

# Gateutforming som problemløser på Veitvet

-Fra bråkete motorvei til identitetsskapende sentrum

Karine S. Berg, Katrine Spjudvik, Karsten Svarstad og Karine G. Solberg

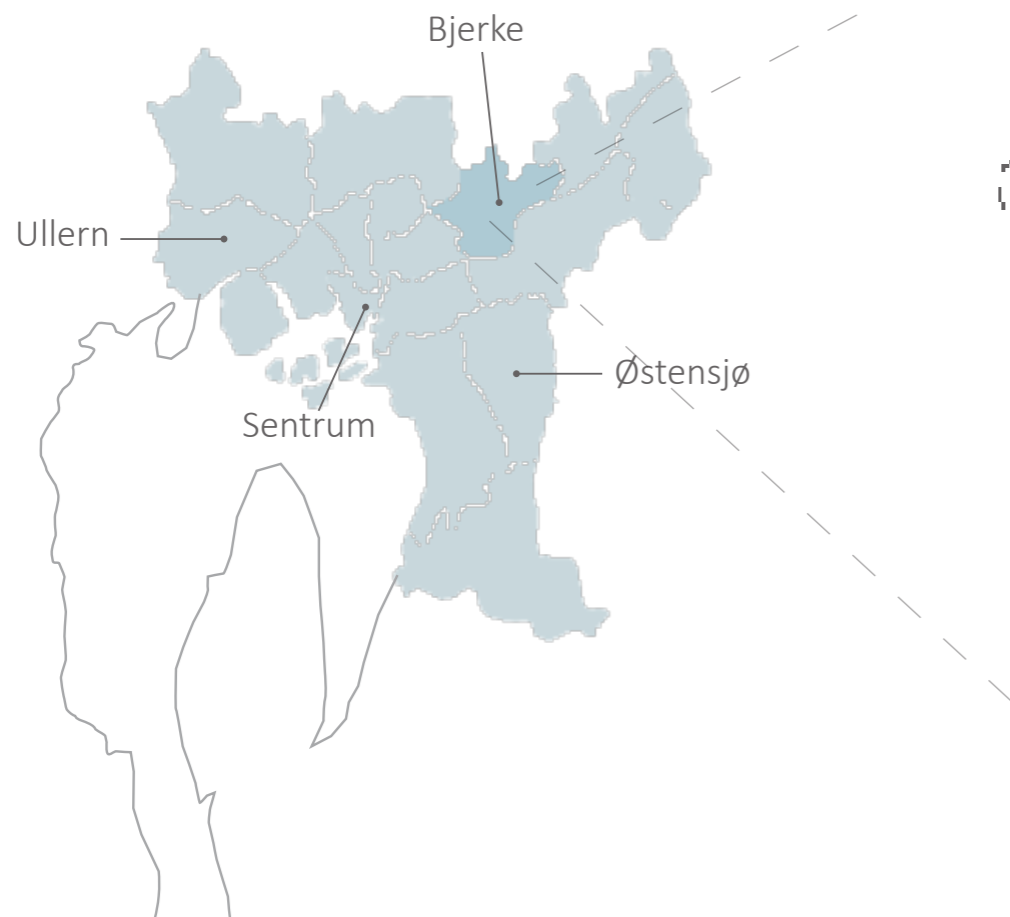


## 1

## Oppgaveområde

Veitvet er et strøk i bydel Bjerke i Oslo kommune. Området grenser til Linderud i vest, Alna i sør, og Bredtvet og Kalbakken i øst. Riksvei 4, Trondheimsveien skiller området fra Linderud og Lillomarka i nord og Østre Aker vei skiller Veitvet fra Alna i sør. Veitvetveien strekker seg fra nord til sør gjennom området.

Trondheimsveien og dens fremtid er i dag mye omdiskutert, og det er mange aktører med ulike interesser tilknyttet veien. På den ene siden av diskusjonen finner man de som mener veikapasiteten bør reduseres med tanke på støyproblematikken og luftforurensingen veien forårsaker for beboerne langs veien, men på en annen side er veien en viktig transportåre for varelevering til og fra Oslo



## 2

## Analyser

## Barrierer - eksisterende

Trondheimsveien er den største barrieren på Veitvet i dag, fordi den må krysses gjennom de få kronglete over- og undergangene som finnes. I tillegg er det langt mellom over- og undergangene som krysser t-banen, noe som gjør fremkommeligheten dårlig. Det er også flere steder der gatene er oppstykket, som resulterer i dårlig lesbarhet og koblinger mellom delområder



## 2

## Analyser

## Barrierer - ny situasjon

I vårt prosjekt vil vi utforme nye overganger i plan på tvers av Trondheimsveien for å bryte barrieren som veien representerer. Vi skal også koble de oppstykkede veiene for økt fremkommelighet og lesbarhet på stedet. Vi ønsker også å få til en ny undergang på tvers av T-banen for å forbedre fremkommeligheten her



