

Vitalisering av Bjerke

Yrende liv under brua



Emne NMBU, Planlegging av gater og byrom
År 2022
Sted Bjerke, Oslo
Status Studentoppgave - Mulighetsstudie
Studenter Synne T. Eide, Lene Hauge, Hedda Trandum og Tamia G. Pettersen

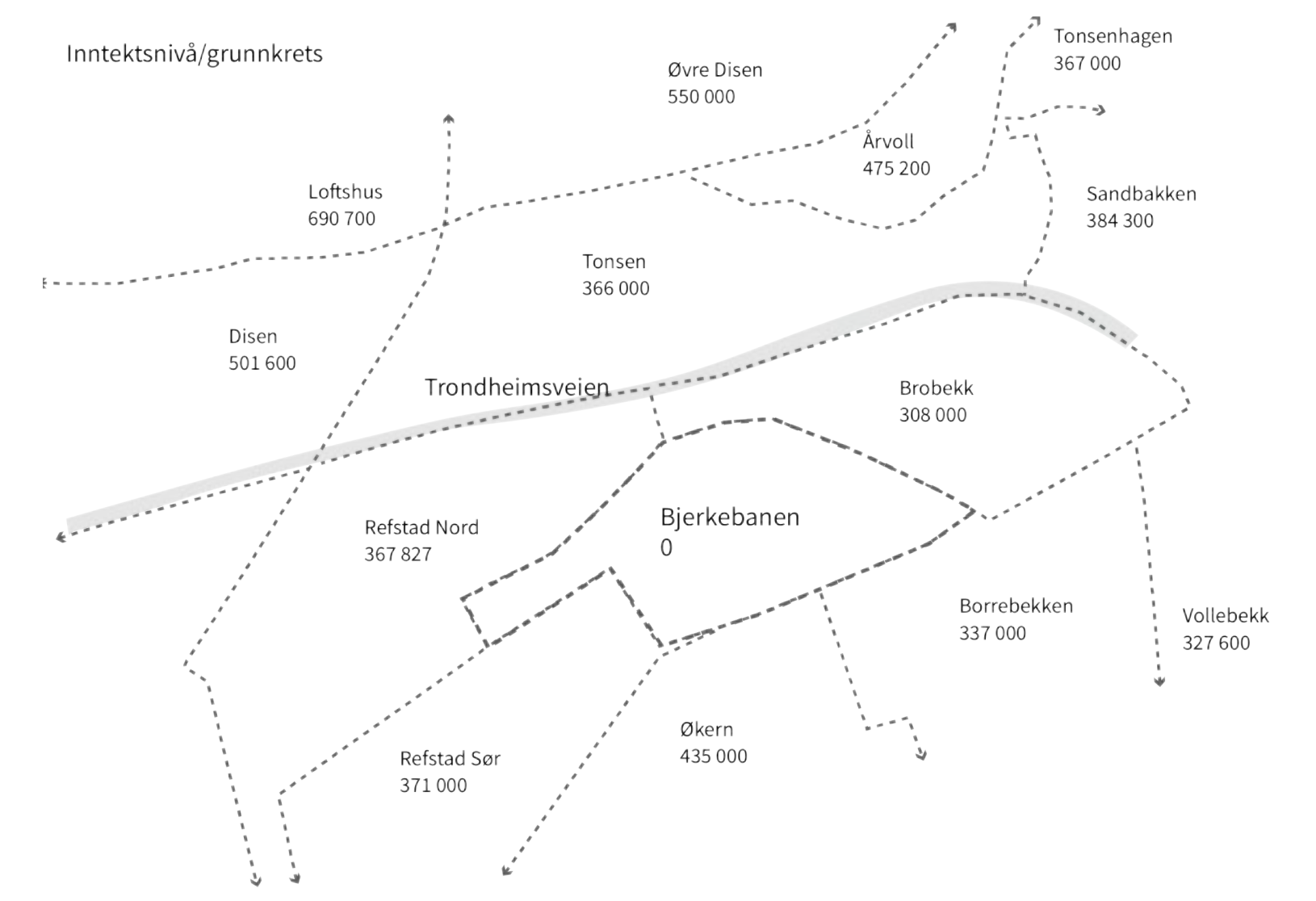
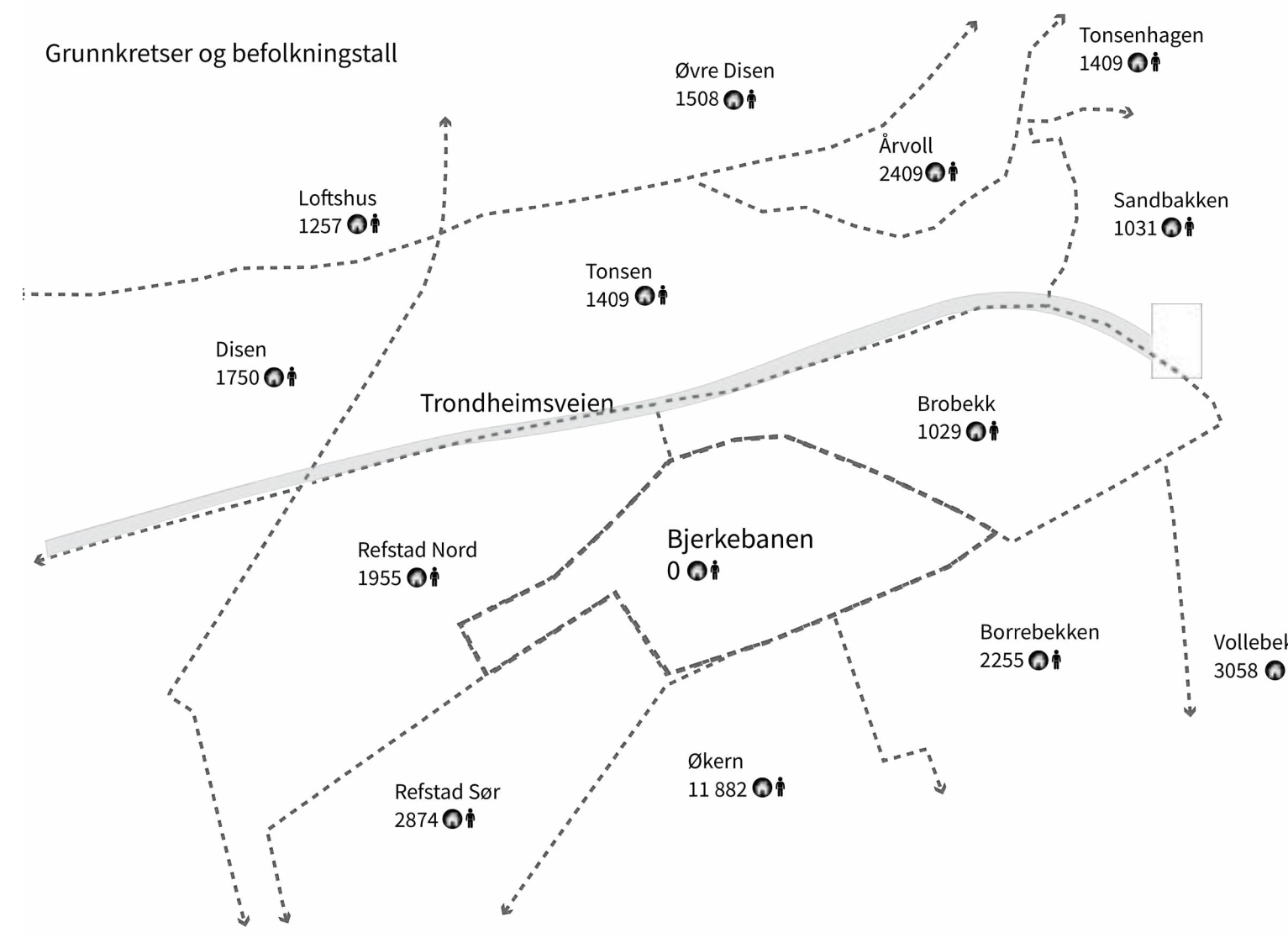
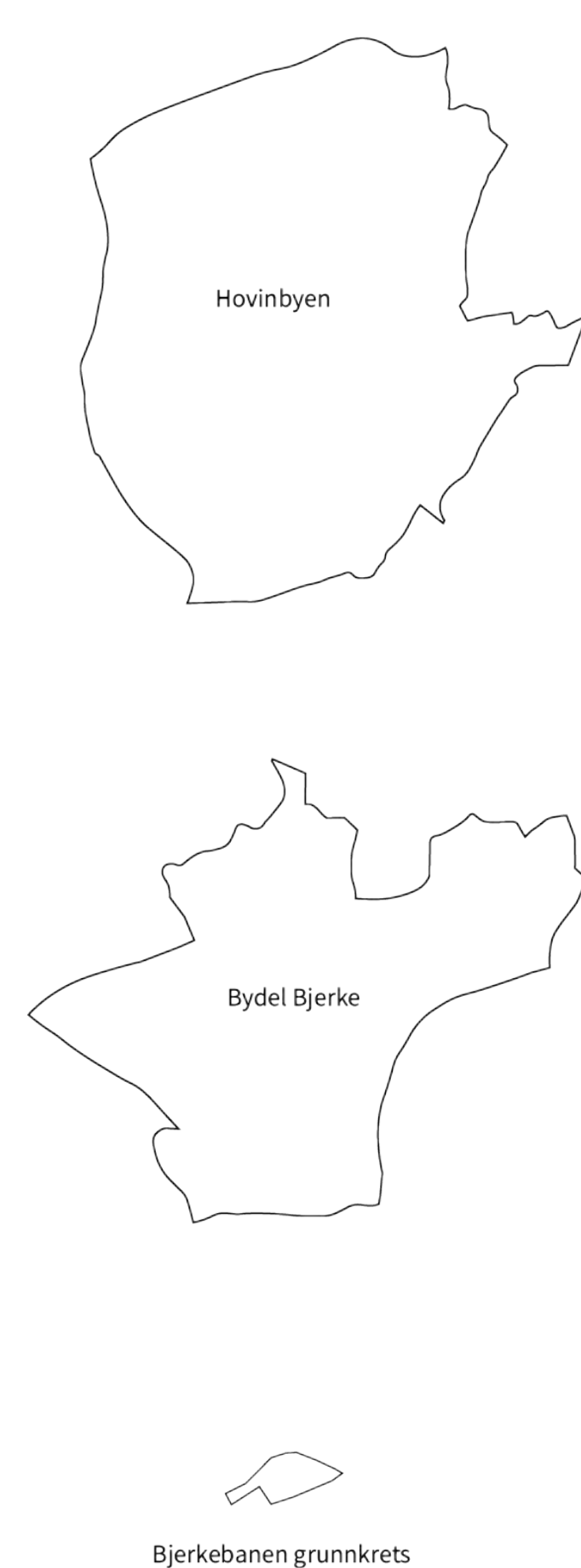
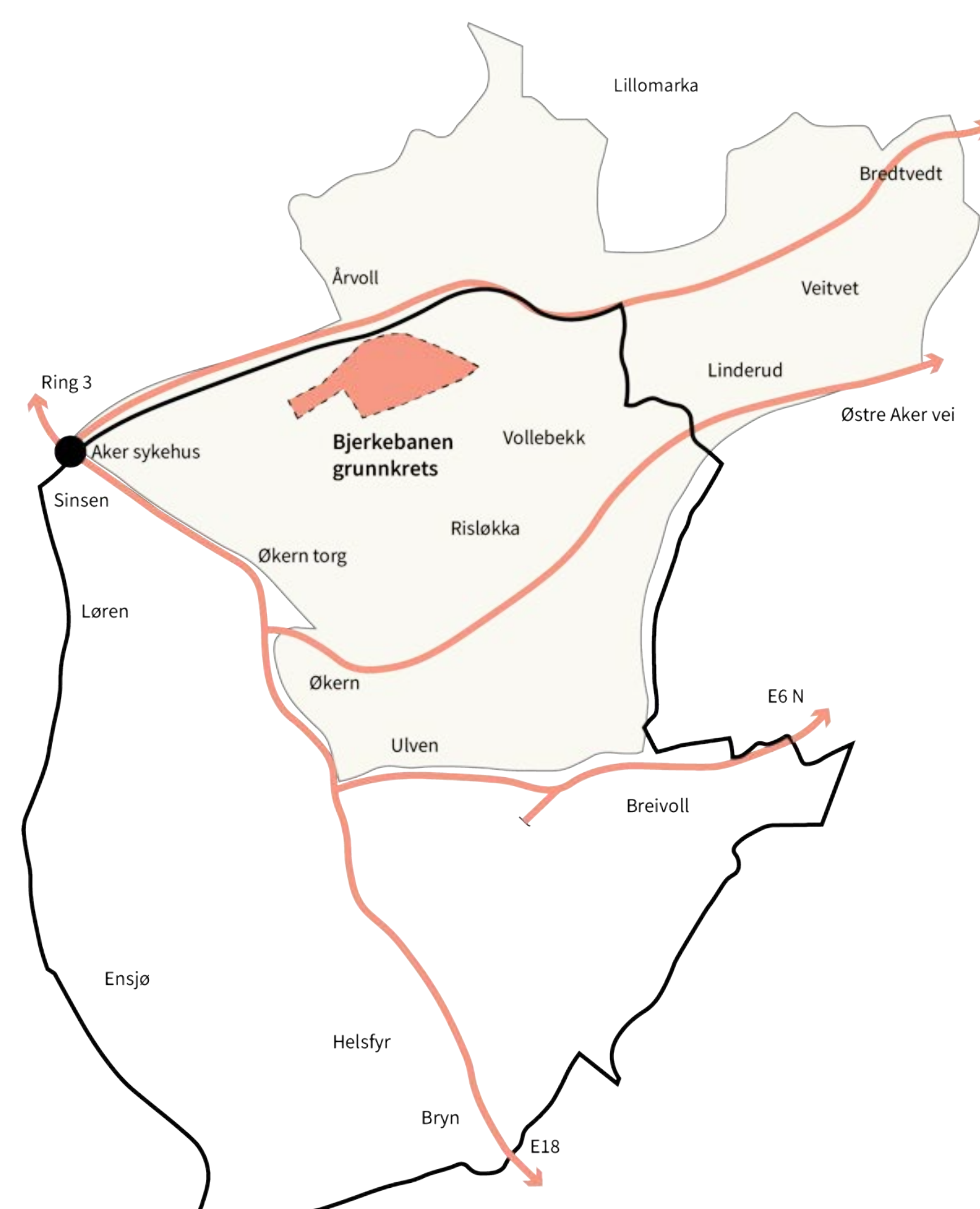
Bjerke er i endring. Dersom 1500 nye boliger skal bygges på Bjerke krever det drastiske endringer av stedets premisser. Trondheimsveien splitter nabolagene på hver sin side av veien, og dette speiles i demografiske forskjeller, tilgang til tjenester og myke trafikanters framkommelighet. For at Bjerke skal bli et godt sted å bo må nabolagsfunksjonene styrkes, og Trondheimsveien transformeres.

