

Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2023 30 stp
Fakultet for landskap og samfunn

Fra trafikkmaskin til bilfritt byliv - En mulighetsstudie av Nylandsveien og omegn

From traffic machine to car-free city life - A feasibility
study of Nylandsveien and its surroundings

Anneli Arentz-Grastvedt & Lisa Roland Dahlen
Landskapsarkitektur

BIBLIOTEKSSIDE

Tittel:

Fra trafikkmaskin til bilfritt byliv - En mulighetsstudie av Nylandsveien og omegn

Title:

From traffic machine to car-free city life - A feasibility study of Nylandsveien and its surroundings

Vår 2023.

Forfattere:

Anneli Arentz-Grastvedt og Lisa Roland Dahlen

Veileder:

Kathrine Omnia Strøm

Sideantall:

42

Format:

Stående A4, vises som dobbelsidig oppslag. Plansjene er i stående A1 og leses som enkeltsider.

Figurer:

Figurer og fotografier er produsert av forfattere, dersom ikke annet er oppgitt.

Fakultet for landskap og samfunn ved NMBU.

Emneord:

Bilfritt byliv, Nylandsveien, transformasjon, designtenkning, prosjektering.

Keywords:

Car-free city life, Nylandsveien, transformation, design thinking, landscape architecture project.

FORORD

Denne masteroppgaven markerer for oss slutten på landskapsarkitekturstudiet ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU). En fin tid er over, og denne oppgaven har bidratt til at vi har vokst som landskapsarkitekter.

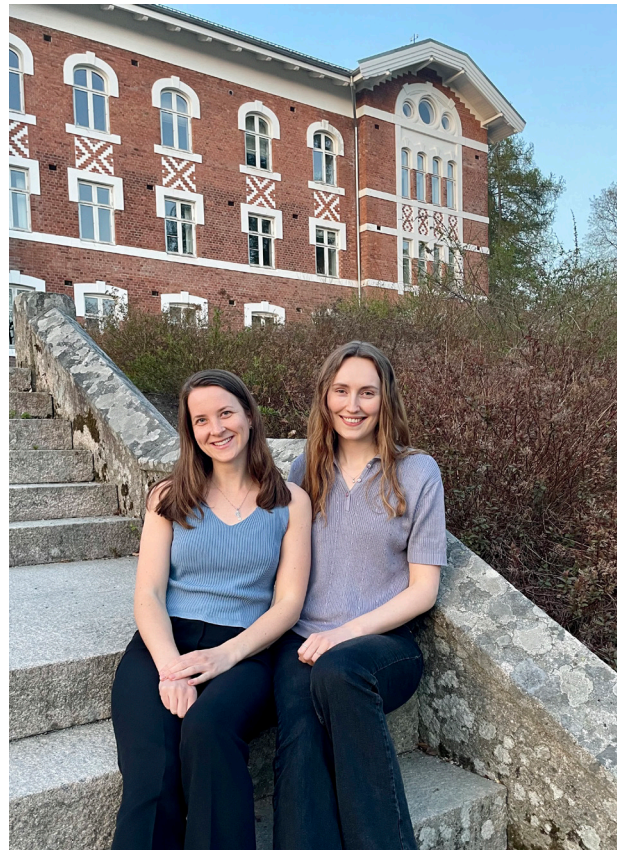
Det var viktig for oss å jobbe med noe vi synes er spennende og engasjerende. Våren 2022 tok vi masterkurset *Planlegging og utforming av gater og byrom*. Her fikk vi øynene opp for transformasjon fra bilbaserte områder til fordel for bærekraftig fremkommelighet og dannelse av nye byrom. Etter å ha levert en mer teoretisk oppgave på slutten av landskapsingeniørstudiet, ønsket vi å jobbe med utformingen av et prosjekt som avslutning på arkitekturstudiet. Dette, kombinert med inspirasjonen fra masterkurset, var utgangspunktet for masteroppgaven. Det har vært en spennende og utfordrende oppgave å begi seg ut på. Vi er takknemlige for et godt samarbeid oss imellom gjennom hele oppgaven.

Vi vil gjerne takke vår veileder Kathrine Omnia Strøm, dosent ved NMBU, for gode diskusjoner og faglige innspill gjennom hele prosessen. Vi setter stor pris på ditt engasjement. Videre vil vi også takke Kjersti Vallevik Håbjørg og Ingrid Merete Ødegård, ansatte på instituttet for landskapsarkitektur, for gode innspill. Takk til alle aktører for uformelle samtaler om problematikken i området.

Tusen takk til medstudenter som har bidratt til en fin hverdag på masterplassen og ikke minst en super studietid både i og utenfor tegnesalene. Til slutt vil vi takke familie og venner for god støtte gjennom arbeidet og korrekturlesning av oppgaven.

Anneli Arentz-Grastvedt og Lisa Roland Dahlen

Ås, mai 2023.



SAMMENDRAG

Det overordnede temaet for denne masteroppgaven er transformasjon fra bilbasert til bilfritt byliv. Prosjektområdet er derfor Nylandsveien og omegn i Oslo, da dette området er svært bilbasert i dag. Designtenkning er brukt som metode for å komme opp med et forslag til hvordan området kan se ut om det transformeres fra bilbasert til å være tilrettelagt for bilfritt byliv. Prosjekteringsdelen er inndelt i to faser. I fase 1 fokuserte vi på hva vi gjør med Nylandsveien, mens vi i fase 2 jobbet med utforming av byrommene.

I dag jobbes det med å transformere bilbaserte områder til fordel for byliv og fremkommelighet for gående og syklende. Nylandsveien, en gammel rest av trafikkmaskinen som inkluderte Bispelokket, er et tydelig symbol på bilen som første prioritet. Analysene viser at hovedandelen av våre kartlagte svakheter, og brukernes mislikte områder, kan sentreres rundt brudelen av denne firefelts veien. Det gir grunnlag for at brua og nærliggende byrom har behov for et løft.

Selv om vi vil at området skal få et løft, er det viktig å bevare stedets identitet. Et av våre funn gjennom overordnede analyser var at området i seg selv, og omkringliggende steder som Bjørvika og Günerløkka, har alle ulike kvaliteter og identiteter. Grønlands kvaliteter som lokalbutikker og Akerselva med tilhørende grøntområder bør bevares og løftes frem for å beholde dets identitet.

Basert på funnene fra analyser og evalueringer av ulike løsninger, kom vi frem til at vi ønsker å rive Nylandsbrua gjennom Grønland og transformere området til torg, plasser og park. Noen av bruas stolper ønsker vi å bevare som et historisk symbol. Videre foreslår vi å omgjøre dagens bru over Oslo S til en grønn bru for gående og syklende med en perrongdel med koblinger ned til Oslo S.