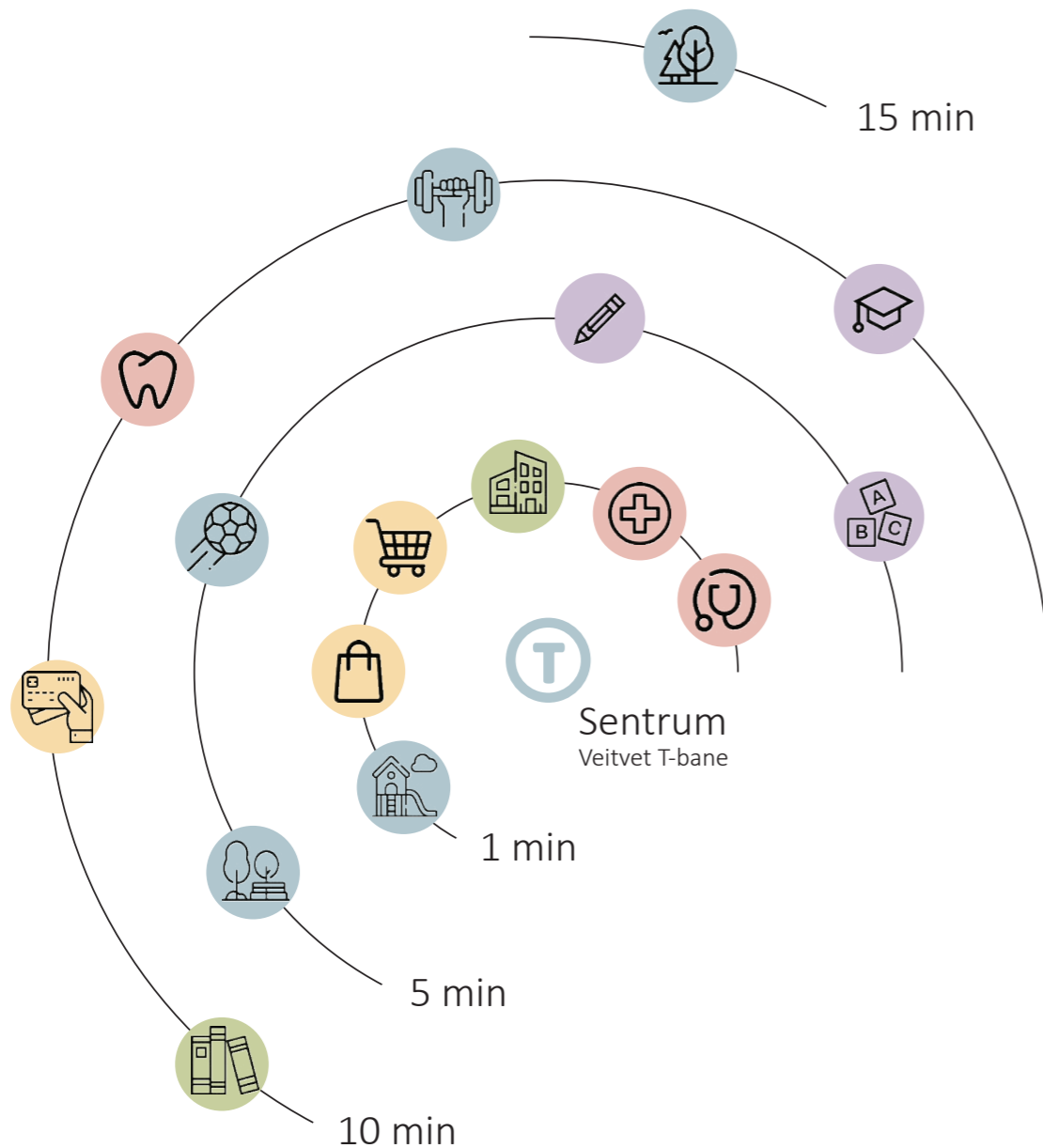
Overganger
  Underganger
  Dårlig lesbarhet
  Fysisk barriere
  Farlig overgang
  Gjerde
  Bilvei
  T-bane

## 2

## Analyser

## Tilbud og tjenester

Figuren viser gangavstand til de nærmeste fasilitetene på Veitvet. Utgangspunktet i figuren er T-banestasjonen ettersom dette er et sentralt punkt på Veitvet. Avstandene er satt basert på gjennomsnittlig gangfart i jevnt terreng. Kun de nærmeste tilbudene er tatt i betraktning i figuren



Det overordnede målet til Statens vegvesen i systemanalysen for riksvegnettet i Groruddalen er at kollektivtransport, sykkel og gange må bli mer konkurransedyktig i forhold til bil på reiser internt i Groruddalen. Dette er mulig når de fleste tilbudene man trenger finnes innenfor gangavstand

## Kultur



Bibliotek



Kulturhus

## Skole



Barnehage



Grunnskole



Vidregående skole

## Service og tilbud



Dagligvare



Kjøpesenter



Minibank

## Helse



Lege



Apotek



Tannlege

## Aktiviteter



Park



Skog og mark



Idrettsanlegg



Treningscenter



Lekeplass



## 2

## Analyser

## Støysituasjonen på Veitvet

Riksveiene Østre Aker vei og Trondheimsveien er relativt trafikkerte veier, noe som resulterer i støy på Veitvet. ÅDT på veiene ligger mellom 25 000 og 30 000 og ÅDT – T ligger på 2500 – 3000 og har en desibel på 75-79.

Støy har negativ innvirkning på bomiljøet, spesielt for de som bor helt inntil Trondheimsveien. Eksponering for støy fører også til helseskader, og derfor er det viktig å gjøre tiltak for å senke støynivået.