Hvordan kan Bjerkes identitet og nabolagssentrum styrkes, når områdets transformasjon skal gi rom til 100 nye boliger?

Bjerkegata

Nabolaget Årvoll knyttes sammen med nye nabolagsfunksjoner på Bjerke, og skal bli et felles nabolag. "Bjerkegata" som går fra Årvoll til Bjerke skal oppleves trygg å ferdes i for myke trafikanter. Her finner du tilbudene du trenger, rom for avkobling og veien ned mot nye Hovinbyen og Økern.

T.v.: Terrenginngrepene i Bjerkekrysset bevares og transformeres til en aktivitetspark. Samtidig forteller strukturen en med sin form hvilke store inngrep og veistrukturer stedet har gjennomgått. Bjerke aktivitetspark vil gi rom for uorganisert aktivitet, ny bruk av nærmiljøet og vil ha et omfang av tilbud og aktiviteter. Målet om å fjerne fysiske barrierer mellom nabolag, gjør at alle kan møtes på en felles grunn.



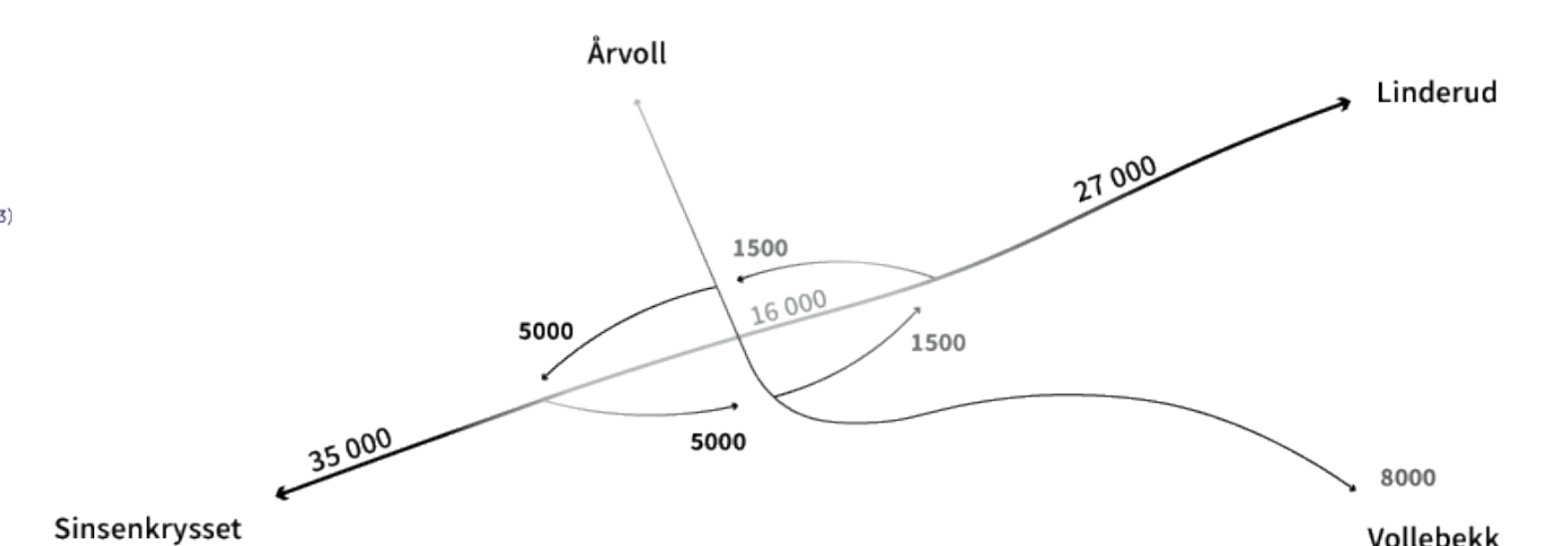
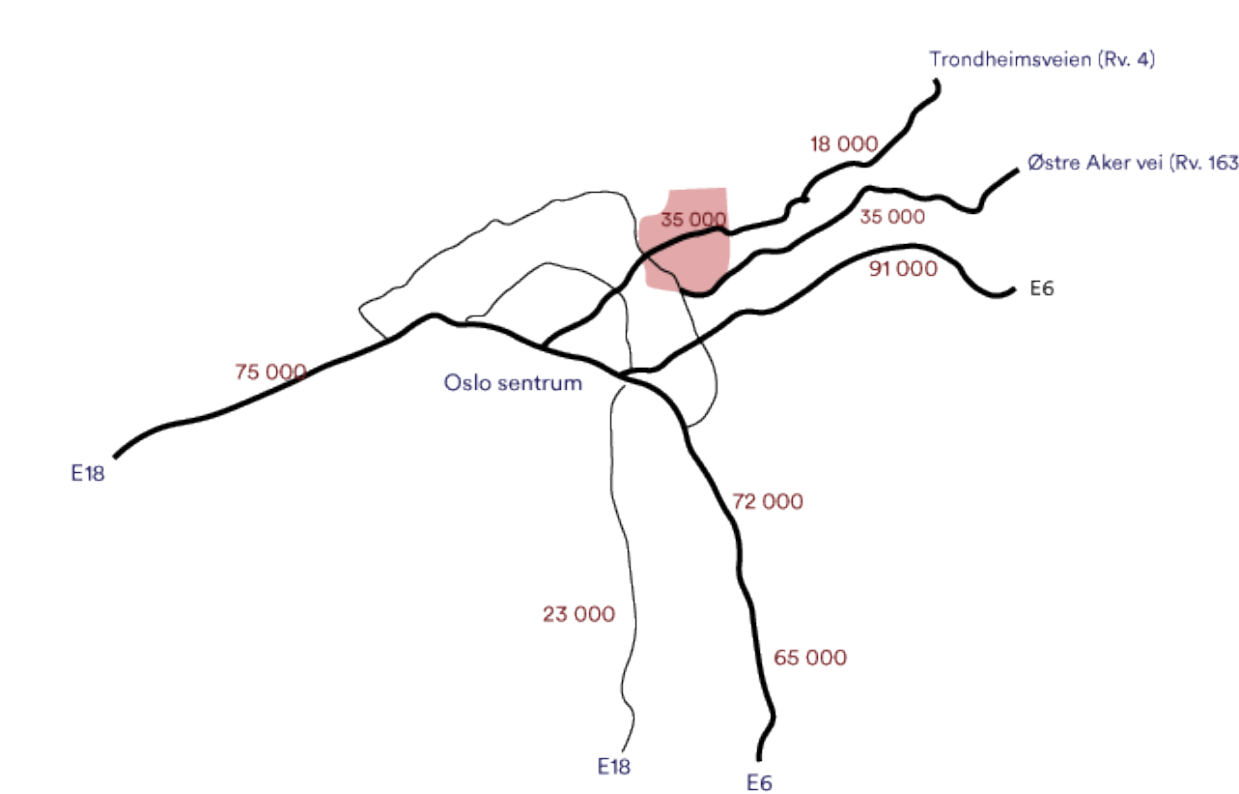
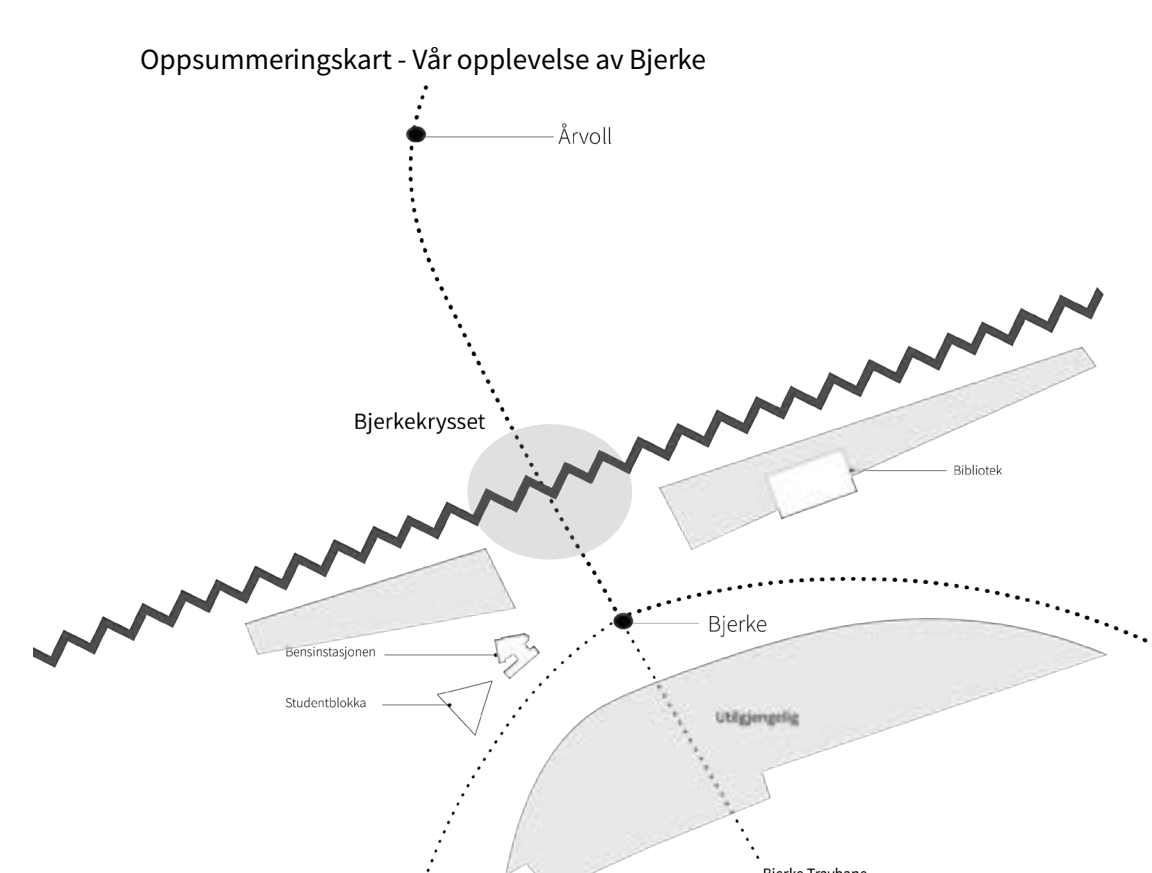
En av grunnene til at det er vanskelig å forstå Bjerkes grenser, er at Bjerkebanens grunnkrets er ubeboet. Bjerke er Oslos minste bydel etter folketall, men har den raskeste befolkningsveksten. Dette er en effekt av Hovinby-satsningen, og at Oslo kommune fortetter langs ytre by.

Om området skal kunne romme 1500 boliger, må tiltak gjøres for å skape gode nabolag. Å bevare og underbygge Bjerkes stedsidentitet, også på tvers av Trondheimsveien, er helt avgjørende. Bjerkes VPOR behandler Rv.4 som en fastsatt grense, som fortsetter å skape en barriere mellom nord og sør.