ABSTRACT

The overall theme for this master's thesis is a transformation from an environment designed for cars, to an environment without cars. The project area is Nylandsveien and the surrounding area, located in Oslo, as it is highly trafficated today. Design thinking is used as a method to come up with a proposal for how the area might look if it is transformed from an area designed for cars to a car-free environment. The planning and design part is divided into two phases. In phase 1, we elaborate on our suggestions on how we can improve Nylandsveien, and in phase 2 we worked on the redesign of the surrounding area.

Generally today it is more focus on creating areas for pedestrians and cyclists then to promote car traffic. Earlier, Nylandsveien included the roundabout Bispelokket, and it was quite the traffic machine. It was a clear symbol of the car as the first priority. The biggest weaknesses, found in the analyzes, is centered around the bridge of this four-lane road. The area is also most disliked by its users. Which can be used as arguments that the bridge and the surrounding areas need an upgrade. Although we want the area to get an upgrade, preserving the place's identity is important.

Some of our findings through the overall analysis was that the area itself, and surrounding places such as Bjørvika and Grünerløkka, all have different qualities and identities. Grønland with its local shops and Akerselva with associated green areas should be preserved and promoted to retain its identity.

Based on the findings from analyses and evaluations of different solutions, we concluded that it would be best to remove Nylandsbrua that goes through Grønland, and transform the area into a place with squares and parks. We wish to preserve some of the bridge's poles as a historical symbol. Furthermore, we suggest converting the current bridge over Oslo S into a green bridge for pedestrians and cyclists, with a platform section with connections down to Oslo S.

INNHALDSFORTEGNESLSE

1 INTRODUKSJON	7
1.1 Bilbasert versus bilfritt byliv	8
1.1.1 Omvendt transportpyramide	8
1.1.2 Fremkommelighet	8
1.1.3 Bilfritt byliv	9
1.2 Metode og oppbygning	10
1.2.1 Designtenkning	10
1.2.2 Oppbygning	10
1.3 Prosjektområdet	12
1.3.1 Bakgrunn for valg av sted	12
1.3.2 Lokasjon	13
1.3.3 En befaring i bilder	14
2 ANALYSEARBEID	17
2.1 Blågrønn kontekst	18
2.2 Byggenes funksjoner og befolkningstetthet	19
2.3 Styrker og svakheter	20
2.4 Brukerne	21
2.4.1 Medvirkning	21
2.4.2 Sosiokulturell analyse	22
2.5 Trafikkmaskinen	23
3 HOVEDPROBLEM OG AVGRENSNING	24
3.1 Bilbasert	25
3.2 Områdeavgrensning	25
4 PROSJEKTET	26
Plansje 1 - Fra trafikkmaskin til bilfritt byliv	28
Plansje 2 - Grønland bypark	29
Plansje 3 - Olafiaparken	30
Plansje 4 - Snitt og perspektiv	31
Plansje 5 - Brua	32
Plansje 6 - Snitt og perspektiv	33
Plansje 7 - Prosess fase 1	34
Plansje 8 - Prosess fase 2	35
5 AVSLUTNING	36
5.2 Refleksjon	38
5.2.1 Utfordringer	38
5.2.2 Prosessen	38
Referanser	39
Vedlegg 1	41

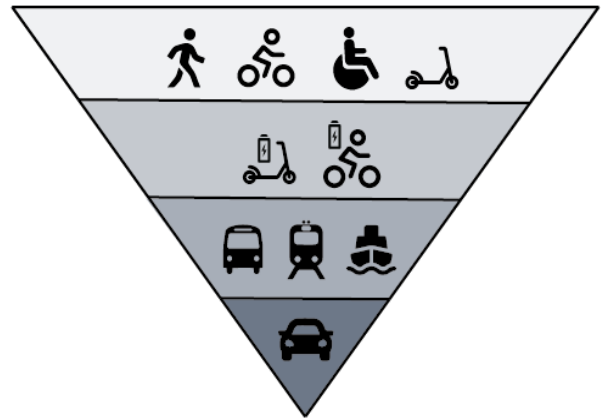


INTRODUKSJON

I. I BILBASERT VERSUS BILFIRTT BYLIV

I.1.1 OMVENDT TRANSPORTPYRAMIDE

Bilen var lenge på toppen av transportpyramiden. Det har resultert i at det de siste 60 årene har blitt utbygd store motorveier og kompliserte veisystemer (Glazebrook & Newman, 2018). Dette endret seg med det grønne skiftet. Som følge av klimaendringer, og behovet for å redusere blant annet transportsektorens utslipp, har transportpyramiden blitt snudd på hodet (figur 1). Kollektivt, sykkel og gange blir nå prioritert over privatbilisme (Regjeringen, 2021).

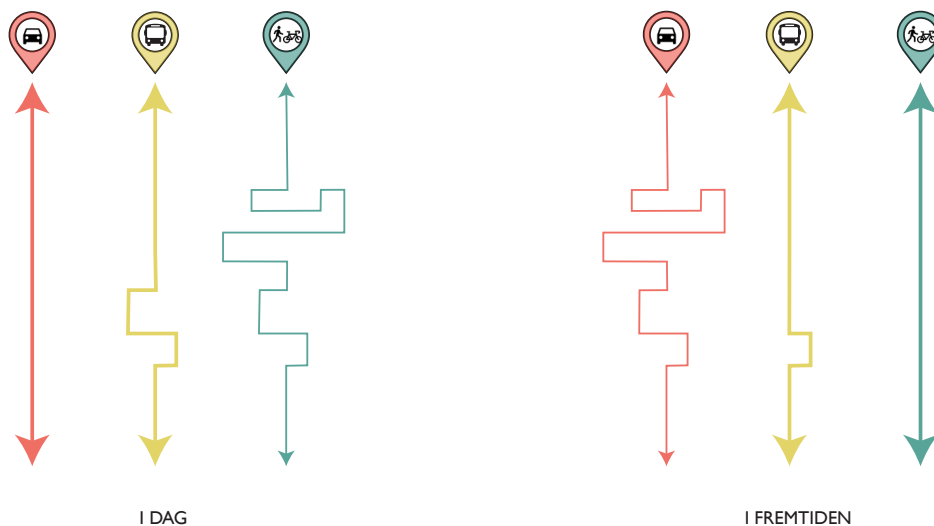


Figur 1: Dagens, omvendte transportpyramide. Gående og syklende på toppen og bilen nederst. Figuren er egenprodusert, men er inspirert av Bycycle Innovation Lab (u.å.) sin illustrasjon.

