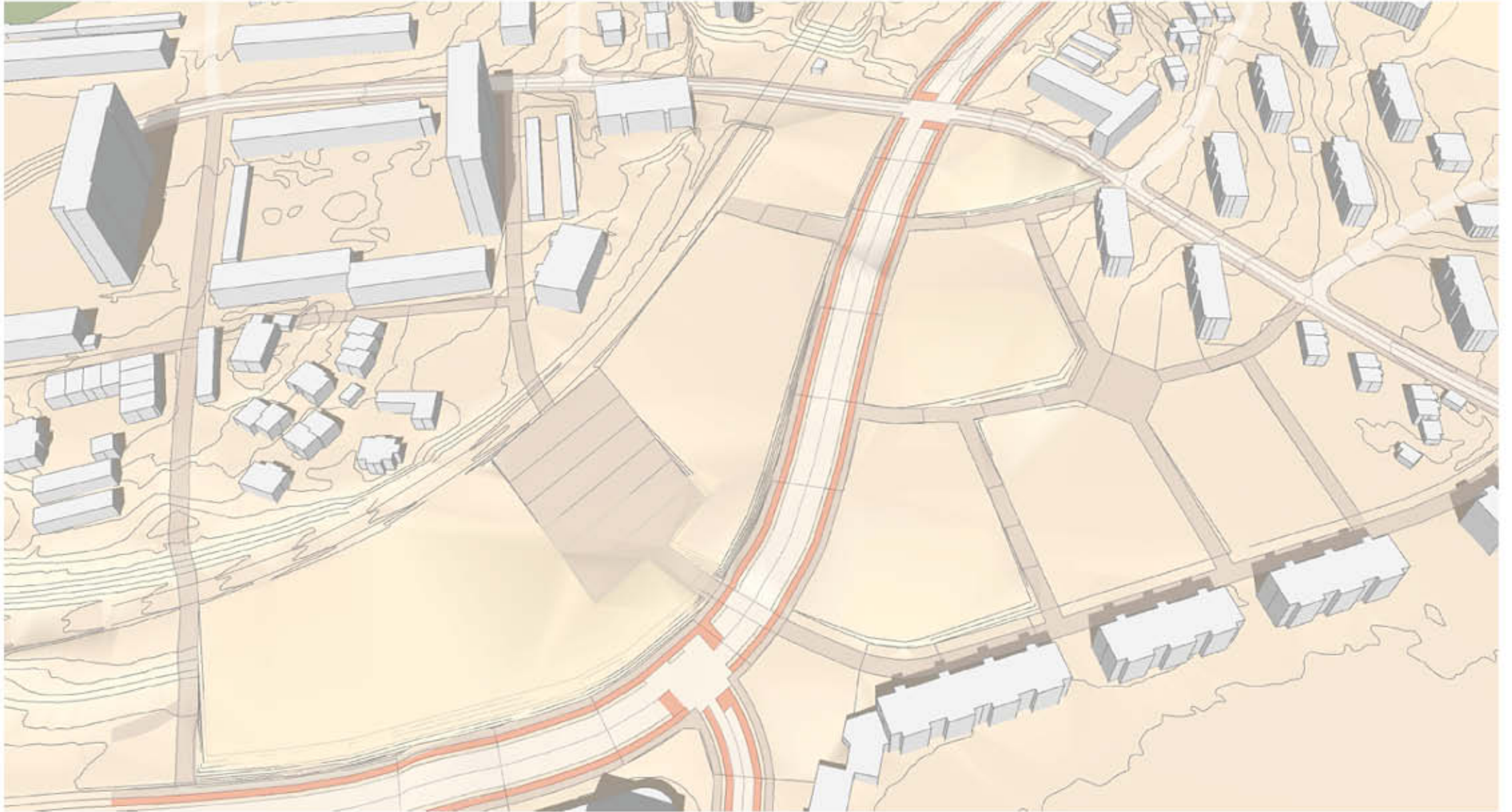
EKSISTERENDE SITUASJON



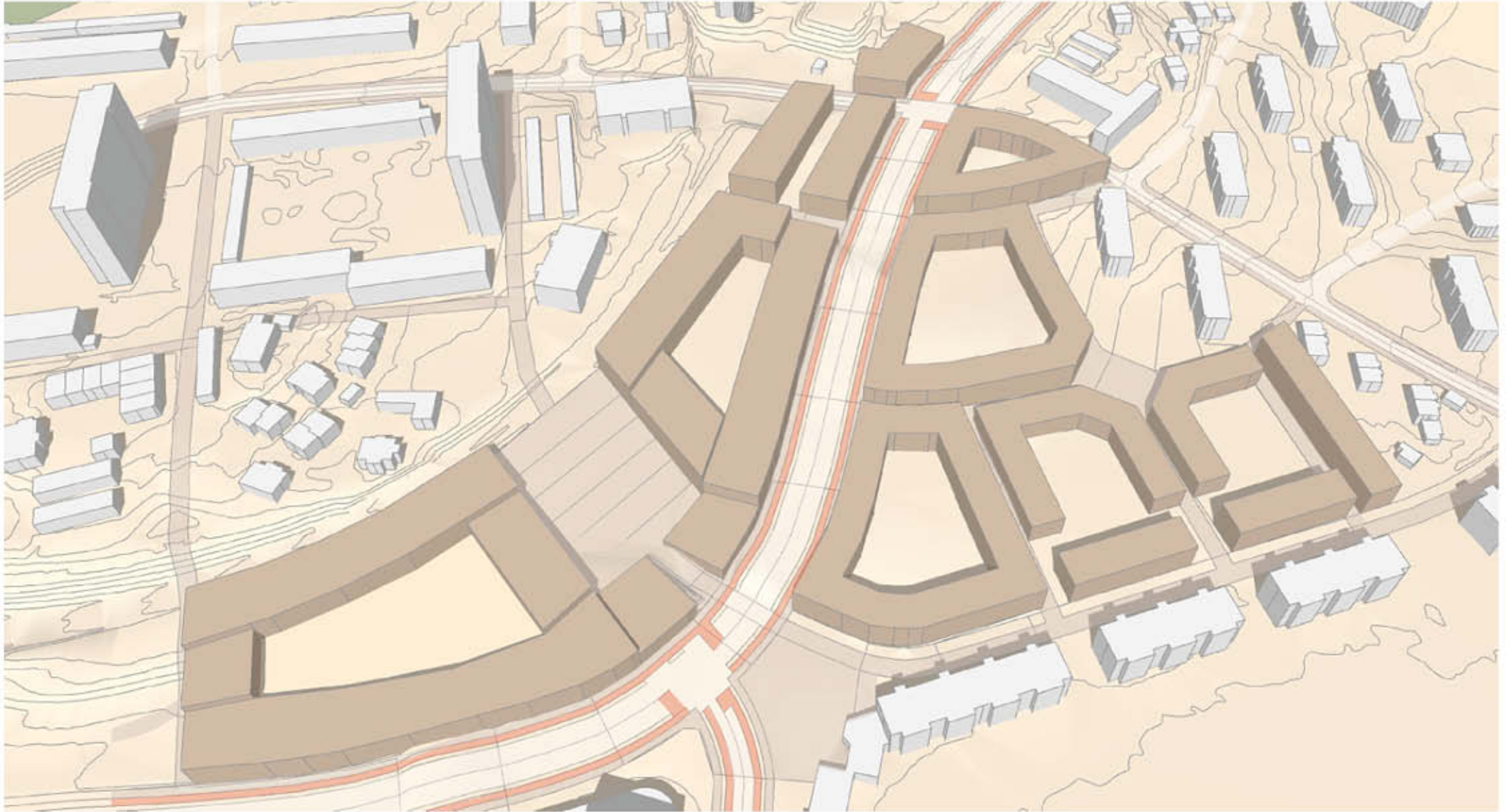
BYGG FJERNES