Å forstå Bjerkes grenser

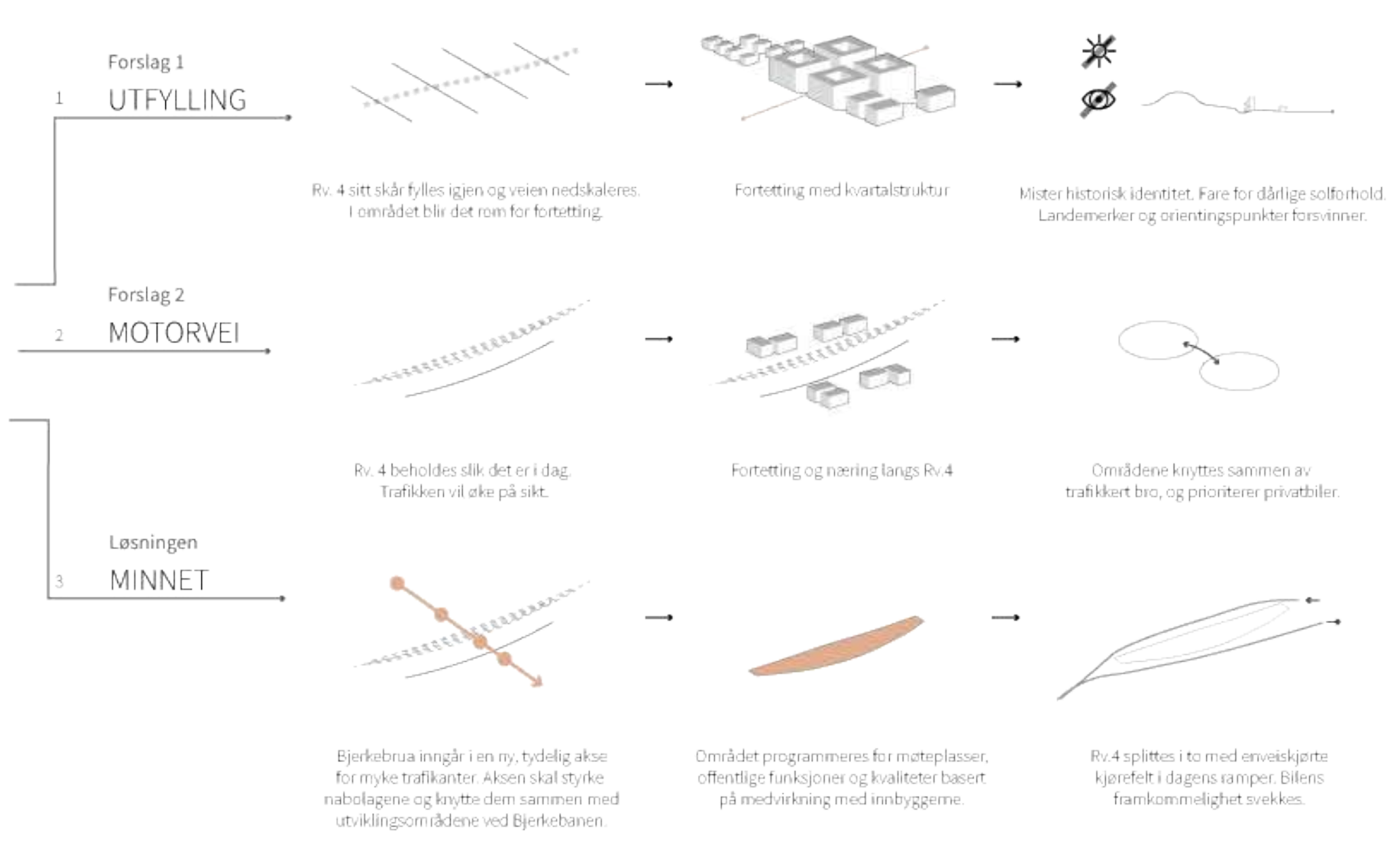
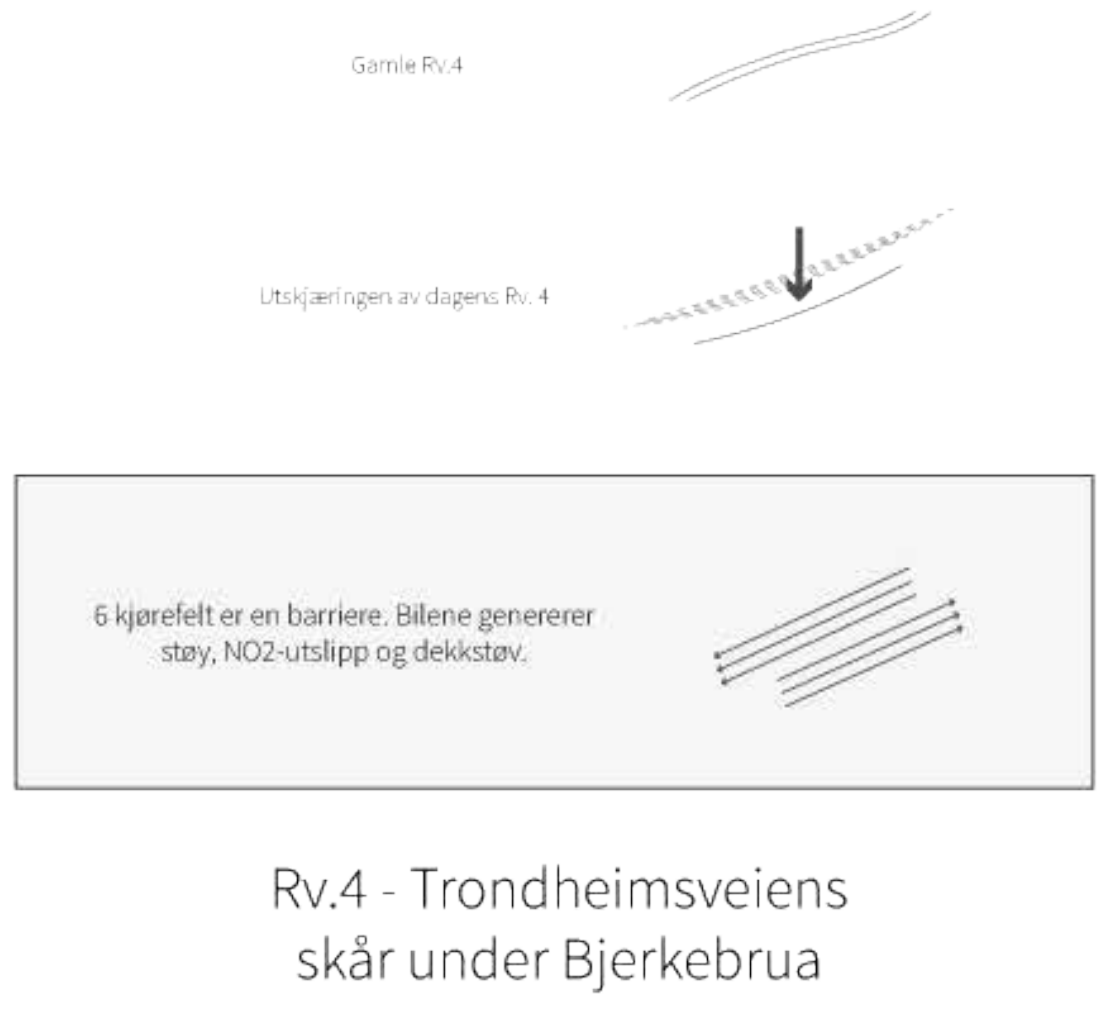
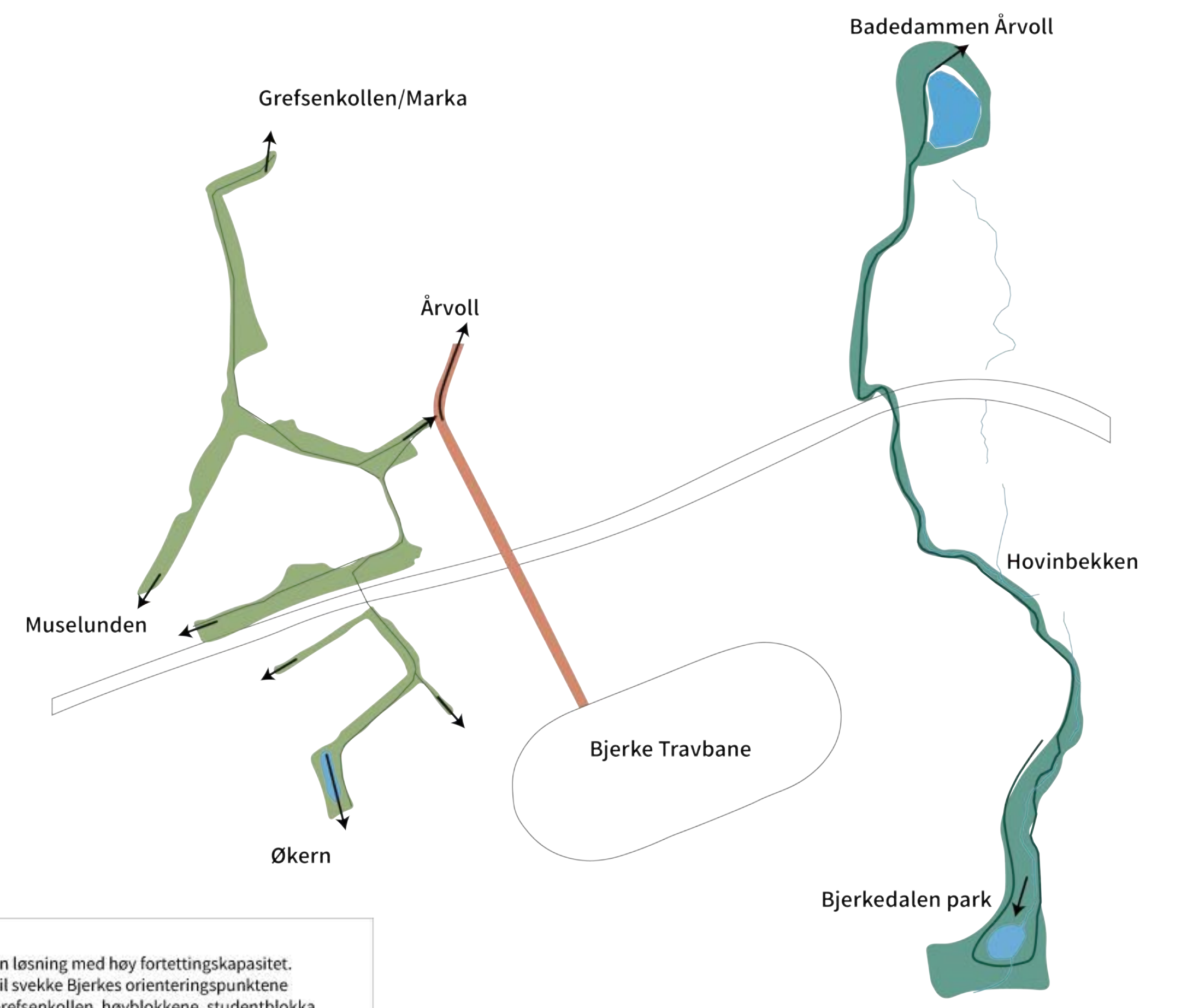
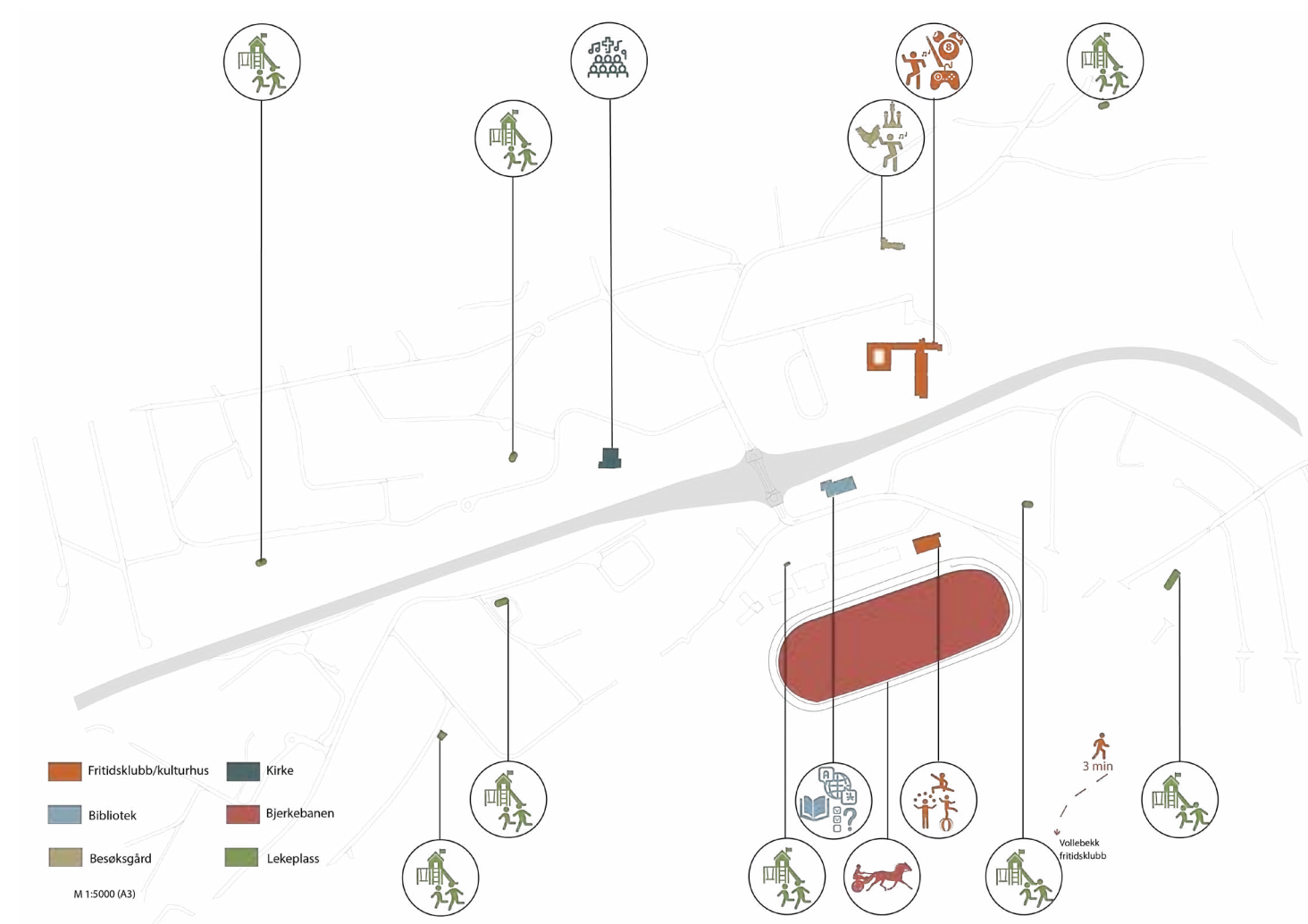
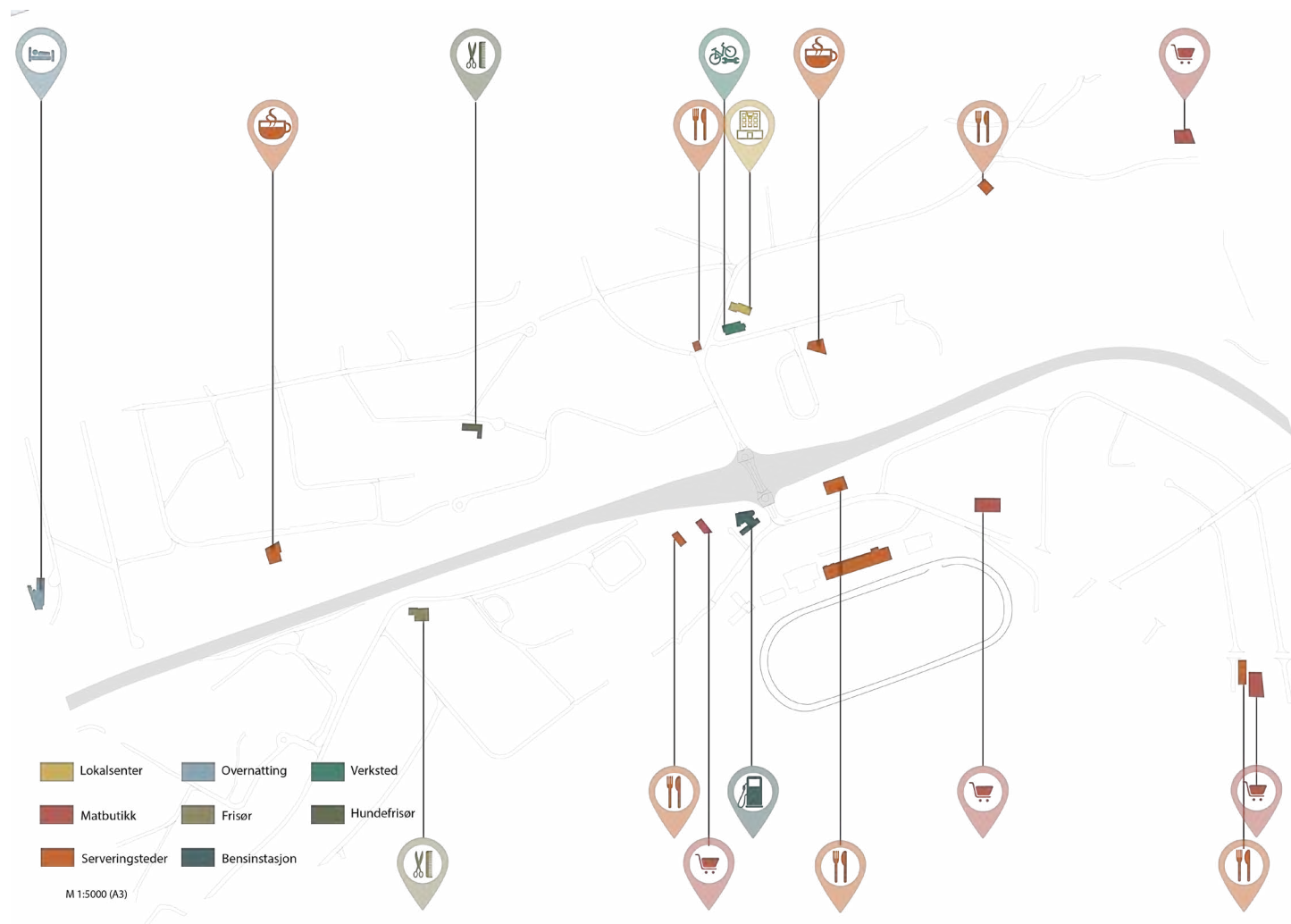
Stedet «Bjerke» avgrenses på ulike geografiske måter. Bjerke er navnet på én av Oslos 15 bydeler. Halve bydelen inngår også i Hovinbyen, der øvre grense følger Trondheimsveien. Landemerker som Bjerke travbane, studentblokka og punktblokkene er identitetsmarkører som er knyttet til Bjerke. Samtidig ligger Bjerke på et platå, og er en inngang lengst vest til Groruddalen.