I.1.2 FREMKOMMELIGHET

God fremkommelighet for bilen betyr gjerne det motsatte for gående og syklende. Det tilsier at myke trafikanter må gå omveier som følge av barrierene veiene utgjør. Dette forsterker bilens attraktivitet. Bilfritt byliv handler om å tilgjengeliggjøre arealene bilen opptar i dag

(Kommunal- og moderniseringsdepartementet, 2016). Disse kan omgjøres til byrom og forbindelser for gående og syklende. Denne omgjøringen vil gjøre at fremkommeligheten for gående og syklende bedres, mens den for bilen blir dårligere (figur 2).

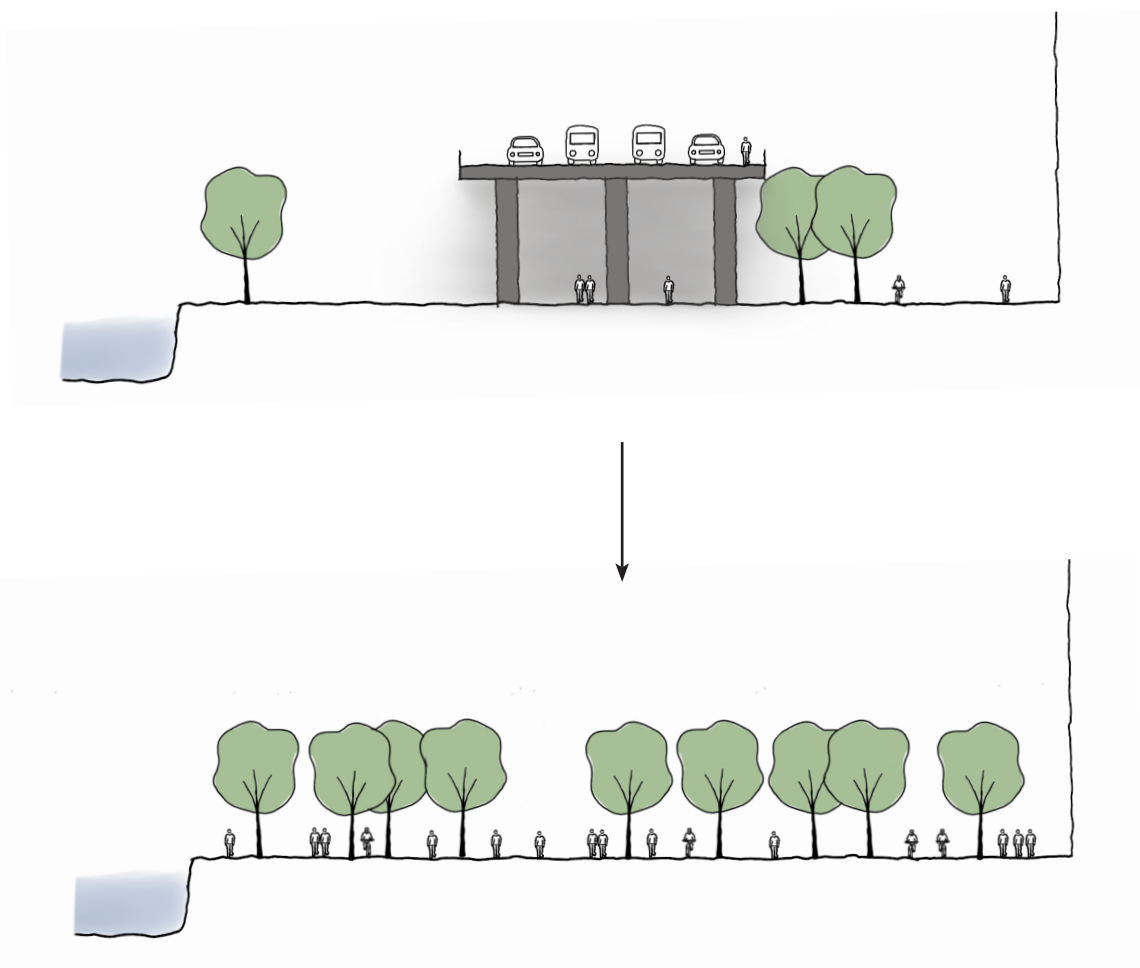


Figur 2: Fremkommelighet for privatbiler, kollektivtransport og myke trafikanter i dag versus ønsket situasjon i fremtiden. Figuren er egenprodusert, men inspirert av en bystrategi for Nordhavnen i København (By & Havn, 2009).

I.2.3 BILFRITT BYLIV

Byliv handler om mer enn bare fremkommelighet. Det kan defineres som all menneskelig aktivitet i byen. Mennesker er byens viktigste brikke- uten mennesker finnes det ingen by (Oslo Kommune, 2018). Byens sentrum skal være en "felles arena der folk møtes og finner sitt sted, sin aktivitet, sitt målpunkt." (Regjeringen, 2021a). Et sted med mangfold av bakgrunner, økonomi, interesser, alder og funksjonsnivå (Regjeringen, 2021a). Økt

sosial og fysisk aktivitet er viktig for folkehelsa. Det vil kunne bidra til å skape tryggere byer og å motvirke ensomhet (Oslo Kommune, 2018). I Oslo kommunes "Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum" vises det til en bylivsundersøkelse utført i 2014. Den viser blant annet at byrom med byliv er sentrert i områder med ingen eller lite biltrafikk (Oslo Kommune, 2018). Et bilfritt byrom kan derfor være mer egnet for økt byliv.



Enkle snitt som illustrerer hvordan å en kan tilgjengeligjøre arealene bilene opptar i dag.

I.2 METODE OG OPPBYGNING

Oppgaven har en kunstnerisk tilnærming. Gjennom metoden kommer vi frem til resultatet som er vårt eget designforslag for prosjektområdet.

I.2.1 DESIGNTENKNING

Metoden har vi lært gjennom prosjektfagene vi har hatt på studiet. Det er en iterativ prosess som innebærer omfattende analysearbeid, skissering, testing i fysisk og digital modell, evalueringer av mulige løsninger og forbedringer deretter. Vi angrep prosjektområdet ved å dele det inn i to hovedfaser.

Fase 1 var strategisk. Vi begynte med et bredt spekter av analyser før vi begynte skissering. Her hvor vi jobbet med det overordnede grepet vi tok i forhold til Nylandsveien, nærliggende veisystem og bygg. Vi skisset store mengder, evaluerte dem opp mot hverandre, endret og gjentok dette til vi stod igjen med tre hovedalternativer som vi utforsket enda dypere. Alternativene ble veid opp mot hverandre før vi bestemte oss for å gå videre med en av dem.