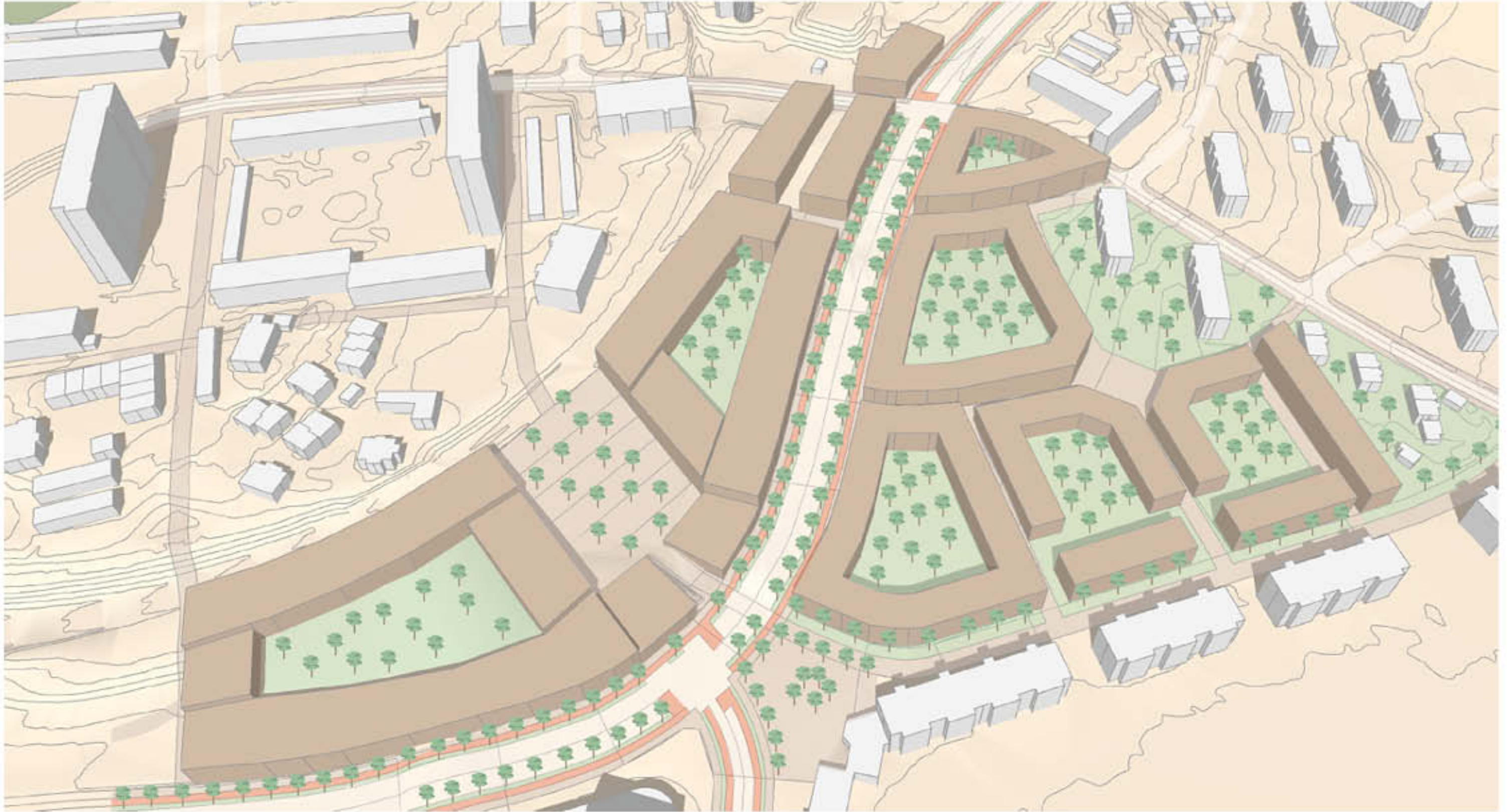
NYTT VEISYSTEM OG TERRENG



NY BEBYGGELSE

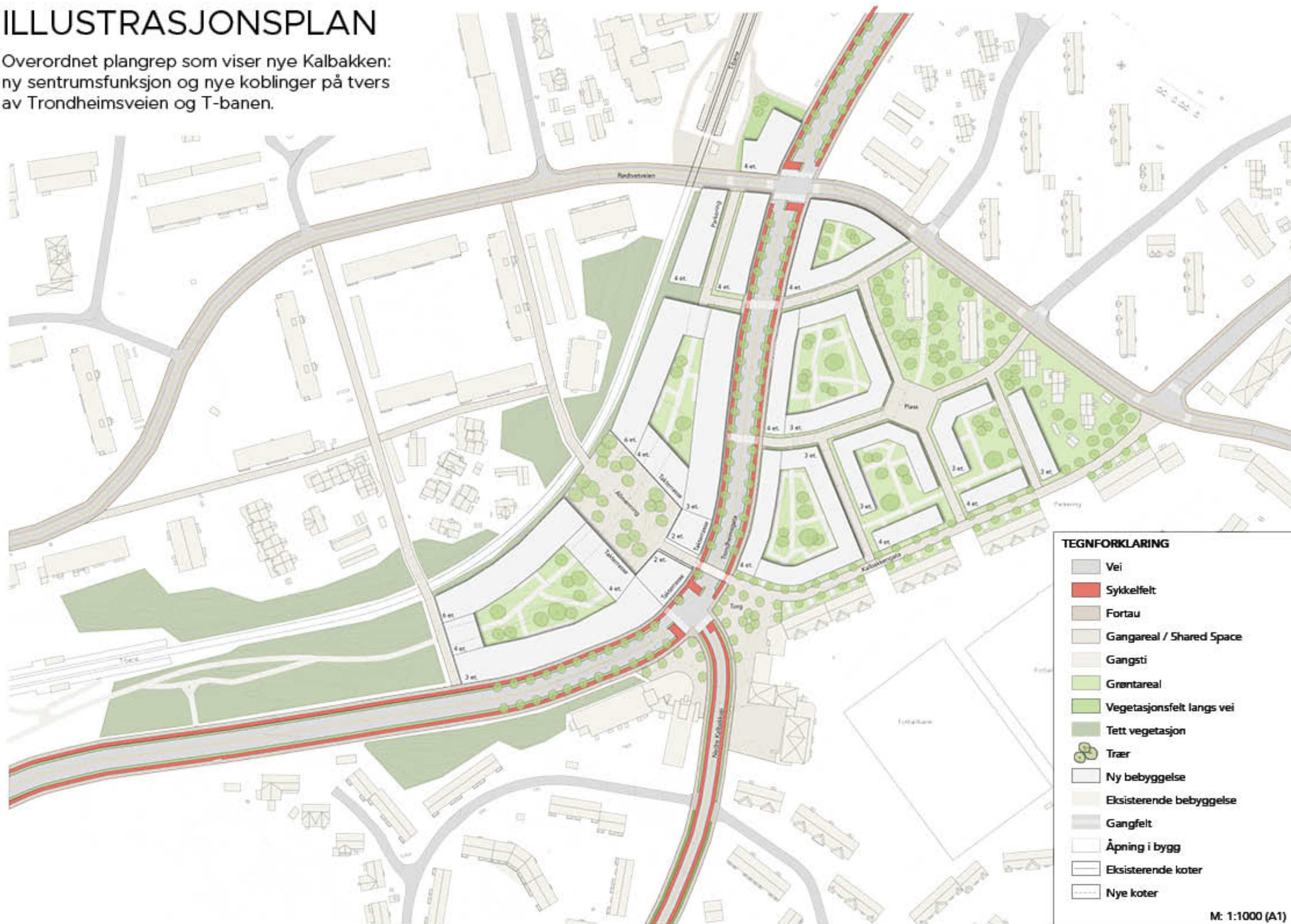


FREMTIDIGE KALBAKKEN



ILLUSTRASJONSPLAN

Overordnet plangrep som viser nye Kalbakken: ny sentrumsfunksjon og nye koblinger på tvers av Trondheimsveien og T-banen.