## 3

## Konsept

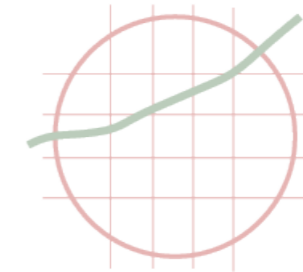
## Gateutforming som problemløser

Gjennom analysene kom vi frem til at hovedproblemene på Veitvet er støy og forurensing, manglende koblinger mellom de tilgrensende bydelsstrøkene og mangelen på et definert og samlende sentrum. Vår strategi videre har vært å bruke gateutforming for å løse disse problemene, og problemstillingen ble dermed: "Hvordan kan ny gateutforming løse støyproblematikken, skape gode koblinger og et nytt identitetsskapende sentrum på Veitvet?" Vi kom frem til tre grep som ble førende på hvordan vi designet nye Veitvet

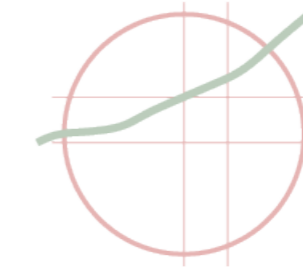
## 1) Tydelige koblinger



I vårt prosjekt skal vi koble Veitvet sammen med tilgrensende områder ved å koble sammen eksisterende gater og utforme nye gater der mye trafikanter er prioritert. Det skal bli lettere å gå og sykle, og vanskeligere å kjøre bil, slik som ikonene nedenfor illustrerer. Når man ikke tilrettelegger for at det er praktisk å kjøre bil vil flere velge å gå eller sykle. Dermed får man mindre trafikk, forurensing og støy, og bedre folkehelse, gateliv, bomiljø og fremkommelighet for mye trafikanter.



Gange og sykkel



Kollektivtrafikk



Bilveier



## 3

## Konsept

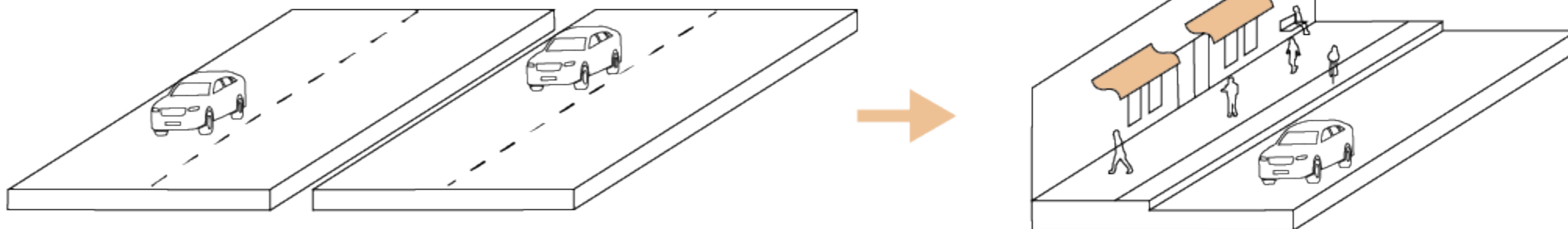
## 2) Redusere støy og forurensing



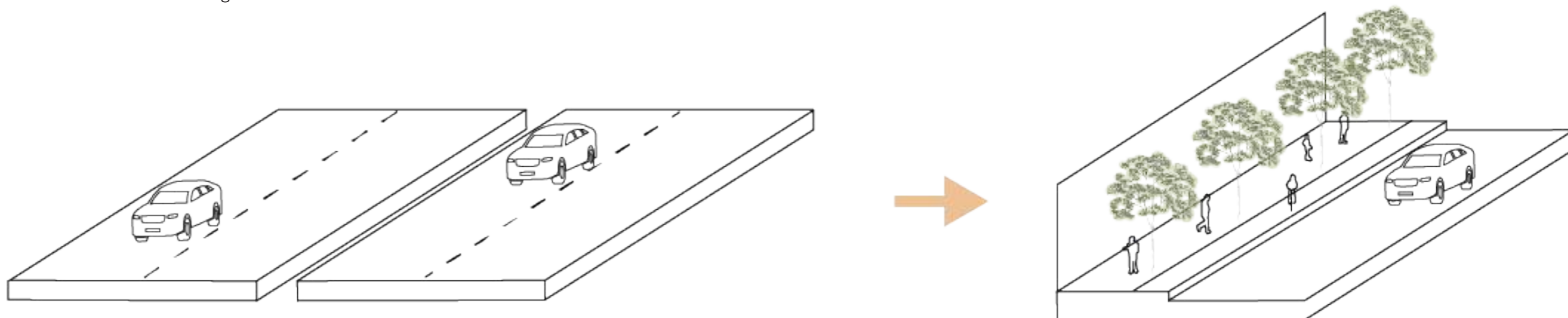
Et av målene vi har på Veitvet er å redusere støy og forurensning for å få bedre livskvalitet og byrom for både beboende og besøkende. Trondheimsveien vil gå fra en firefelts motorvei til to parallelle boulevarder. Boulevardene skal ha enveiskjørte kjørebane på hver sin side.

Fartsgrensen senkes, fasadene kommer nærmere og vegetasjonen med høydeforskjellene vil være med å dempe for støy fra bilene. I tillegg til at Trondheimsveien blir en tofelts kjørebane med maks fartsgrense 40, vil begge boulevardene få hver sin treallé. I tillegg vil Veitvetveien bli bilfri og frodig som vil være med på å rense luften. De nye byggene midt i Trondheimsveien vil få grønne takhager.