I fase 2 la vi visse ting til grunn og jobbet med utformingen av byrommene vi fant frem til i fase 1. Denne fasen var mer flytende og vekslet mellom skissering i plan og snitt, ulike målestokker og vektla forskjellige ting; formspråk, funksjon, programmering og estetikk og opplevelse.

I.2.2 OPPBYGNING

Oppgaven består av fem deler. Del en, to, tre og fem er i A4-størrelse. Del fire er fremstilt i A1 plansjer (figur 3).

Hovedandelen av analysearbeidet for prosjektet, del en og to, er fremstilt i A4. Her gjør vi rede for tema, valg av prosjektområde og relevante analysearbeid for prosjektet. Videre, i del tre, har vi prosjekt- og problemavgrensning. Del fire er fremstilt i A1-plansjer og er hoveddelen av oppgaven. Disse er forbeholdt prosjekteringen. Plansjene forklarer prosjektet i sin helhet, med illustrasjoner og tekst. Til slutt kommer en refleksjon over eget arbeid, del 5, i A4.



Figur 3: Viser oppgavens oppbygning. Den består av fem deler hvor del fire er hoveddelen og består av selve prosjektet.

HVA?

Temaet for oppgaven er overgangen fra bilbasert by til bilfritt byliv. Med denne oppgaven ønsker vi å vise et forslag til hvordan et bilbasert område kan transformeres til et område med vekt på byliv og fremkommelighet for gående og syklende.

HVORFOR?

Det er ikke bærekraftig med bilen som hovedtransportmiddel. Anlegg for gående og syklende må prioriteres fremfor veier for motoriserte kjøretøy. Slik kan det bli lettere og mer attraktivt å gå og sykle enn å ta bilen. I tillegg frigjøres areal til nye byrom hvor det kan tilrettelegges for byliv.

HVORDAN?

Komme opp med en mulig løsning på hvordan det kan se ut når et område transformeres fra bilbasert til bilfritt byliv. For å få til dette brukes metoden designntenkning. Metoden innebærer omfattende analysearbeid, skissering, testing i fysisk og digital modell og evalueringer av mulige løsninger og forbedringer deretter.

I.3 PROSJEKTOMRÅDET

Nylandsveien og omegn i Oslo.

I.3.1 BAKGRUNN FOR VALG AV STED

Som landskapsarkitekter ønsker vi å bidra til å gjøre verden til et bedre sted - et steg av gangen. Vi velger å starte med et område i smørøyet av vår kjære hovedstad, Oslo. Området rundt Nylandsveien har mange svakheter, og derfor også et stort potensial for forbedring.

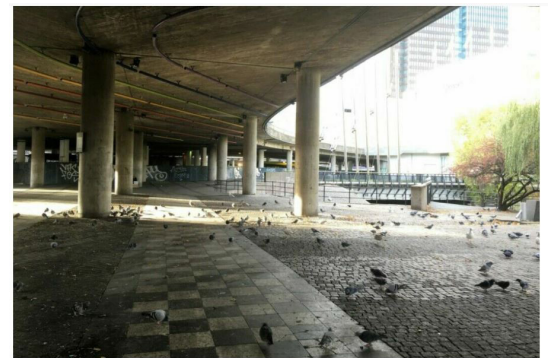
Utgangspunktet for valg av prosjektområde, var at vi begge ville jobbe med en mulighetsstudie av gater og byrom. Deretter begynte jobben med å befare flere, mulige områder. Likheten mellom dem er at de var gater og veistrekker med et stort forbedringspotensial. Til tross for mange befaringer, var det ingen av stedene vi brant for.

Under en veiledning ble plutselig mediedekningen rundt Nylandsveien nevnt. En bru over Grønland og Oslo S med en omdiskutert fremtid (Alnæs, 2017; Dregelid, 2021; Nesheim, 2020; Pettrém, 2021; Sørgjerd, 2021). Og der var det- brua vekket stor interesse og nysgjerrighet i oss begge. Hva skjer hvis Nylandsbrua beholdes kontra rives helt eller delvis? Her kan vi som landskapsarkitekter bidra til å gjøre en forskjell. Vi ønsket å se på brua og veien i en større kontekst, på tvers av aktørers individuelle interesser (vedlegg 1). Dermed ble prosjektområdet valgt.

I tre tiår har det vært snakket om å rive motorveibroen. Nå er et forslag om det lagt på bordet.

Flere ganger har Oslo kommunes fagfolk anbefalt å rive Nylandsbrua. Nå utredes det igjen. Nok er nok, mener Rødt, som ber bystyret vedta det.

(Sørgjerd, 2021)



Bymiljøetatens utredning anbefaler alternativet Konsept 1 Byliv, som er det dyreste alternativet for hvordan Grønland og Vaterland blir etter riving av Nylandsbrua. Foto: Annika Egerkem

Brua "ingen" vil ha anbefales revet av bymiljøetaten. Men hva skjer på Grønland når den er borte?

(Linstad, 2021).

Tør vi rive Nylandsveien?

Stedsanalysen for Grønland kom nå nylig, og ingen blir overrasket av at Olafiagangen og området under Nylandsveien generelt ikke får skinnende kritikker.



Nylandsbrua. Foto: FOTO: baibara sfilak, Wikipedia Commons

(Alnæs, 2017).

Bevar Nylandsveien! | Ingemar Eirik Traavik Nesheim

Broen er vakker ingeniørkunst og kulturarv.

(Nesheim, 2022).

Ny rapport: Anbefaler riving og senking av Nylandsbrua

Riv broen, anbefaler Oslo kommune. Nå blir det opp til bystyret å si ja – og finne penger til prosjektet.

(Pettrém, 2021).

Nylandsbrua: – Riv hele skiten

Nylandsbrua ligger som et betongtak over passasjen til Grønland Torg og skyggelegger området som er kjent for salg av narkotiske stoffer. Det diskuteres om en riving vil bidra til å løse stedets mange problemer.

Sophie Dregelid

PUBLISERT Mandag 24. mai 2021 - 15:10



(Dregelid, 2021).

I.3.2 LOKASJON

Nylandsveien ligger midt i Oslo sentrum i krysningen mellom bydelene Grünerløkka, Grønland, Gamle Oslo og sentrum (figur 4). Veien går i bro over Oslo S, Schweigaardsgate, Vaterland og den velkjente Olafiangangen på Grønland, før den fortsetter på bakkeplan ved Hausmanns bru.

Områdets sentrale plassering forsterkes av Oslo S og ved at Oslo Bussterminal holder til i første etasje på Galleri Oslo. Mellom Grønland og Vaterland ligger Akerselva, som i dag går inn i kulvert ved Vaterlandsparken.



Figur 4: Prosjektområdets plassering. Oversikt over omkringliggende steder.