DETALJPLAN AV KRYSS OG ALLMENNING

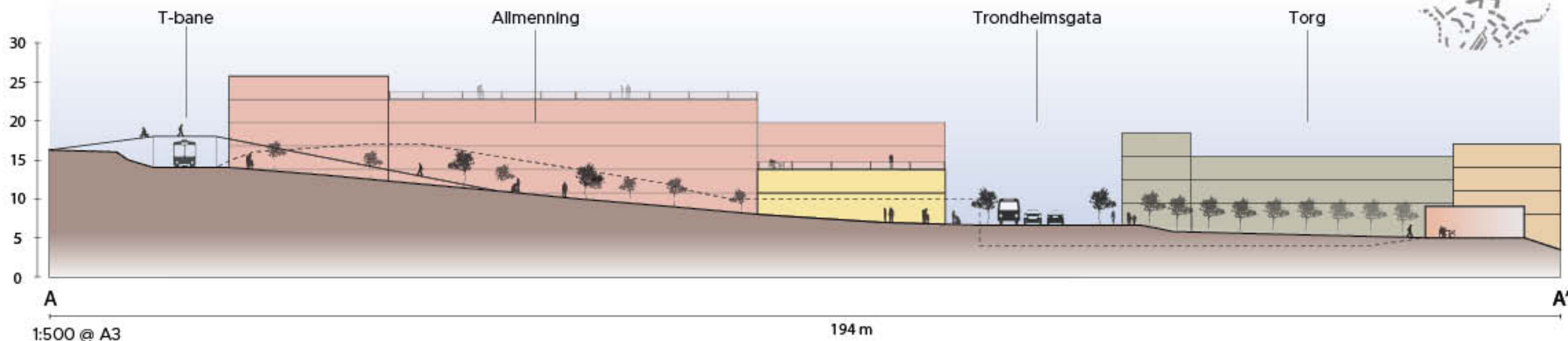
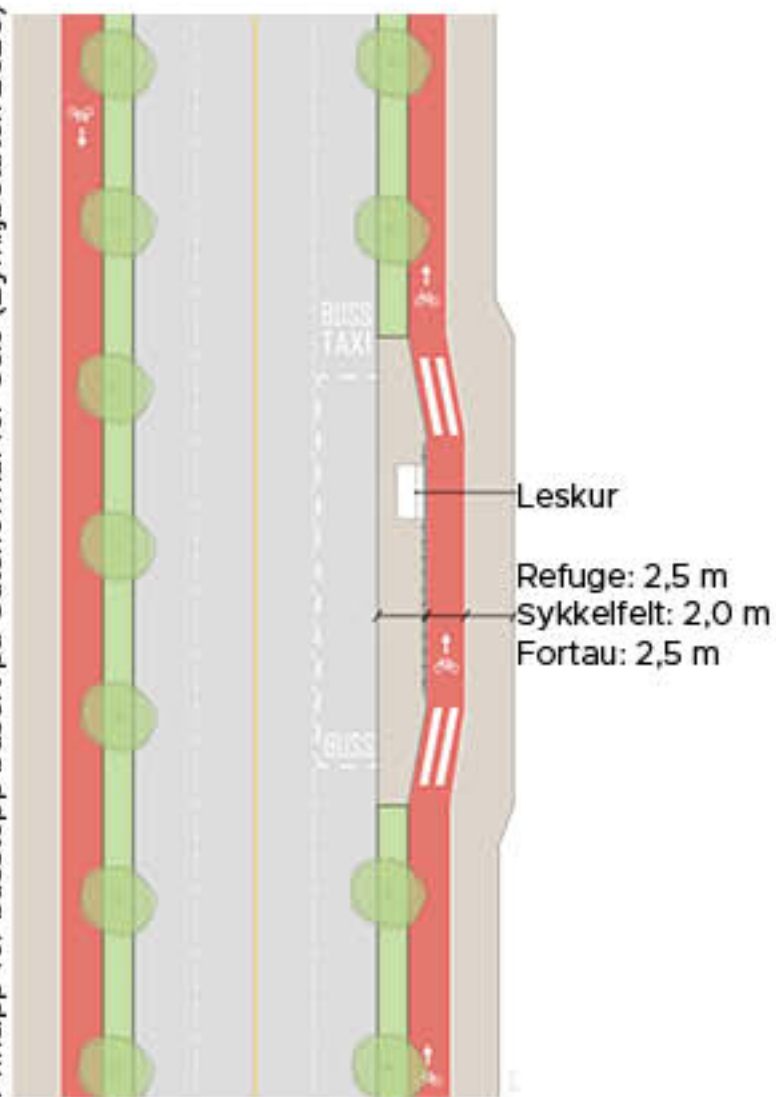


Detaljutsnitt:
Prinsipp for sykkel
I kryss er basert på
Gatenormal for Oslo
(Bymiljøetaten 2020).
Varelevering basert på
rapport nr. 727 (Statens
vegvesen 2021)

TEGNFORKLARING

- Vei
- Sykkelfelt
- Fortau
- Gangareal / Shared Space
- Gangsti
- Grøntareal
- Vegetasjonsfelt langs vei
- Tett vegetasjon
- Trær
- Ny bebyggelse
- Eksisterende bebyggelse
- Gangfelt
- Åpning i bygg
- Eksisterende koter
- Nye koter
- Lysregulering
- Rampe
- Inngangspil

Prinsipp for busstopp basert på Gatenormal for Oslo (Bymiljøetaten 2020)



1:500 @ A3

194 m

ALLMENNINGEN



Allmenningen blir et felles samlingssted for beboere og besøkende på Kalbakken. Den binder Rødtvedt og Kalbakken sammen og gjør det lettere å bevege seg som gående og syklende i området.

REFERANSEPROSJEKTER



Fig.2: The City Dune, København (SLA 2011)



Fig.3: The City Dune, København (SLA 2011)