Bjerke travbane fungerer som en nasjonal travbane, og har en rekke funksjoner knyttet til anlegget. Samtidig beslaglegger travbanen et stort areal, og anlegget oppleves lite tilgjengelig for brukeren.



Fra Groruddalen mot sentrum via Bjerke øker ADT med 8000 individuelle reiser. 10% av disse er lange kjøretøyer, og inkluderer kollektiv transport som buss. Resterende er andre kjøretøyer.

Bjerkekrysset generer betydelig med trafikk.

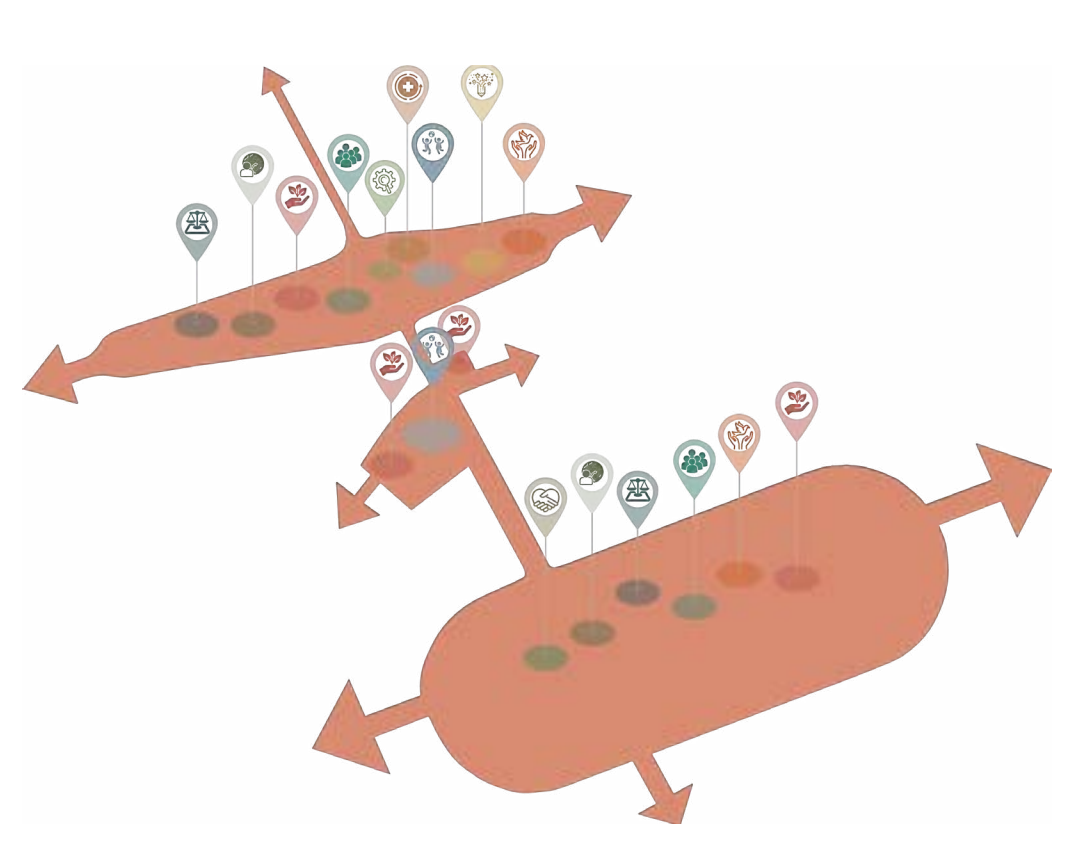
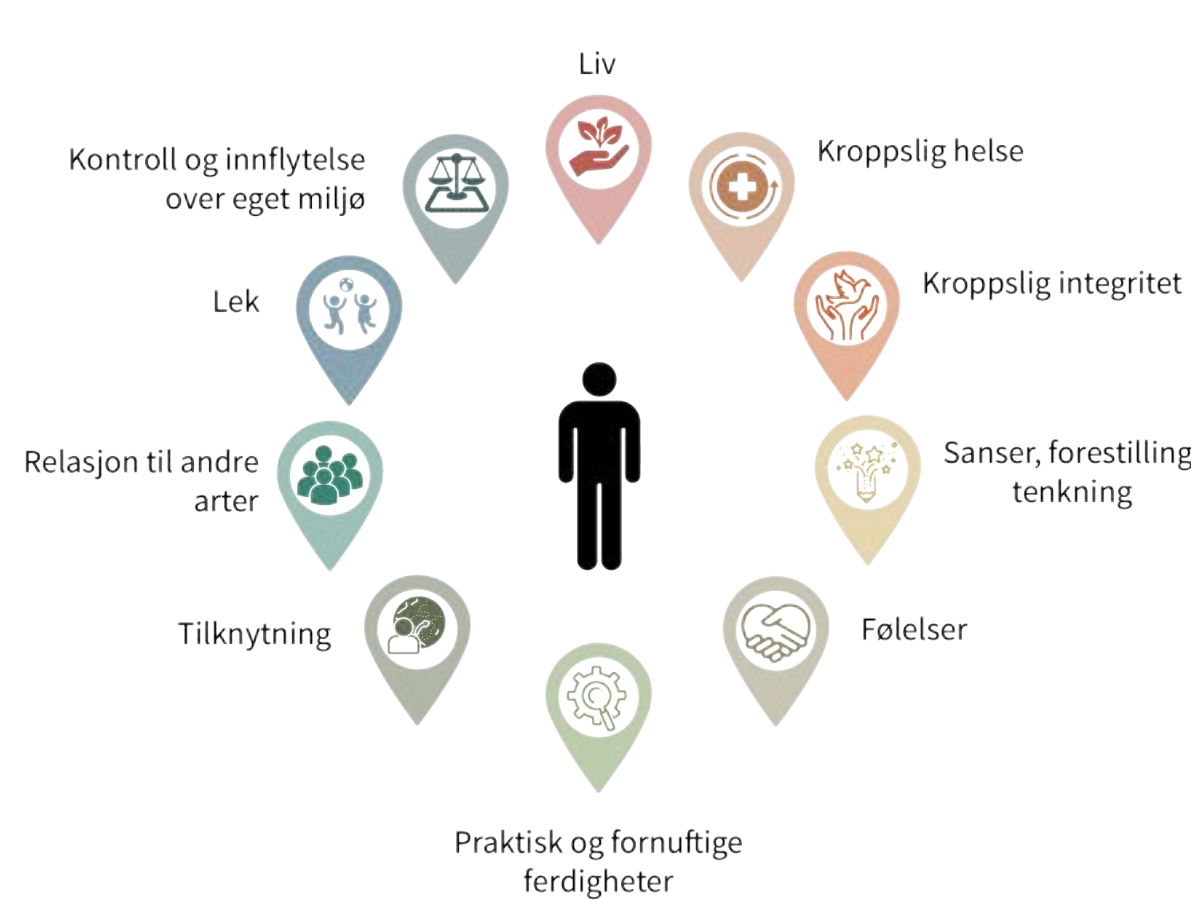
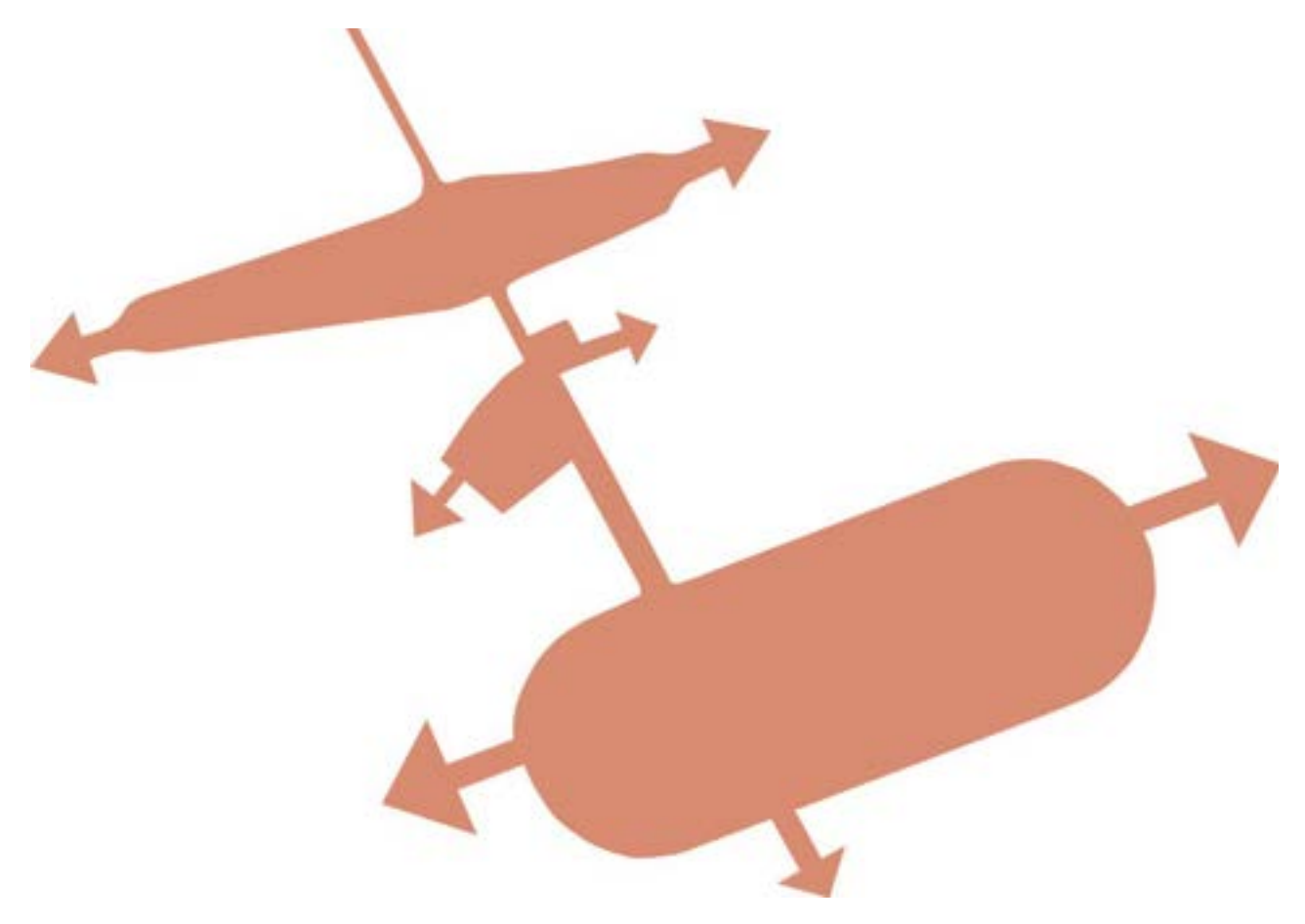


En løsning med høy fortettingskapasitet. Vil svekke Bjerkes orienteringspunktene Grefsenkollen, høyblokkene, studentblokk og Bjerke travbane.

Opprettholder bilens framkommelighet. Gir Bjerke flere næringsfunksjoner og arbeidsplasser. Viderefører siktelser, men også utrygge rom for barn, støy og utslipp. Biltrafikken vil øke på sikt.