I.3.3 EN BEFARING LANGS NYLANDSVEIEN

Akerselva mellom G

Brua med sine grå flater- på kveldstid



Smale gangfelt



Ser ned på perrongene på Oslo S



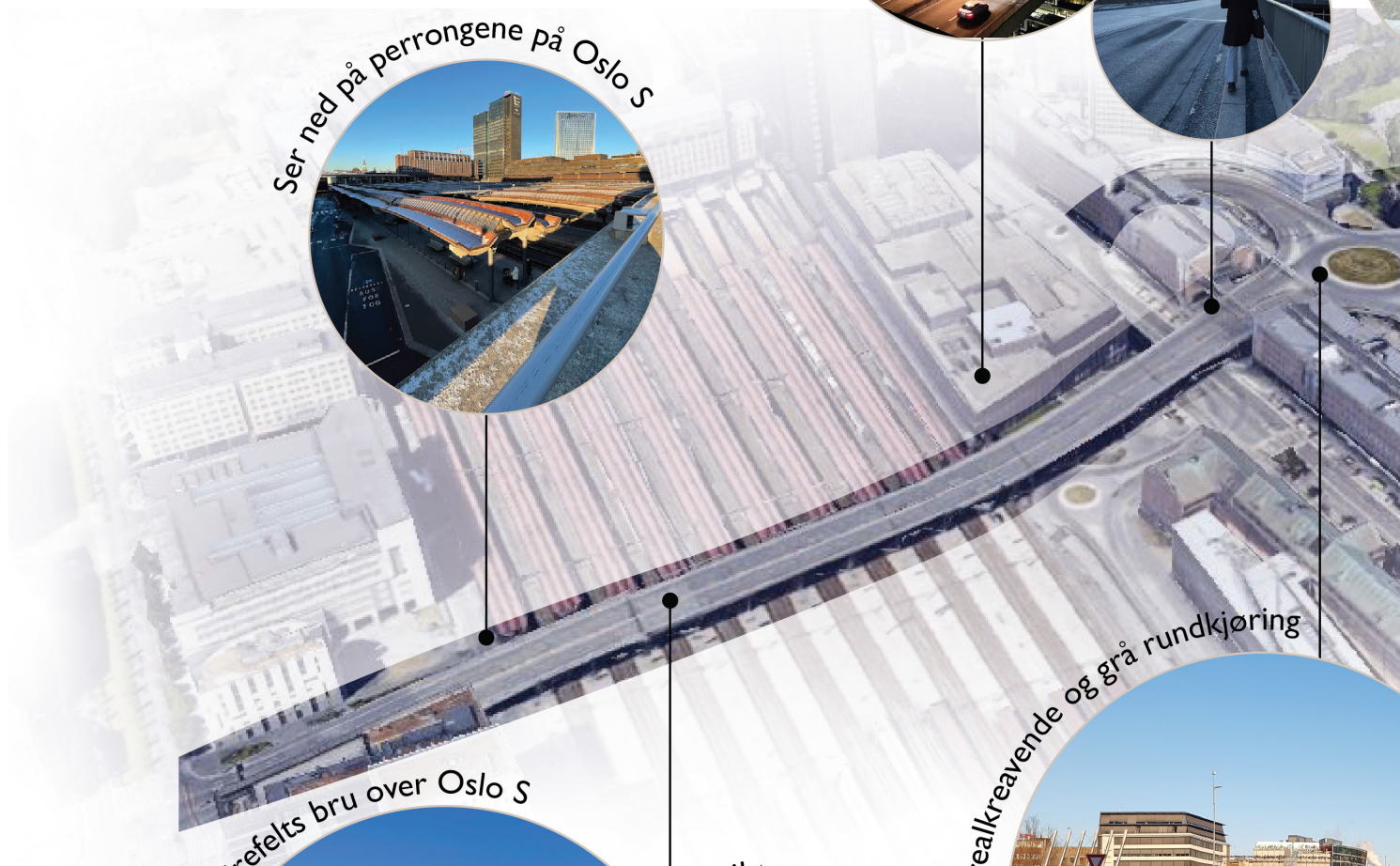
Firefelts bru over Oslo S



Utsikt mot Oslofjorden og Munch museum



Arealkrevende og grå rundkjøring



Grønland og Vaterland



Gangsti langs Akerselva



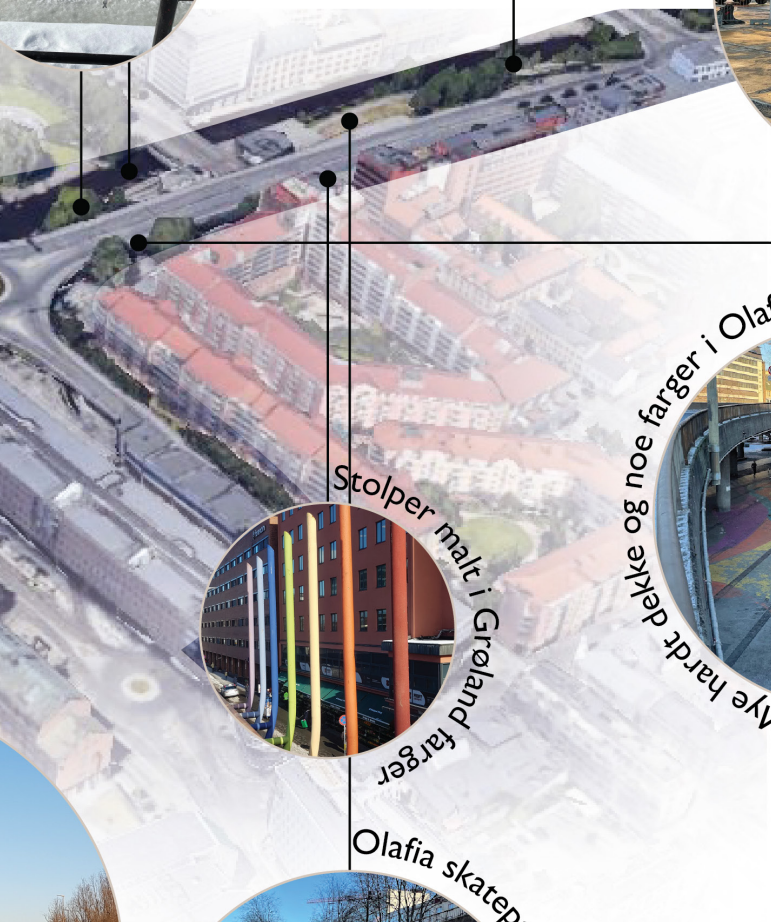
Båter til trebåtförening



Grå flater i Olafiagangen, mot Smalgangen



Store stolper



Olafiagangen under brua



Mye hardt dekke og noe farger i Olafiagangen



Stolper malt i Grøland farger



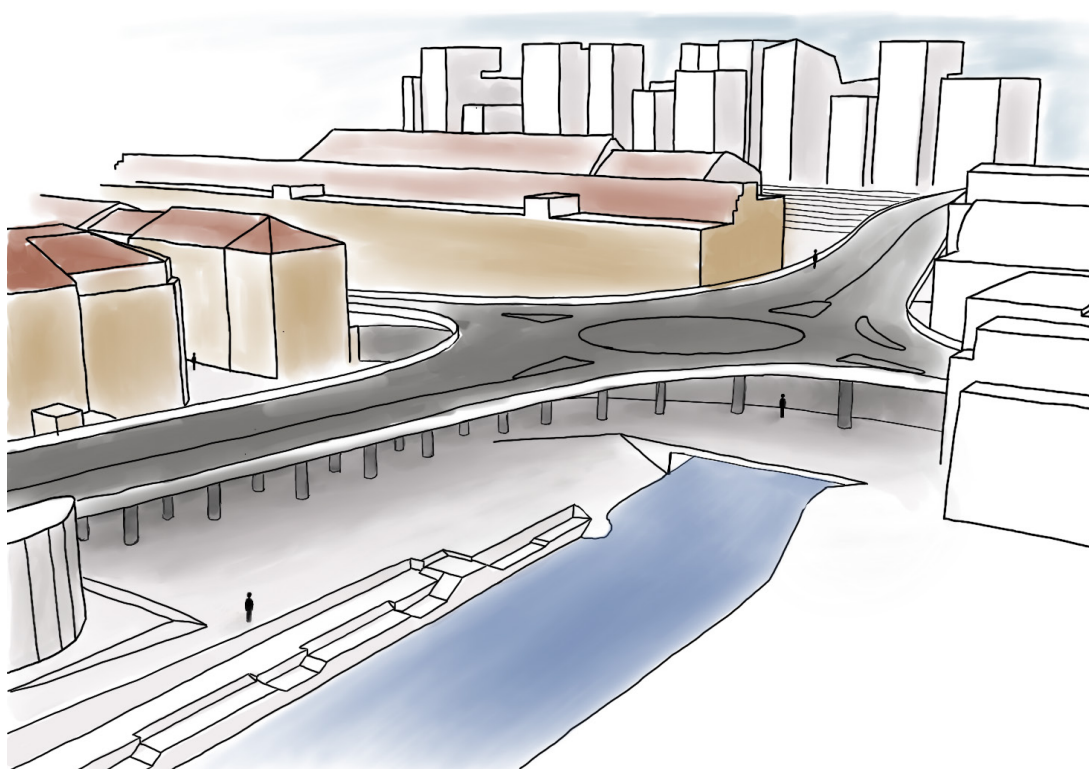
Olafia skatepark, på vinteren



(Bakgrunnskartet er et skjermbilde tatt fra Google Earth (u.å)).

En skildring av vår opplevelse av stedet etter befarig:

“Nylandsbrua, en gammel rest av trafikkmaskinen som inkluderte Bispelokket, henger tungt over Olafsgangen som en grå sky. Selv ikke den fineste solskinnsdagen kan vinne over dens mørke. Brua i seg selv er et tydelig symbol på hva som prioriteres. Her er ingen fotgjengeroverganger, sykkelfelt eller vegetasjon. Kun smale gangfelt, dårlige koblinger, bratte helninger og lyden av bilstøy. Dette resulterer i en forsterkning av bilens attraktivitet, for langs denne firefelts-veien er det svært ubehagelig å bevege seg uten å være beskyttet av et karosseri.”



En forenklet illustrasjon som viser dagens situasjon rundt Olafsgangen. Vi ser barcode i bakgrunnen og Nylandsveien som går over Oslo S før den fortsetter over Grønland.