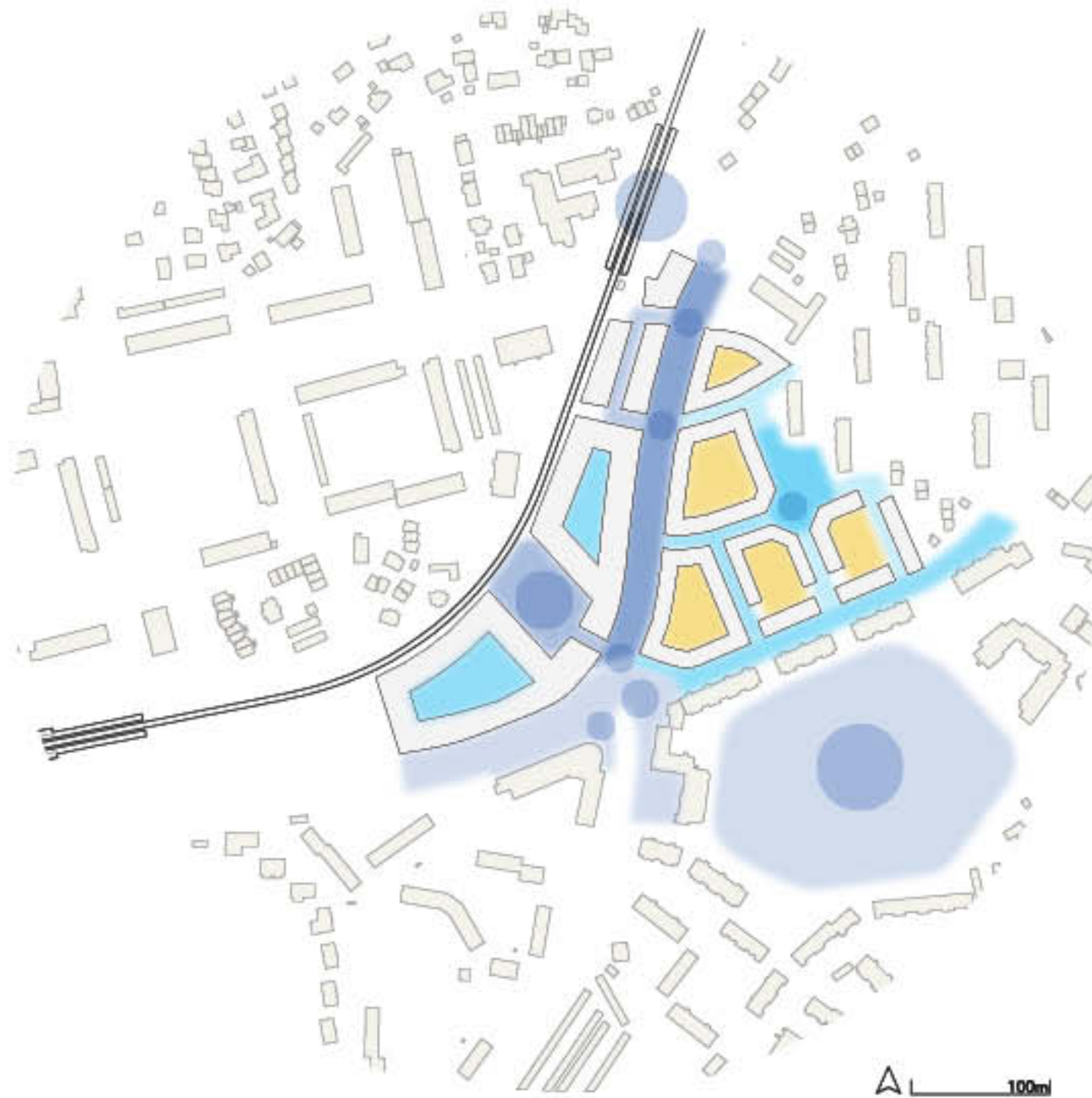


Fig.4: Stasjonsallmenningen, Oslo (Eide 2014)



Fig.5: Gangbro, Chile (Browne 2008)