Bjerkegata blir et nytt møtepunkt i Oslo, og tilfører møteplasser for uorganisert aktivitet, næring. Bjerke blir lesbart.

Strategi: Punktere Trondheimsveien
Ved å punktere Trondheimsveien i sekvenser, styrkes eksisterende overganger nord/sør. Disse kobles videre til andre forbindelser, "Den grønne ringen", Bjerkedalen park, og "Bjerkegata", den nye hovedpassasjen kobler Årvoll og Bjerke sammen.



Premisser for utforming - Capability approach
Diagrammet er basert på 10 grunnleggende behov for oppnåelse av velvære (Nussbaum, M., 1988). Ved å hensynta disse kan vi utforme det fysiske miljøet for at alle skal få like muligheter til å oppnå velvære i Bjerkegata og ned til Bjerke aktivitetspark.

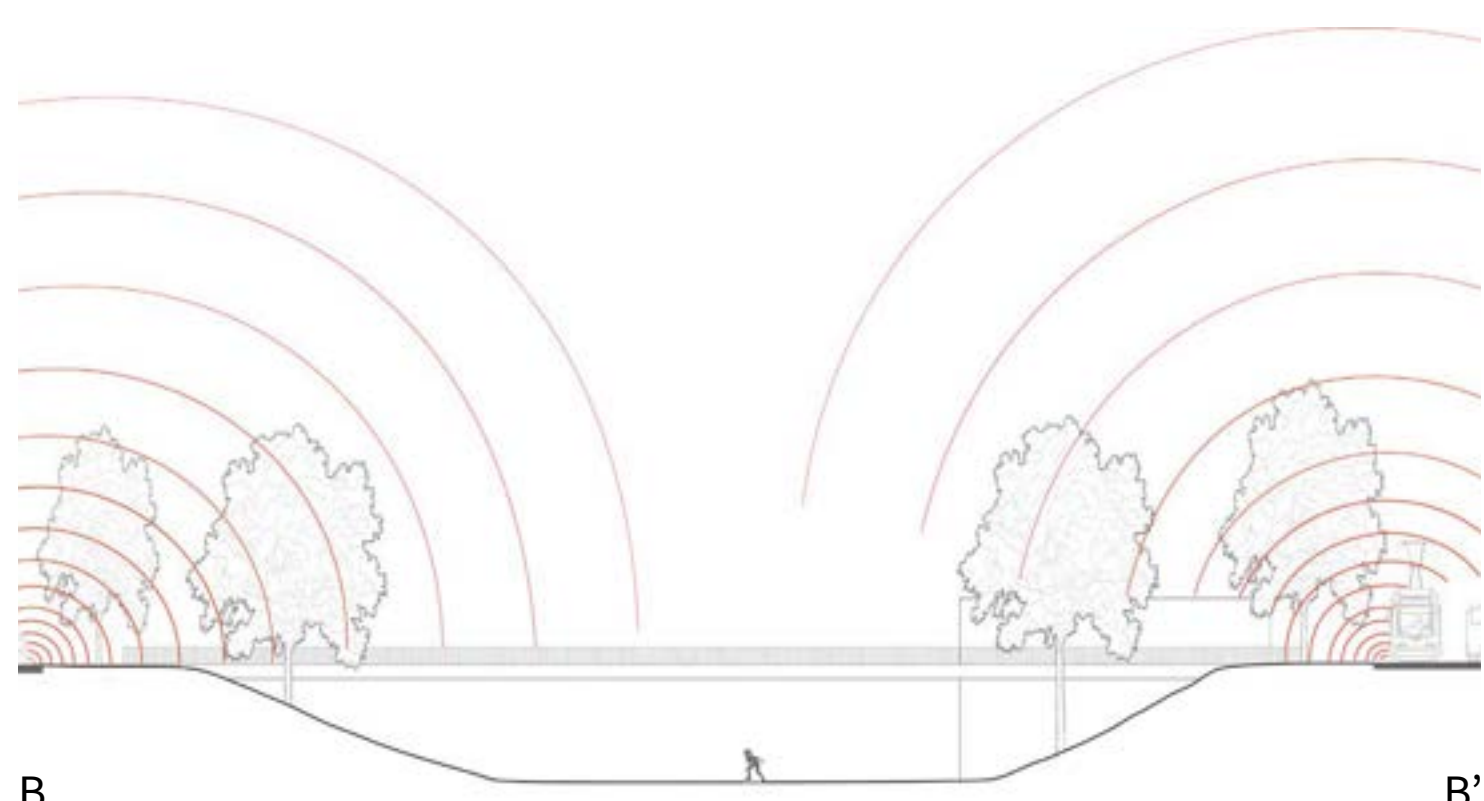
Konseptvalget styrker den synlige akse som går fra Årvoll og ned til travbanen. Aksen styrkes med sekvenser i bredt og smalt, som skal lede til det åpne landskapsrommet på travbanen.