2 ANALYSEARBEID

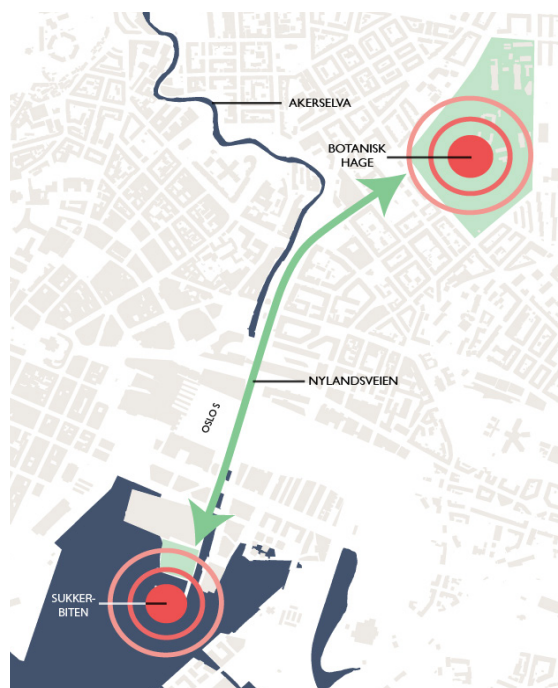
2.1 BLÅGRØNN KONTEKST

Analysen viser et tydelig brudd i den blågrønne strukturen rundt prosjektområdet (figur 5). Det gjennomgående parkdraget langs Akerselva får en brå slutt ved Vaterland. Her går Akerselva inn i kulvert og kommer ut igjen på andre siden av Oslo S før den springer ut i Oslofjorden. Oppholdet av det blå og grønne, gjør at elva og det grønne på hver side av Oslo S, ikke oppleves som at de hører sammen. De oppleves snarere som to forskjellige steder det ikke faller seg naturlig å bevege seg mellom. Nylandsveien krysser Oslo S i bru, og har derfor potensiale til å skape en grønn korridor over alt det grå.

For å hekte prosjektområdet på eksisterende grønnstruktur, må vi se på et større område enn bare Nylandsveien og Vaterland. Da dukker det opp en tydelig linje fra Botanisk hage i nord, og ned til Sukkerbiten i sør (figur 6). En omgjøring av dette strekket fra helgrått til mer grønt, vil kunne skape den manglende, grønne koblingen i området. Det vil være viktig med noen gjennomgående elementer for hele strekket, for å forsterke forbindelsen. Dette kan være benker og belysning i samme stil. Siden seksjonene skal koble to grønne områder sammen, tenker vi at det også burde ha en gjennomgående treart. Dette vil kunne skape den subtile linjen vi er ute etter.



Figur 5: Det er en manglende grønnstruktur rundt prosjektområdet. Her er det mange gråe flater og bygg.