## Støyreduksjon



## Redusere forurensing





## 3

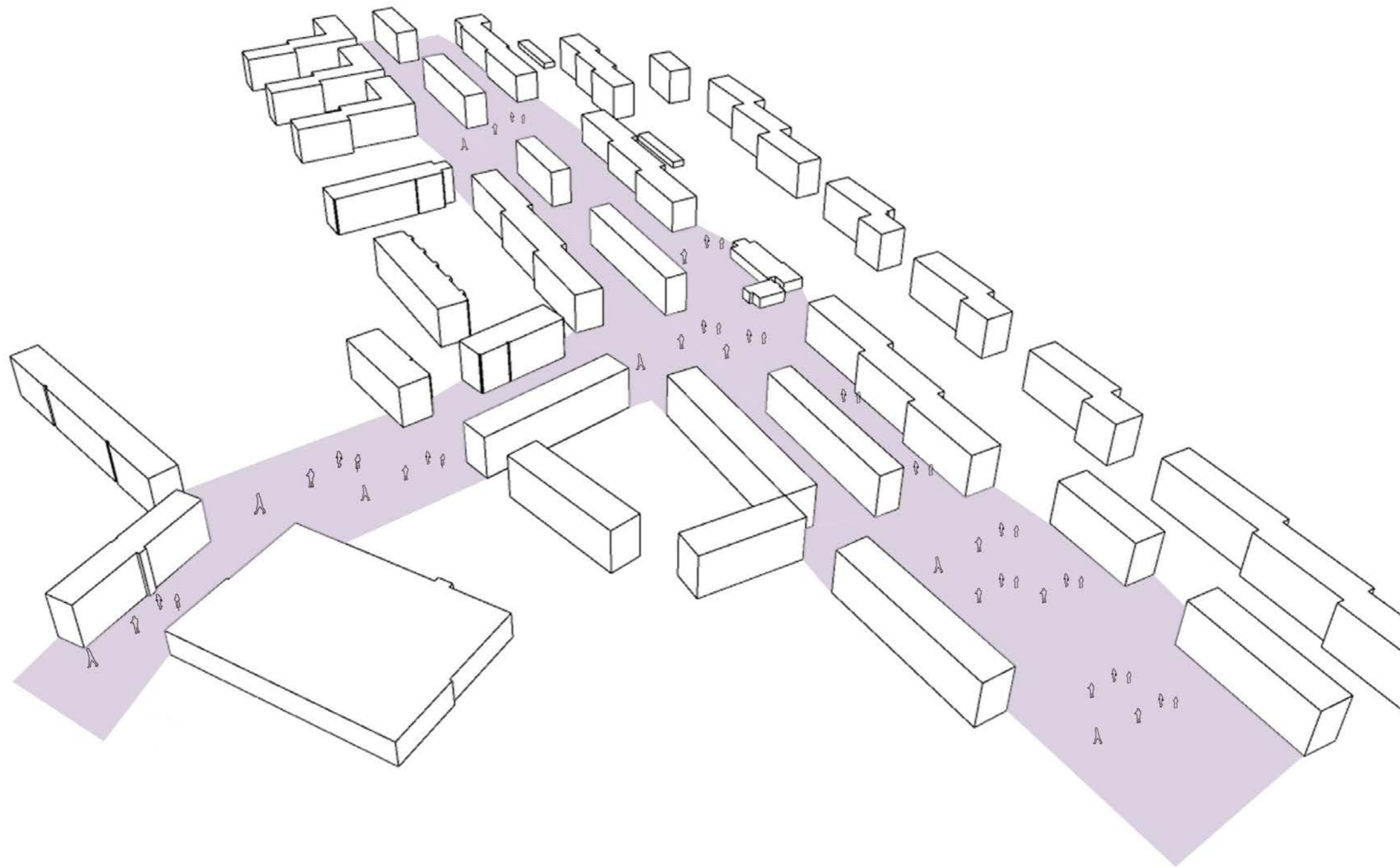
## Konsept

## 3) Utforme identitetsskapende sentrum



Det siste grepet vårt er å utforme et identitetsskapende sentrum på Veitvet. I dag har Veitvet et senter og en t-bane stasjon, men dette er ikke et sted som inviterer til opphold eller oppleves som et nabolagssentrum

Vi utformer to boulevarder og en frodig gågate som sammen blir et stort sentrum på Veitvet. Denne grønne T-en vil bli en identitetsskaper og et målpunkt på Veitvet med butikker, kaféer, aktiviteter og møteplasser