A

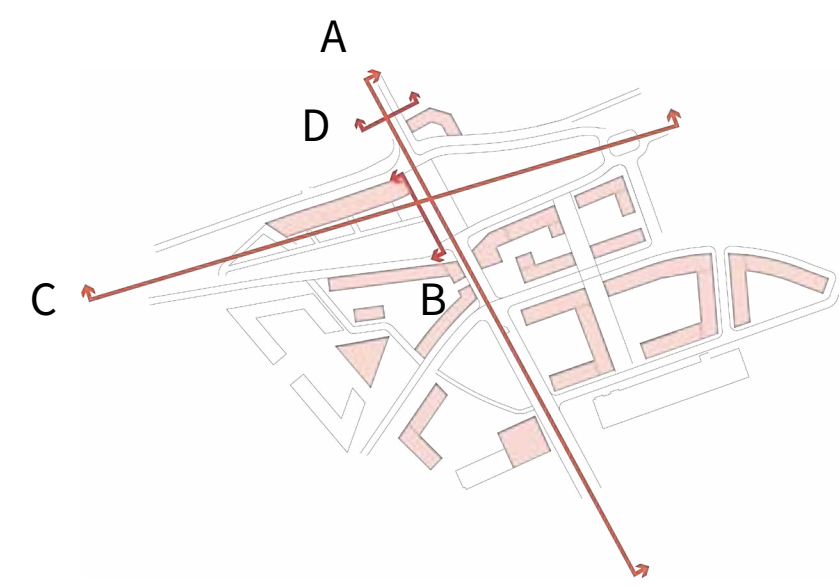
A'



B

B'

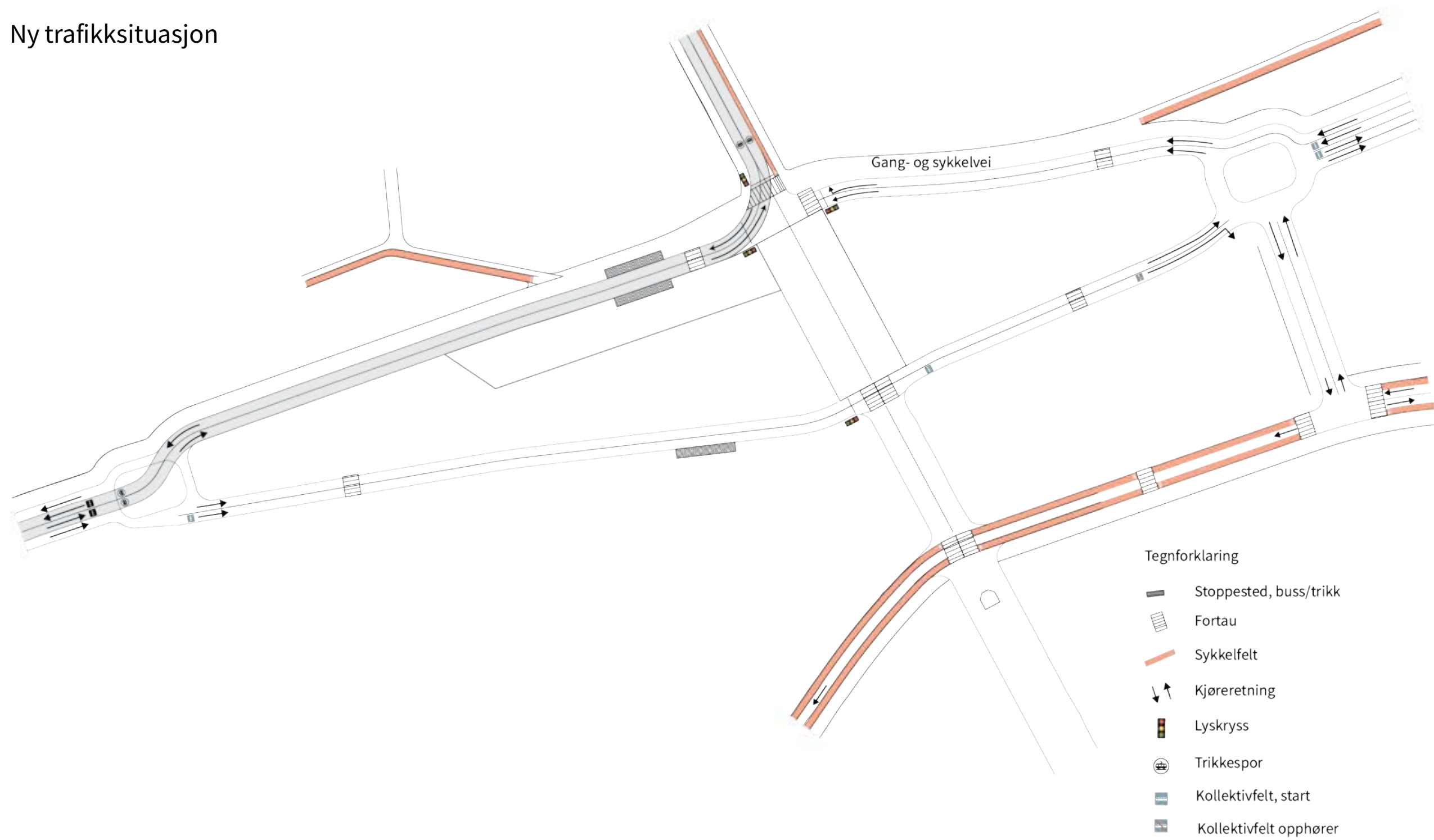
Effekten av at trafikken legges om er at støyet vil bevege seg utover og vekk fra Bjerke aktivitetspark. Med fartsgrenser på 40 km/t vil beboerne ha akseptable støygrenser.



Grepet ivaretar og forsterker koblinger og siktlinjer. Broa på Bjerkekrysset er et godt orienteringspunkt i alle himmelretninger; mot sentrum, Groruddalen, nord- og østmarka.

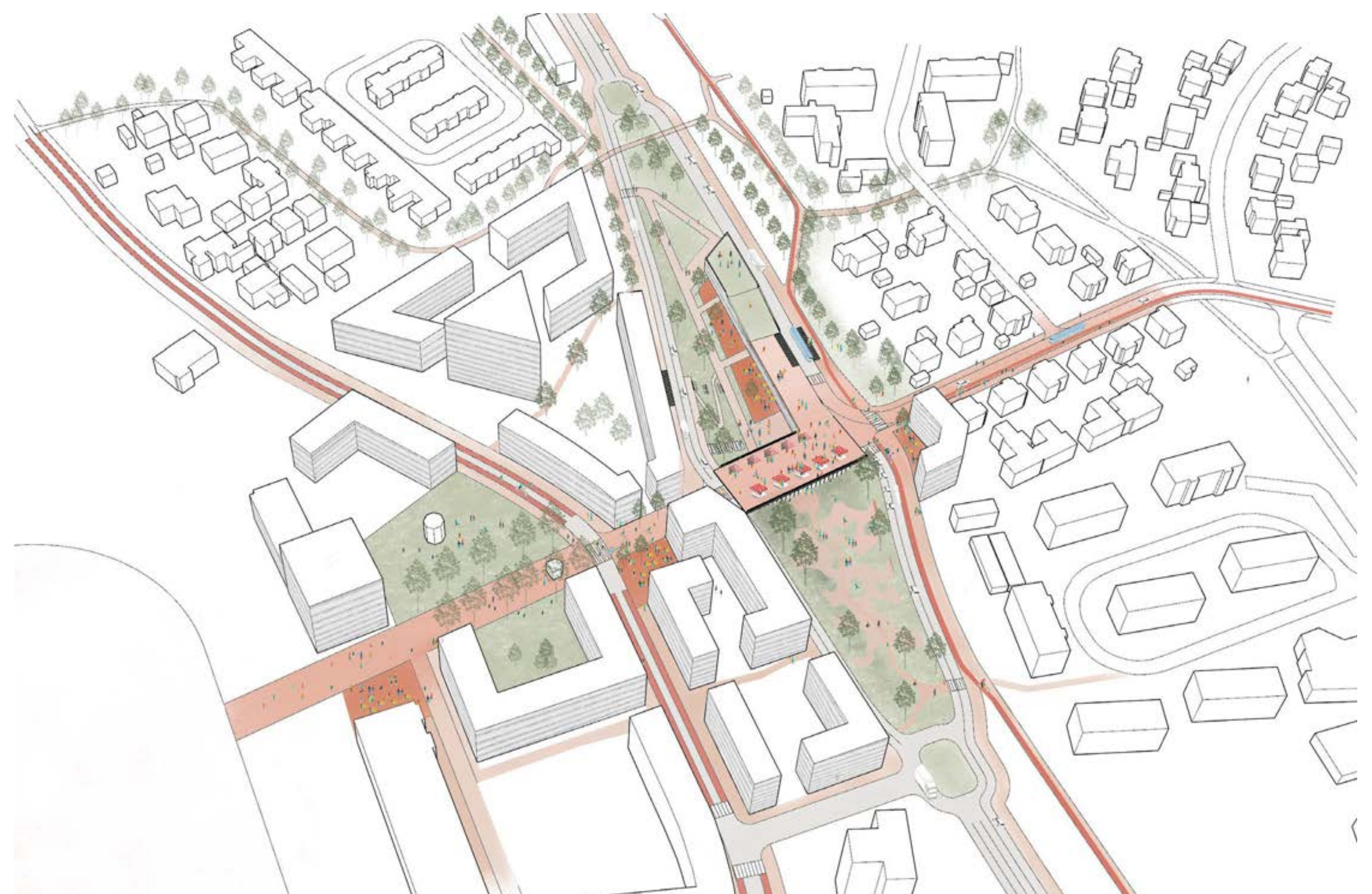
Forbindelsen i Bjerkegata forsterker siktlinjene når man fjerner hindringer i sikten, som trærne i rundkjøringene og inngangsbygget til Bjerkebanen.