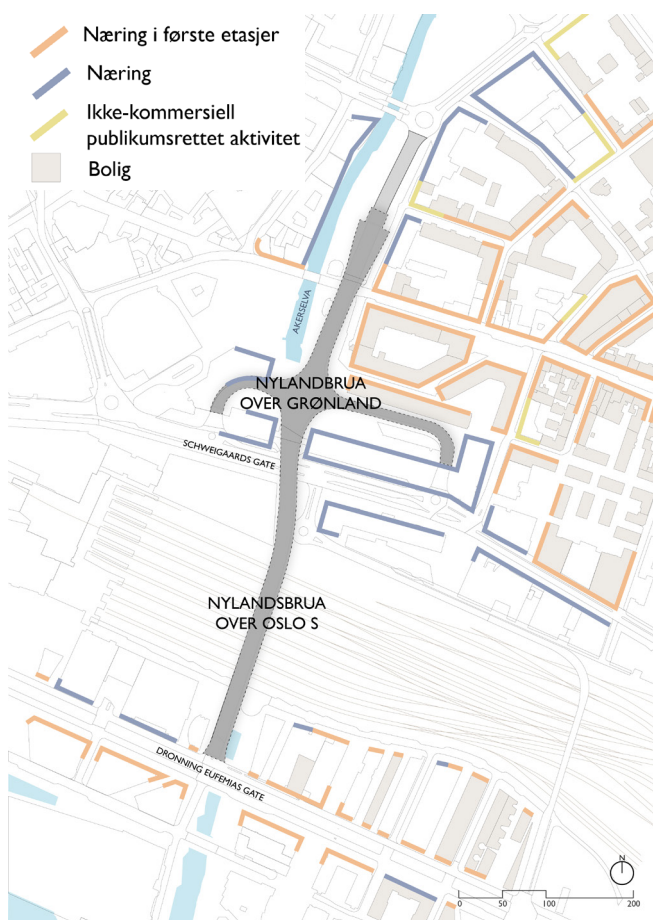


Figur 6: Det er et stort potensiale i lage en gjennomgående og grønn forbindelse mellom Botanisk hage og Sukkerbiten.

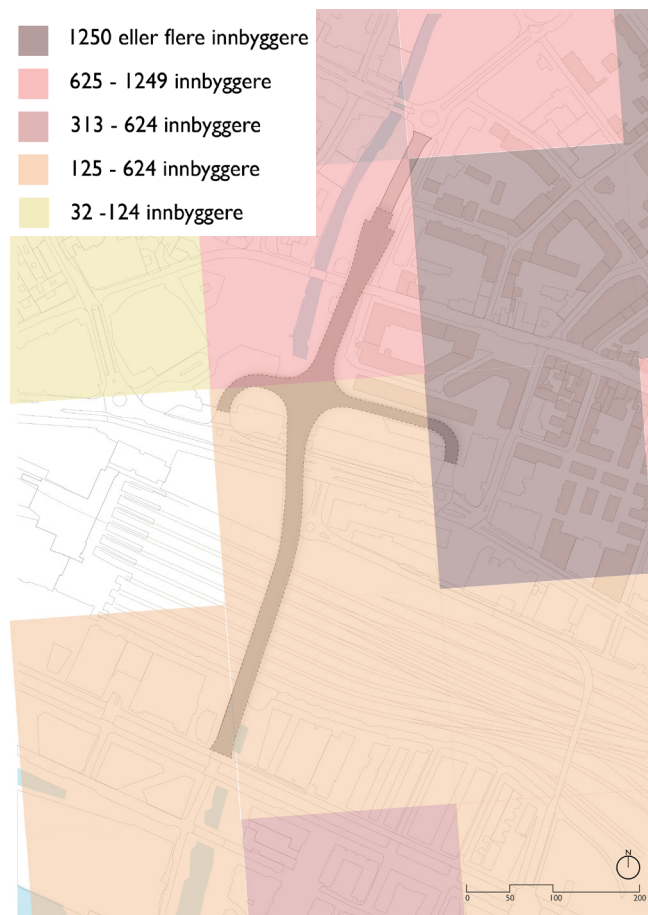
2.2 BYGGENES FUNKSJONER OG BEFOLKNINGSTETTHET

Analysen over utvalgte bygg sine funksjoner viser hvor det er næring, bolig og ikke-kommersiell publikumsrettet aktivitet rundt brudelen av Nylandsveien (figur 7). Med næring mener vi for eksempel butikker, restauranter, kafeer og kontorer. Fasader med næring på bakkenivå er nesten utelukkende sentrert rundt Olafiagangen, Smalgangen, Grønland torg og langs Dronning Eufemias gate. Bolig inkluderer borettslag, sameie og andre boliger. Det er flest boliger rundt Grønland torg. I samsvar med boligoversikten, ser vi at befolkningstettheten er høyest i dette området (figur 8). Videre er det mange som bor langs Dronning Eufemias gate og nordvest for Nylandsbrua.

Sammenlagt ser vi at områdene rundt brudelen av Nylandsveien i utgangspunktet er typiske sentrumsområder som byr på både næring og bolig med tilhørende høy befolkningstetthet. Det som skiller Grønland fra sentrum andre steder, er den massive firefeltsveien som går gjennom området i bru.



Figur 7: Kartet viser utvalgte bygg sine funksjoner. Næringsfasader er nesten utelukkende sentrert rundt Olafiagangen, Smalgangen, Grønland torg og langs Dronning Eufemias gate. Analysen er basert på et kart over eiendommer og bruksformål fra Sosiokulturell analyse for Grønland (Brattbakk et al., 2017, side 7) og egen kartlegging.