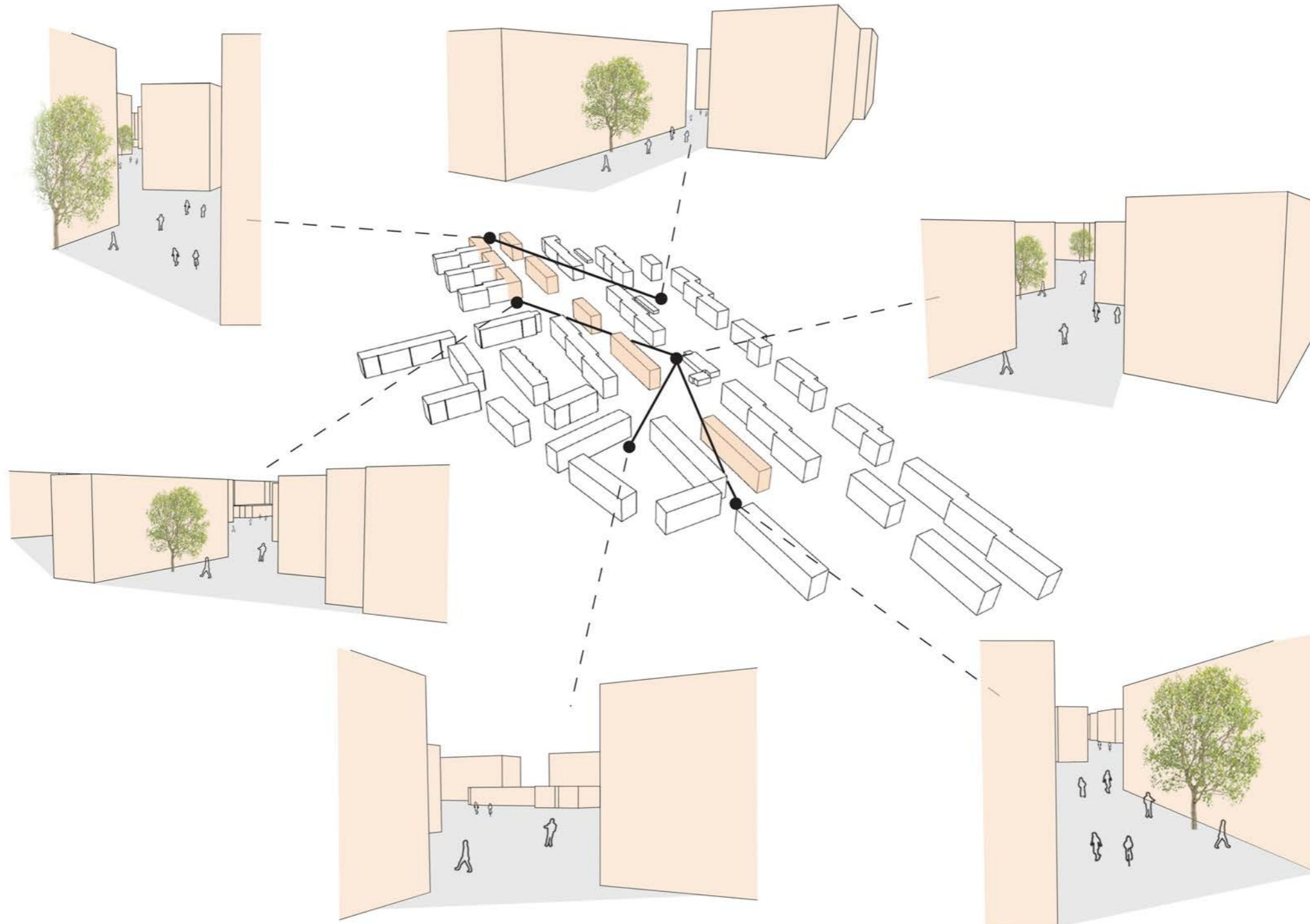
## 3

## Konsept

## Ny bebyggelse i Trondheimsveien

I midten av Trondheimsveien er det plassert fem nye bygg og tre påbygg på eksisterende bygg sør for veien. I dag er det 50 meter mellom eksisterende bygg. Nye bygg er derfor plassert i midten av Trondheimsveien for å minimere avstanden og skape to velfungerende boulevarder på hver sin side med aktive fasader og trealléer. Tre av byggene er 10 meter brede og to av byggene er 12 meter brede

Byggene er plassert med tanke på siktlinjene fra boulevarden i sør mot boulevarden i nord og motsatt. Det er også skapt store avstander mellom bygg for å skape velfungerende møterom for rekreasjon. Avstanden mellom byggene bidrar også til at boulevardene og rommene føles åpne, man får oversikt over plassen og det engasjerer til aktivitet