Ny trafikksituasjon



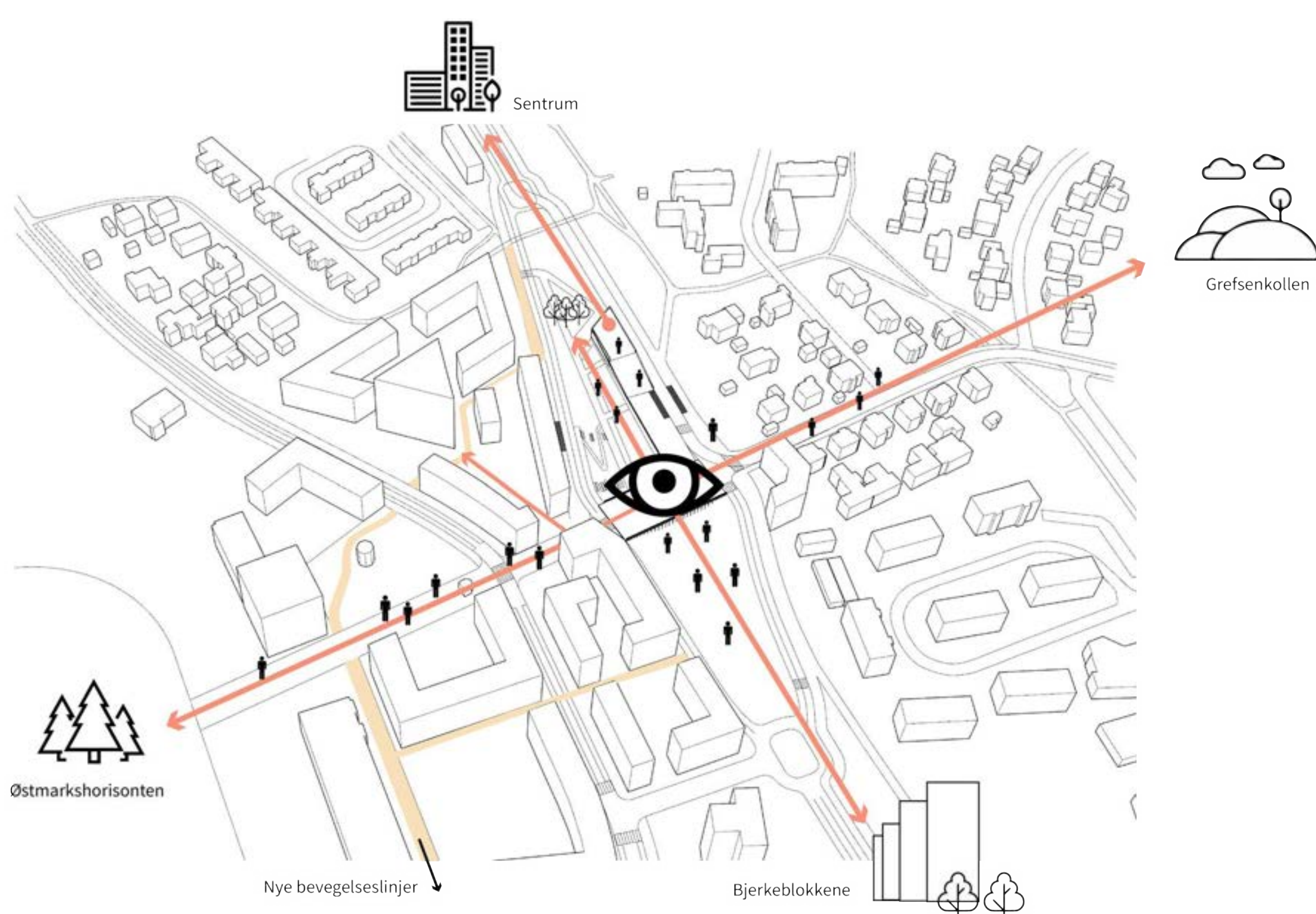
- Tegnforklaring
- Stoppsted, buss/trikk
 - Fortau
 - Sykkelfelt
 - Kjøeretning
 - Lyskryss
 - Trikkespor
 - Kollektivfelt, start
 - Kollektivfelt opphører

Fremkommeligheten følger mobilitetspyramiden, og setter fotgjengeren høyest. Rundkjøringene flyttes vekk fra brua, og ned til grunnplanet før påkjøringsramper på hver side. Dagens påkjøringsramper blir enveiskjørt, og kollektivtrafikken ledes ned i eget kjørefelt på Trondheimsveien. Trikken bruker egne spor opp mot Bjerkegata.

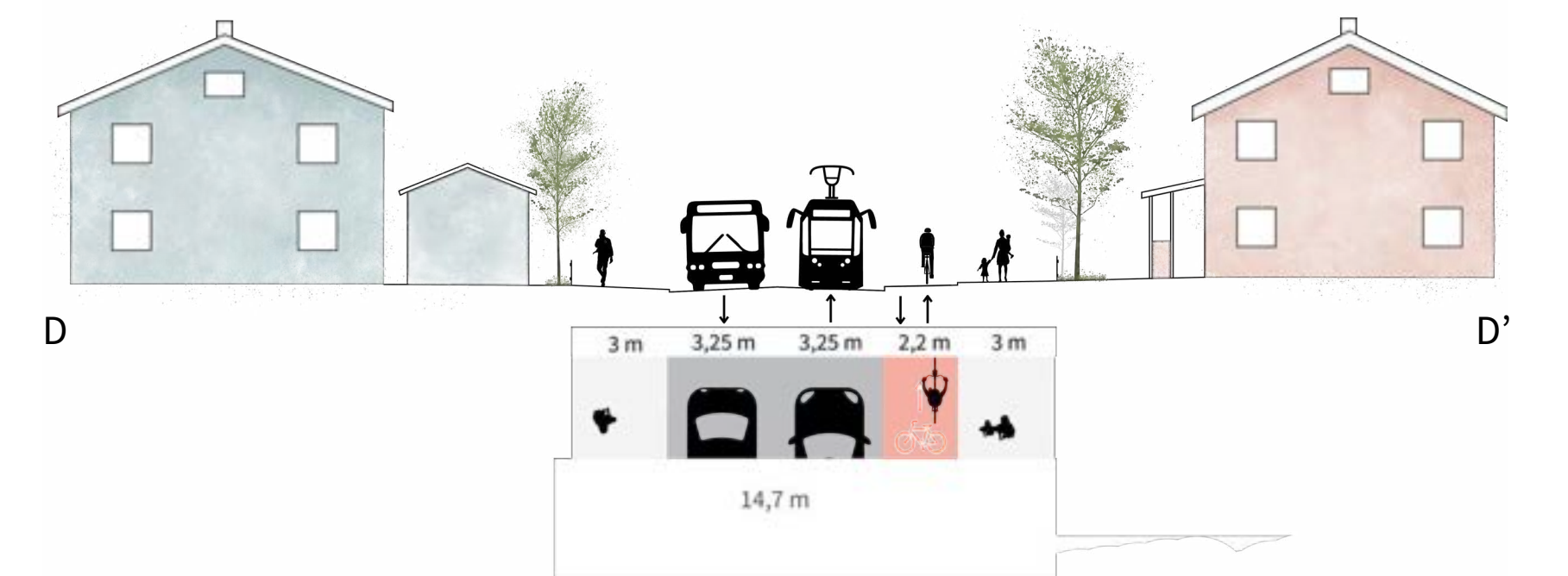


C

C'



Grepet ivaretar og forsterker koblinger og siktlinjer. Broa på bjerkekrysset er et godt orienteringspunkt hvor mot sentrum og innover i Groruddalen. Forbindelsen i Bjerkegata forsterker siktlinjene ved at vi har fjernet hindringer i sikten som trær og inngangsbygget til Bjerkebanen.



Snittopprisset viser muligheten Trondheimsveien gir til lokalsamfunnet etter transformasjon. Med endret funksjon kan minnet om veien, og dets form, blir brukt aktivt til uorganisert aktivitet og bli et nytt målpunkt for Bjerke.