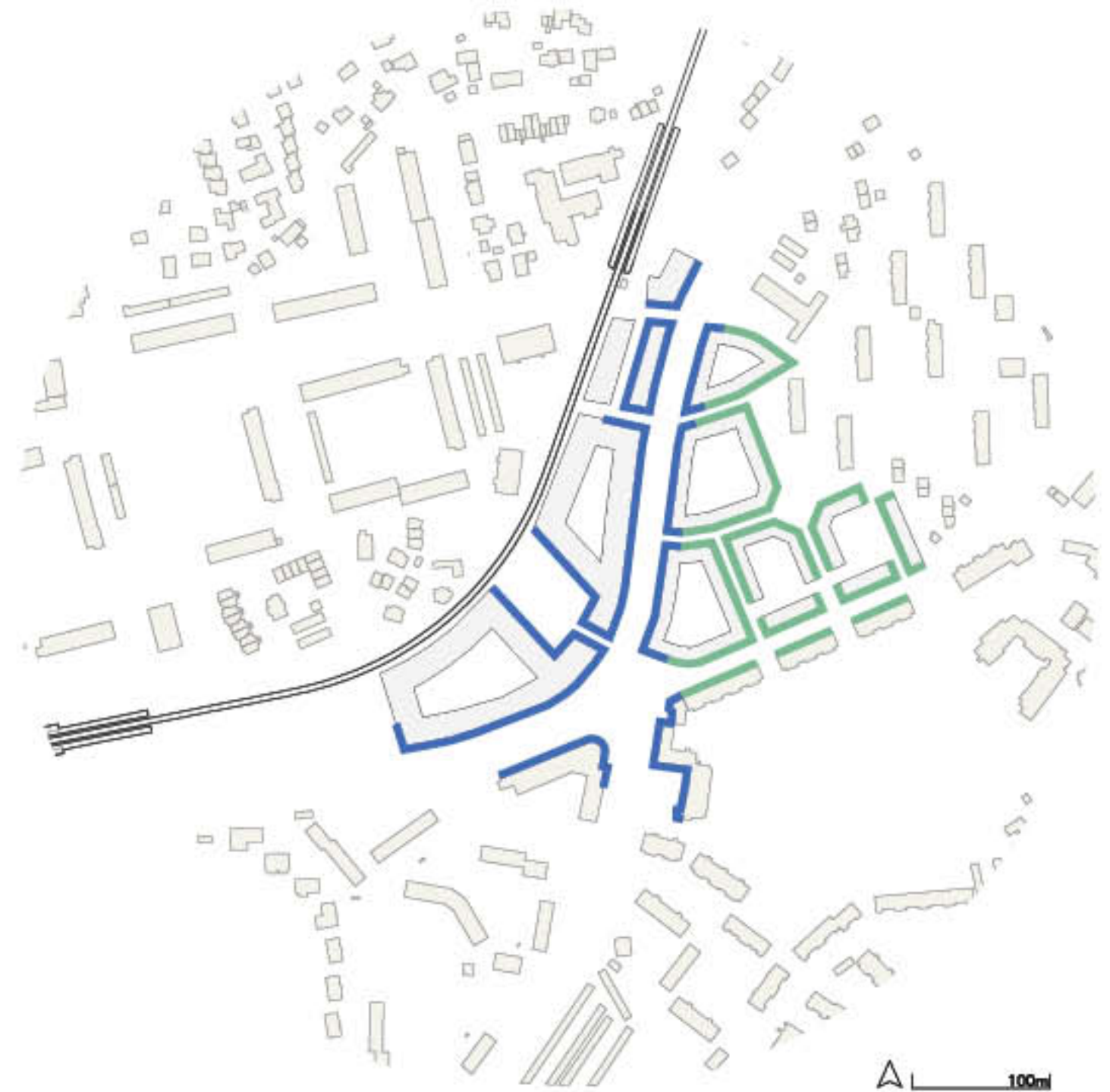
DIAGRAM - BYROM / FASADER



TEGNFORKLARING

- Offentlig rom
- Halv-offentlig rom
- Halv-privat rom
- Møteplasser

Det skapes et hierarki med ulike møteplasser. Her er det rom for offentlig byliv og mer tilbaketrukket aktivitet mellom for eksempel naboer. Slik kan alle behovene for opphold og aktivitet i byrom tilfredsstilles.

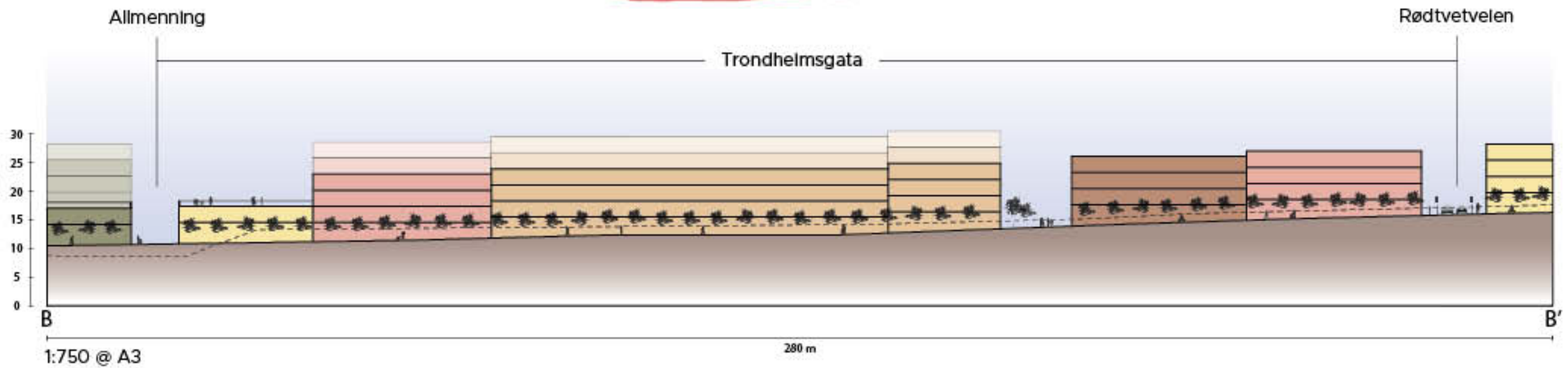


TEGNFORKLARING

- Bylivsfasader
- Nabolagsfasader

På Kalbakken finnes det både fasader som skaper byliv og boligfasader. Disse er fordelt på hver sine områder for å bygge under aktive byområder og nabolagsområder.