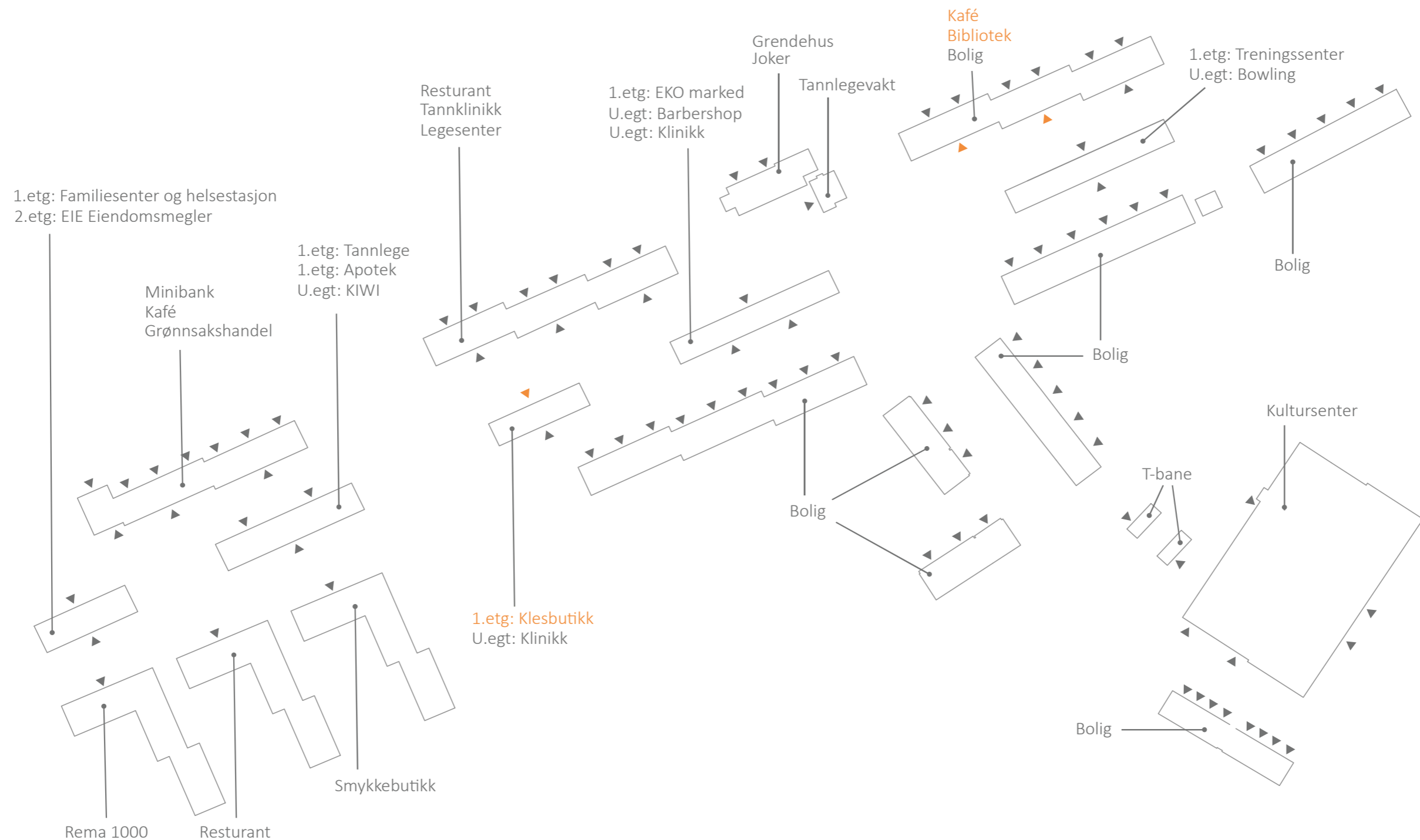
## 3

## Konsept

## Ny bebyggelse i Trondheimsveien

I dag er de fleste servicetilbudene plassert inne i Veitvet senter. I det nye forslaget vårt tar vi butikkene, kaféene og andre tjenester ut av senteret og inn i de nye byggene i Trondheimsveien. Svart tekst er eksisterende tilbud på Veitvet senter, oransje tekst er nye tilbud. Dette grepet bidrar til å gjøre Trondheimsveien til en levende handlegate med aktive fasader

Veitvet senter vil bli et kultursenter hvor kor, korps, teater og andre grupper kan øve og ha forestillinger. I dag har Veitvet senter samarbeid med Oslo kulturskole, og tilbyr gratis kurs for barn og ungdom som bor eller går på skole i bydel Bjerke. Hele senteret vil da bli en kulturskole for nyskapende aktiviteter, opplevelser og kreativ utfoldelse



## 5

## Gatebruksplan

## Eksisterende gatestruktur og gatebruk

Veitvet domineres i dag av bilveier med smale fortau, og fremkommeligheten begrenses av manglende gatekoblinger og kronglete over- og underganger på tvers av barrierene Trondheimsveien og T-banen

En positiv kvalitet er gangstien sør for Veitvet og Linderud, og stiene omkring Bretvedt. Her slipper man å forholde seg til smale fortau og biltrafikk, og disse ønsket vi derfor å ivareta og bygge på i vårt prosjekt





## 5

## Gatebruksplan

## Ny gatestruktur og gatebruk

I vårt prosjekt har vi begrenset antall bilveier, og økt antallet gang- og sykkelveier. I tillegg har vi kommet frem til to nye gatekategorier vi har valgt å kalle gatetun og boulevard. I disse gatene er myke trafikanter prioritert og bilen gis så lite plass som mulig

De nye gatene skal sørge for koblinger mellom delområder, god fremkommelighet for myke trafikanter og bidra til økt gateliv og biologisk mangfold

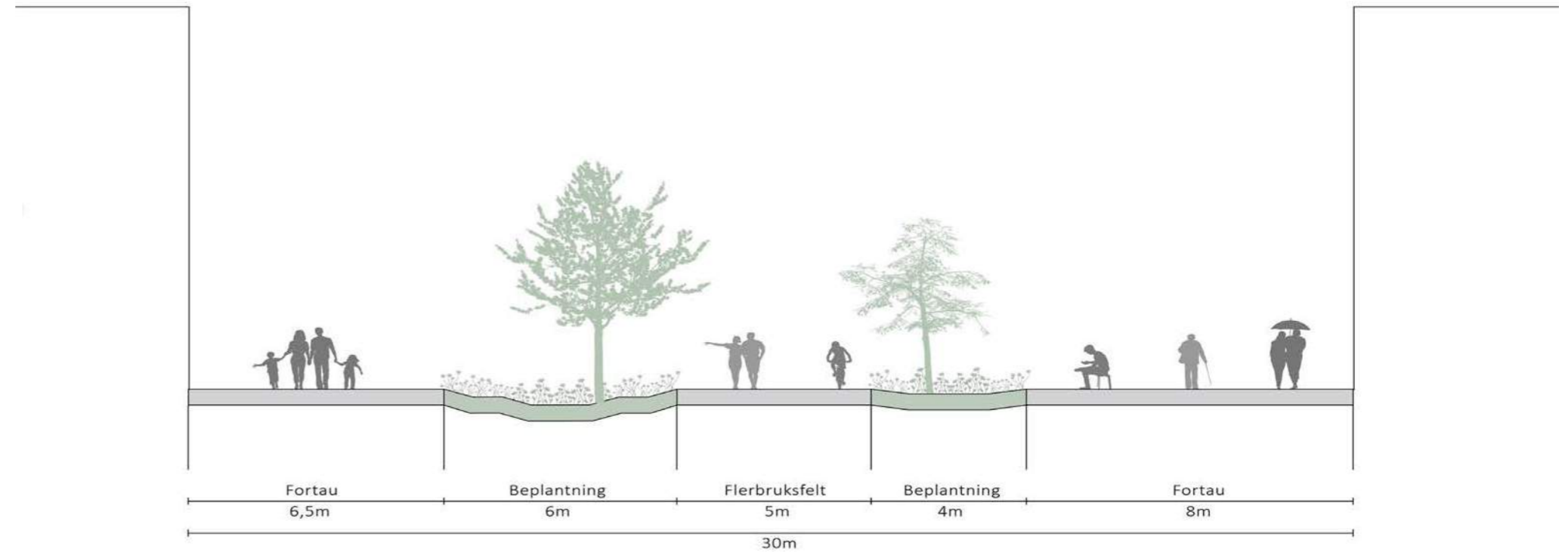


## 5

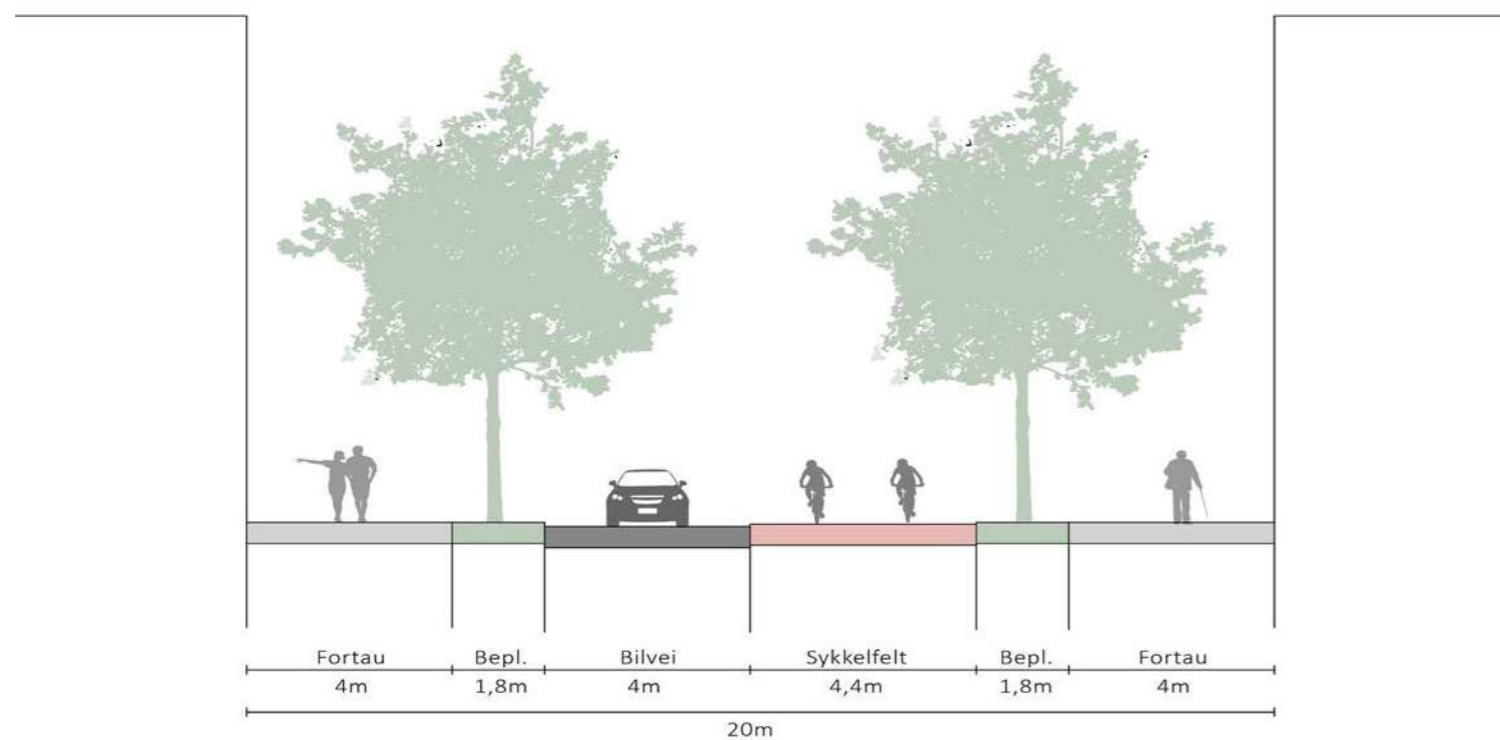
Gatebruksplan  
Prinsippsnitt

Gatetunet skal være en frodig gang- og sykkelgate med et mer organisk preg enn den stramme trealléen i boulevarden. Gatetunet vil ha veier hvor syklende og gående må dele, i tillegg til større og mindre rom omgitt av det grønne

## Gatetun



## Boulevard



Boulevarden består av en enveiskjørt kjørebane, sykkelfelt i begge retninger, trealléer og store gangveier. Det blir plassert en boulevard på hver side av de nye byggene i Trondheimsveien og vil bidra til demping av støy, rensing av luft og et rekreasjonsrom for aktivitet