TRONDHEIMSVEIEN SOM STRØKSGATE

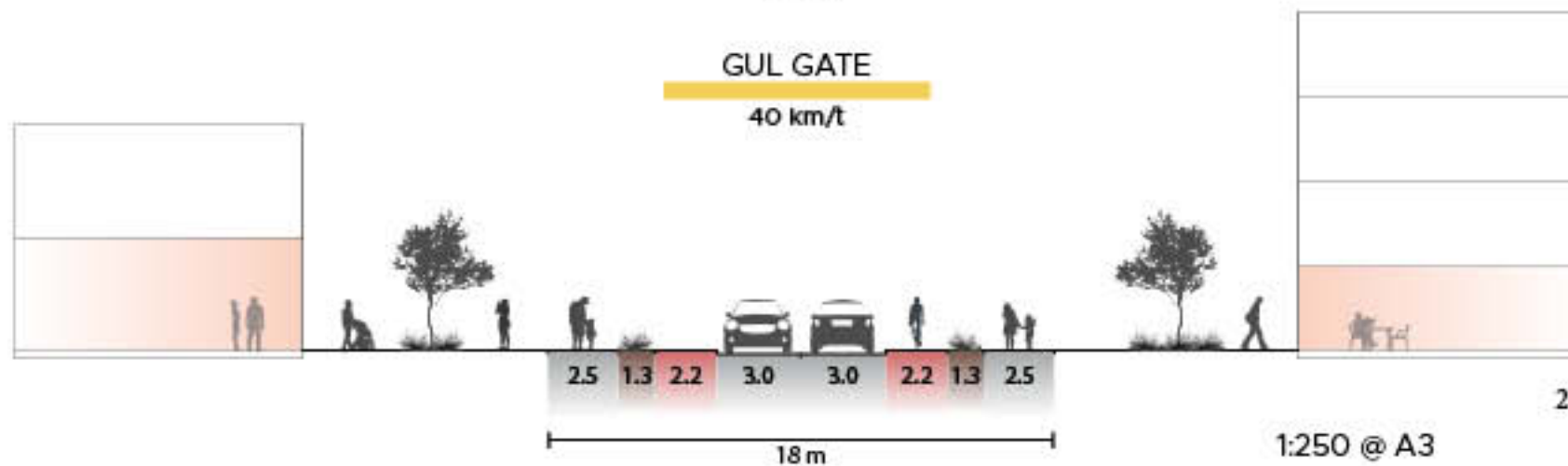
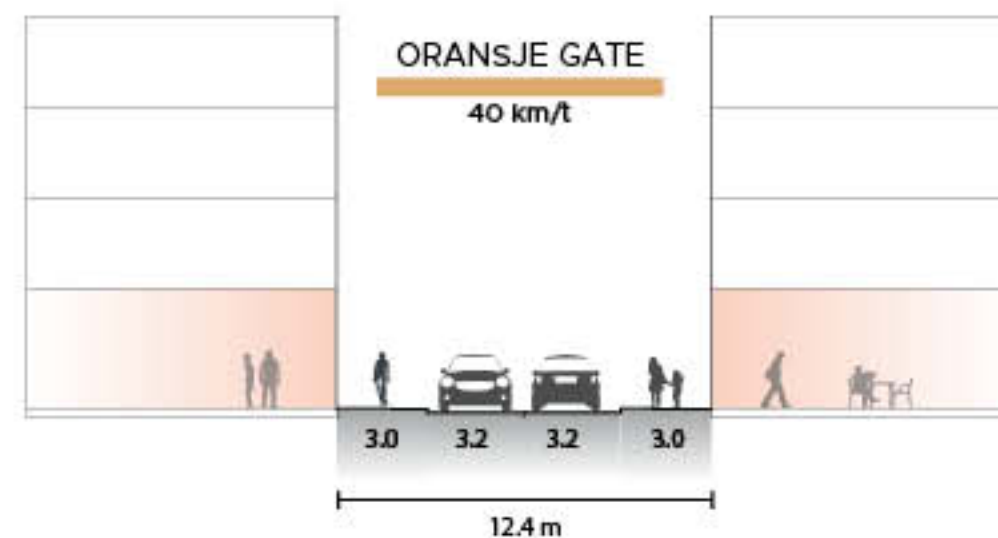
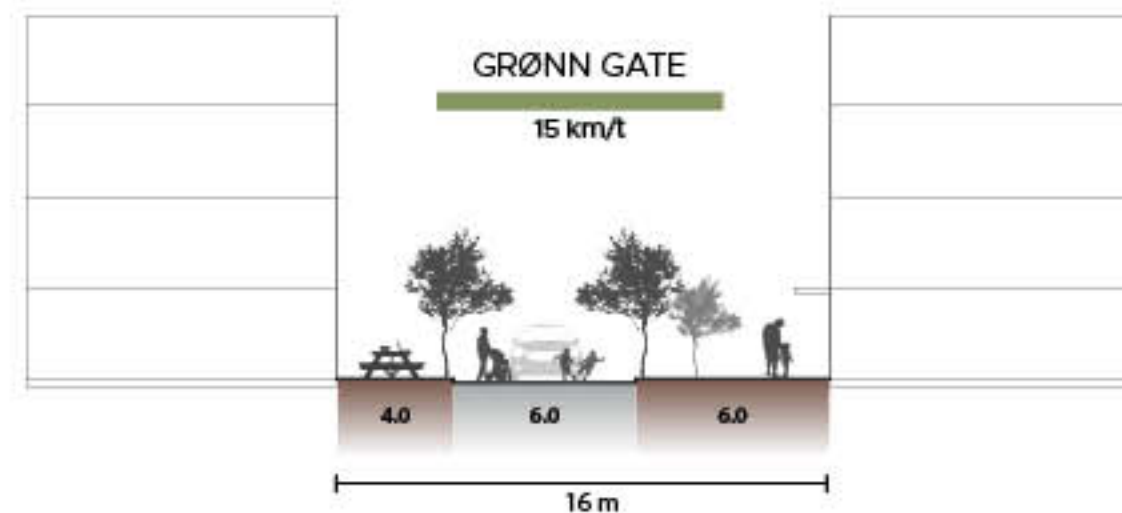
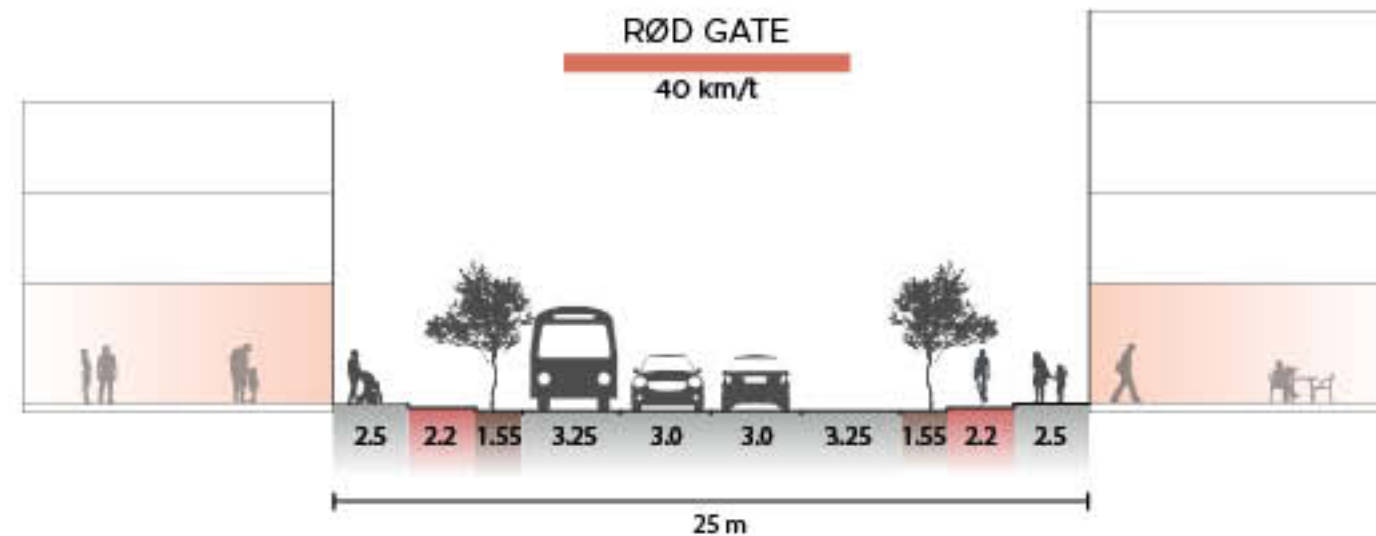