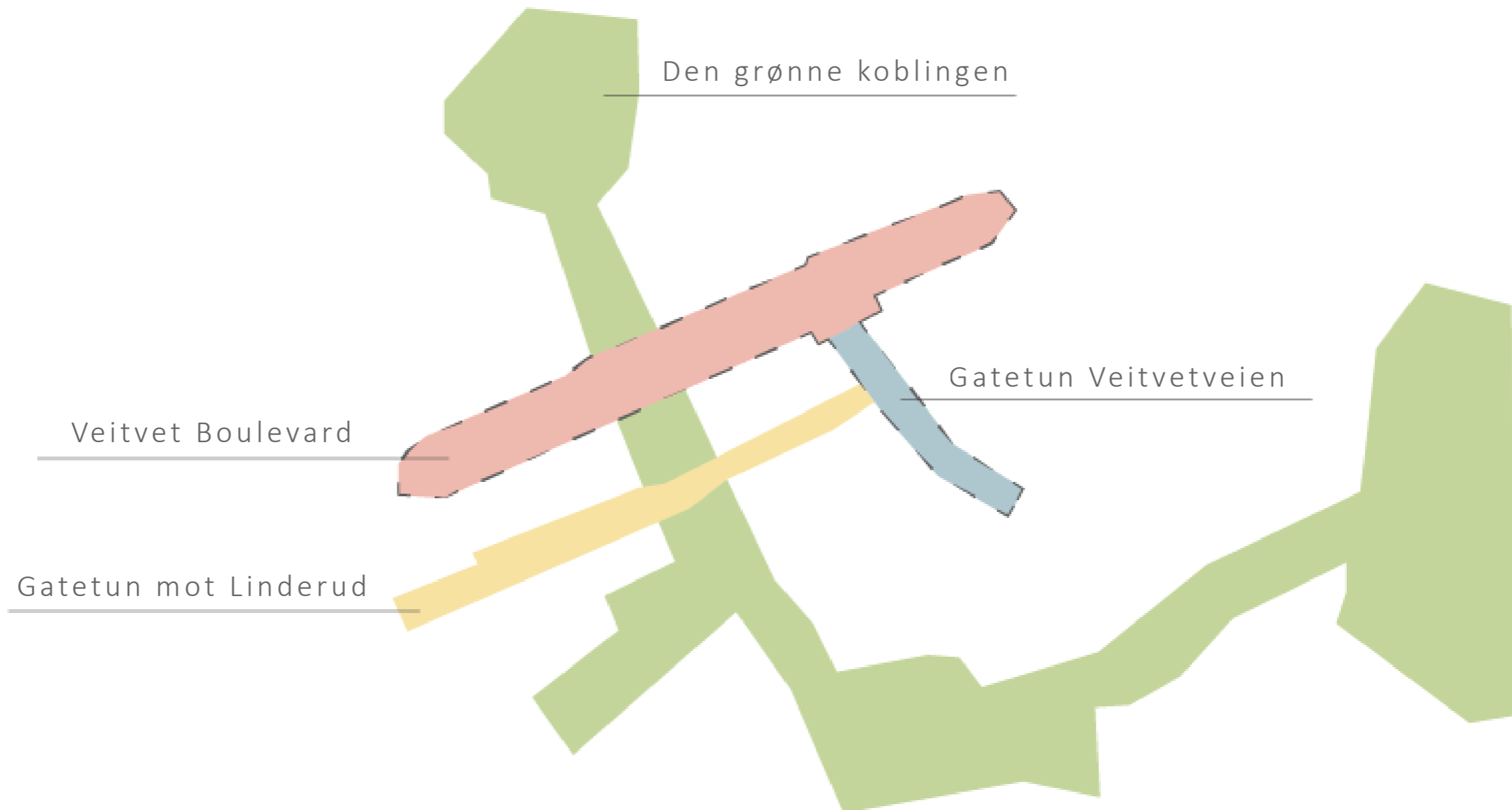
## 6

## Overordnet plan

## Soneinndeling

Figuren illustrerer hvordan vi har delt opp oppgaveområdet vårt. Den grønne koblingen, Veitvet boulevard, gatetun Veitvetveien og gatetun mot Linderud. Den grønne koblingen strekker seg fra Kolås skogen og ned til Bredtvedt skogen. Dette blir en frodig gang- og sykkelsti bestående av trealleér, skog og bytrær

Trondheimsveien blir gjort om til Veitvet boulevard med trealléer og byrom. Gatetunene nedover Veitvetveien og mot Linderud senter blir bilfrie grønne koblinger. Veitvet boulevard og gatetunet nedover Veitvetveien er markert på figuren som en T og blir et identitetsskapende sentrum på Veitvet. Dette er også videre detaljområde i oppgaven





6

Overordnet plan



MÅLESTOKK: 1:3000





## 7

## Detaljer

### Plantegning

Det nye sentrumet på Veitvet vil bestå av to boulevarder langs Trondheimsveien med grønne trealléer og byrom. Det vil være aktive fasader og møterom med gode solforhold.

Veitvetveien ned til det nye kultursenteret vil også være en del av det nye identitetsskapende sentrumet på Veitvet. Dette gatetunet blir bilfritt og består av frodige plantebed, regnbed og en variasjon av bytrær som gjør rommet spennende og levende å bevege seg i



 Sykkelfelt	 Grøntområde	 Uteservering	 Nye trær	 Buss-stopp
 Bilvei	 Gangvei	 Plantebed	 Treallé	 Atriumtrapp m/ plantekasser

MÅLESTOKK: 1:1500



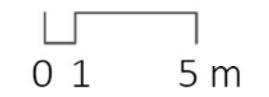
# 7

## Detaljer

Snitt - Begge boulevardene



Snitt a-a`





7

Detaljer

Perspektiv - begge boulevardene





7

Detaljer  
Snitt Boulevard - trapperom



Snitt b-b`

10 m

0 1 3m



7

Detaljer

Perspektiv - trapperom





7

Detaljer  
Snitt Veitvetveien



Snitt c-c'

30 m

0 1 3m



7

Detaljer  
Perspektiv - Veitvetveien





# 8

## Kilder

Bilde 1: Bebyggelse på Veitvet (forsidebilde), hentet fra:  
[https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Veitvet\\_%28str%C3%B8k%29](https://lokalhistoriewiki.no/index.php/Veitvet_%28str%C3%B8k%29), 02.04.2022

Miljødirektoratet, uten år. Støykart for Oslo. Miljøatlas.  
<https://miljoatlas.miljodirektoratet.no/KlientFull.htm?lang=no&extent=258138|6647008|266284|6651662&layers=261:70;&basemap=KART&opacity=70&saturation=100>

Næss, K. B., 2020. Bærekraftig mobilitet for nabolag i nyutvikling av områder – En bystruktur på menneskets premiss.. Ås: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet.

Oslo kommune, bymiljøetaten. COWI Norge, 2020. Gatennormal for Oslo, Oslo: Oslo kommune.

Statens vegvesen, 2018. Systemanalysen for riksvegnettet i Groruddalen, Oslo: Statens vegvesen.

Veitvet senter, 2022. Butikker. Veitvetsenteret. <https://veitvetsenteret.no/butikker/>