GATEHIERARKI



På Kalbakken reduseres Trondheimsveien til å ha ett kjørefelt for personbiler og ett kjørefelt til buss og taxi i hver retning. Ved å gjøre dette endres Trondheimsveien fra en motorvei til en gate.

Til tross for reduksjon i både hastighet og kjørefelt på en høytrafikkert vei, viser BYTRANS-rapporten (Aarhaug, m.fl., 2019) at befolkningen har god evne til å tilpasse seg endringer i veikapasitet.



MOBILITETSNETTVERK



BEVEGELSESLINJER



Med bedre gangforbindelser og nettverksstruktur skaper man nærhet til sentrum og gode koblinger på tvers av Kalbakken. Basert på modellen for "15 minutters byen" (Moreno, C., mfl, 2021) vil prosjektet bidra til å bedre livskvaliteten til beboerne.

Ved å skape nærhet til alle essensielle funksjoner reduseres tiden brukt på reise, samtidig som et mangfold av funksjoner og mennesker er med på å skape en tetthet i samfunnet.

KALBAKKEN-OPPLEVELSEN



Stian Sykkelglad (32)

“Nå som vi syklistar endelig blir prioritert langs Trondhelmsveien, er det å sykle til jobb et høydepunkt i seg selv!”



Mamma Mia (35)

“Det er så mye enklere nå, for vi kan bare gå ned med barna til Trondhelmsgata og få tak i alt vi trenger. Da slipper vi jo å reise til sentrum.”



Elne Elev (15)

“Gjengen møtes alltid i allmenningen og henger etter skolen. Alle vet jo hvor den er, og det er så mye forskjellig å gjøre der!”



Snorre Senior (75)

“Etter yogaen på fredager blir det alltid til at vi slår oss ned på torget og spiser lunsj sammen. Det er så trivelig med så mye liv i de nye gatene her på Kalbakken.”

REFERANSER

FIGURER

Figur 1. Elverum, C.T. (2022). Befaringsbilder fra Kalbakken. Tilgjengelig fra: privat.

Figur 2 & Figur 3. SLA. (2011). *The City Dune/SEB Bank*. Tilgjengelig fra: <https://www.sla.dk/cases/the-city-dune-seb/> (lest 02.05.2022).

Figur 4. Eide, E. (2014). *Nordre del av Stasjonsallmenningen*. Tilgjengelig fra: <https://www.nettavisen.no/nyheter/dansker-bygger-foss-i-bjorvika/s/12-95-3423117832> (lest 02.05.2022).

Figur 5. Browne, E. (2008). *Foto av gangbru i Zapallar i Chile*. Tilgjengelig fra: <https://www.archdaily.com/10709/pedestrian-bridge-in-zapallar-enrique-browne> (lest 02.05.2022)

LITTERATURLISTE

Aarhaug, J., Caspersen, E., Hagen, O. H., Mata, I.L., Nordbakke, S., Skollerud, K. H., Tennøy, A., Tønnesen, A. & Ørving, T. (2019). *BYTRANS: Effekter og konsekvenser av kapasitetsreduksjon i Brynstunnelen*. Tilgjengelig fra: <https://www.toi.no/publikasjoner/bytrans-effekter-og-konsekvenser-av-kapasitetsreduksjon-i-brynstunnelen-dokumentasjonsrapport-article36152-8.html> (lest 01.02.2022).

Bymiljøetaten, Oslo Kommune. (2017) *Oslostandarden for sykkeltilrettelegging*. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13255100-1536228895/Tjenester%20og%20tilbud/Plan%2C%20bygg%20og%20eiendom/Byggesaksveiledere%2C%20normer%20og%20skjemaer/Oslostandarden%20for%20sykkeltilrettelegging.pdf> (lest 11.03.2022).

Bymiljøetaten, Oslo Kommune. (2020). *Gatenormal 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/Gatenormal%20og%20normmark/Gate-%20og%20veinormaler/Gatenormal%20for%20Oslo.pdf> (lest 11.03.2022).

Elverum, C. T., Hårstad, E. L. & Skiaker, S. Statens vegvesen (2021) *Vareleveringslommene i Thorvald Meyers gate*. Rapport nr. 727. Oslo: Statens vegvesen. (lest 27.04.2022).

Lillebye, E. (2014) *Introduksjon til gateplanlegging*. Rapport nr. 250. Oslo: Statens vegvesen. (lest 20.04.2022).

Moreno, C., Allam, Z., Chabaud, D., Gall, C., Pratlong, F. (2021). *Introducing the "15-minute City": Sustainability, Resilience and Place Identity in Future Post-Pandemic Cities*. Smart Cities. Tilgjengelig fra: <https://www.mdpi.com/2624-6511/4/1/6/htm> (lest 28.04.2022).