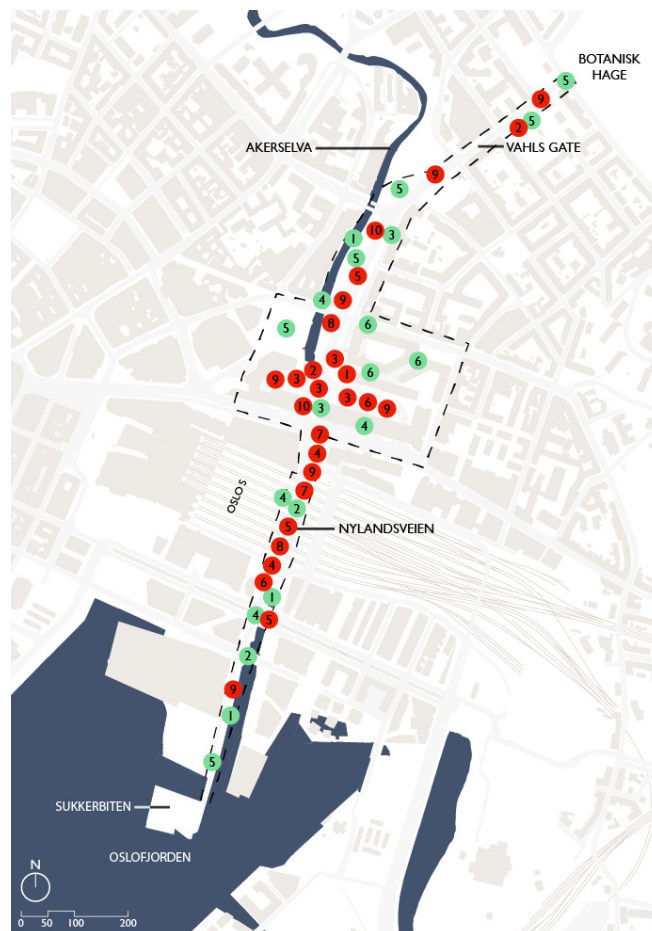


Figur 8: Kartet viser at befolkningstettheten i området (Seksjon for befolkningsstatistikk, 2022). Den er høyest rundt Grønland torg.

2.3 STYRKER OG SVAKHETER

For å bli kjent med hele strekket gjennomførte vi en SWOT-analyse etter første befaring. Det vil si en kartlegging av hva vi anser som stedets styrker, svakheter, muligheter og trusler. Det vi tydelig ser, er at de fleste svakheter er sentrert under og oppå brudelen av Nylandsveien, og at styrkene er sentrert rundt elva, grøntområdene og de aktive fasadene i omkringliggende gater (figur 9).

Svakheterne vi ser går igjen, er mangel på fotgjengeroverganger og sykkelfelt, smale gangfelt, dårlige koblinger mellom brua og bakkeplan og mye grå flater uten vegetasjon. Hovedstyrkene er områdets sentrale plassering, lokalbutikkene på Grønland, Akerselva og de eksisterende parkene i nærheten.



Figur 9: Styrker og svakheter plassert kart. Kartlagt gjennom SWOT-analyse. De røde er svakheter og de grønne er styrker. Vi ser at en stor andel av svakheterne er sentrert rundt brudelen av Nylandsveien.

S - STYRKER

- 1 Akerselva.
- 2 Utsikt fra brua.
- 3 Ulike bydeler med ulikt preg.
- 4 Sentralt.
- 5 Vegetasjon.
- 6 Lokalbutikker

W - SVAKHETER

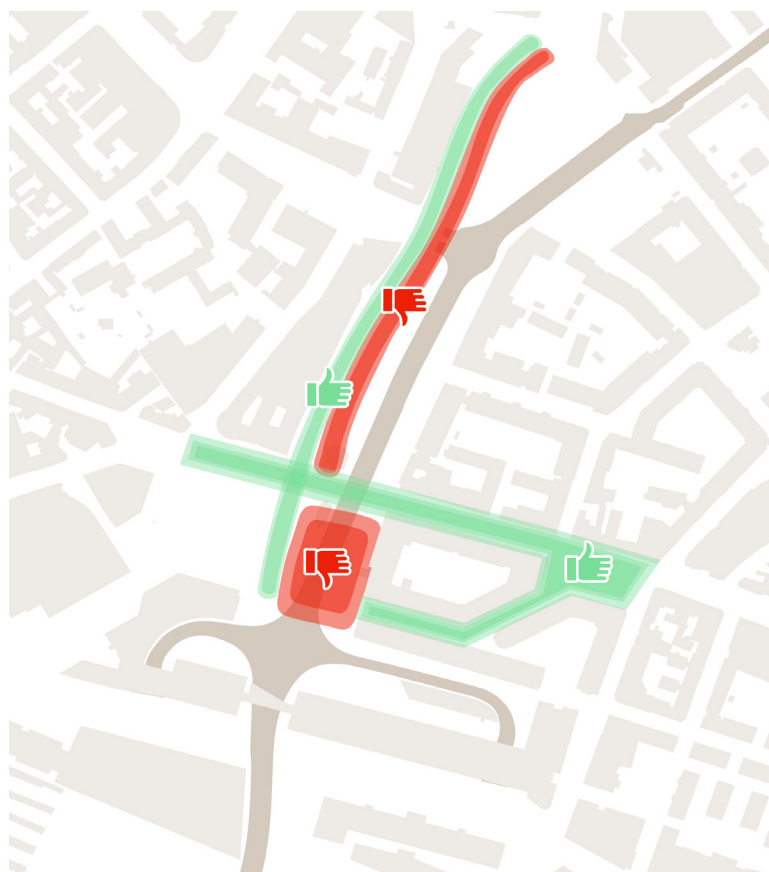
- 1 Ikke et sted for alle.
- 2 Åpen rus-scene og kriminalitet.
- 3 Mangel på fotgjengeroverganger.
- 4 Flere ulike nivåer med dårlige/ingen koblinger mellom.
- 5 Støy fra biler og tog.
- 6 Ikke universielt utforma.
- 7 Smale gangfelt.
- 8 Ingen vegetasjon langs veien.
- 9 Ingen sykkelfelt.
- 10 Ulike bydeler med ulikt preg.

2.4 BRUKERNE

2.4.1 MEDVIRKNING

I perioden 2020-2022 gjennomførte «Nedre Akerselva Nabosamarbeid» og «LEVA Urban Design» digital medvirkning for området rundt nedre del av Akerselva (Grønland Grunneiersamarbeid, 2022). Et av funnene i rapporten viser at Olafiagangen og gangstien langs Akerselva, er mislikt (figur 10). Respondentene opplyser at det skyldes blant annet kriminalitet, rus og mørke områder som følge av brua som henger over stedet og mangel på belysning. Området oppleves som utrygt og lite attraktivt (LEVA Urban Design, 2022).

De liker derimot veldig godt Grønland Torg, Smalgangen, gaten i Grønland og Akerselva (figur 10). Herunder nevnes god stemning på torg og i gater, og rekreasjonsmuligheter langs Akerselva. Mange mener at tiltak som belysning, matutsalg, aktivitet og reaksjon, og forgrønning og beplantning vil gjøre områdene mer attraktive og trygge (LEVA Urban Design, 2022). Innenfor vårt prosjektområde ser vi at medvirkningens upopulære områder er sentrert rundt brudelen av Nylandsveien og at de mer populære områdene er i omkringliggende torg og gater.



Figur 10: Områder som likes / mislikes rundt Nylandsveien og Vaterland. Basert på utvalgte funn fra digital medvirkning gjennomført i 2022 (LEVA Urban Design).

2.4.2 SOSIOKULTURELL ANALYSE

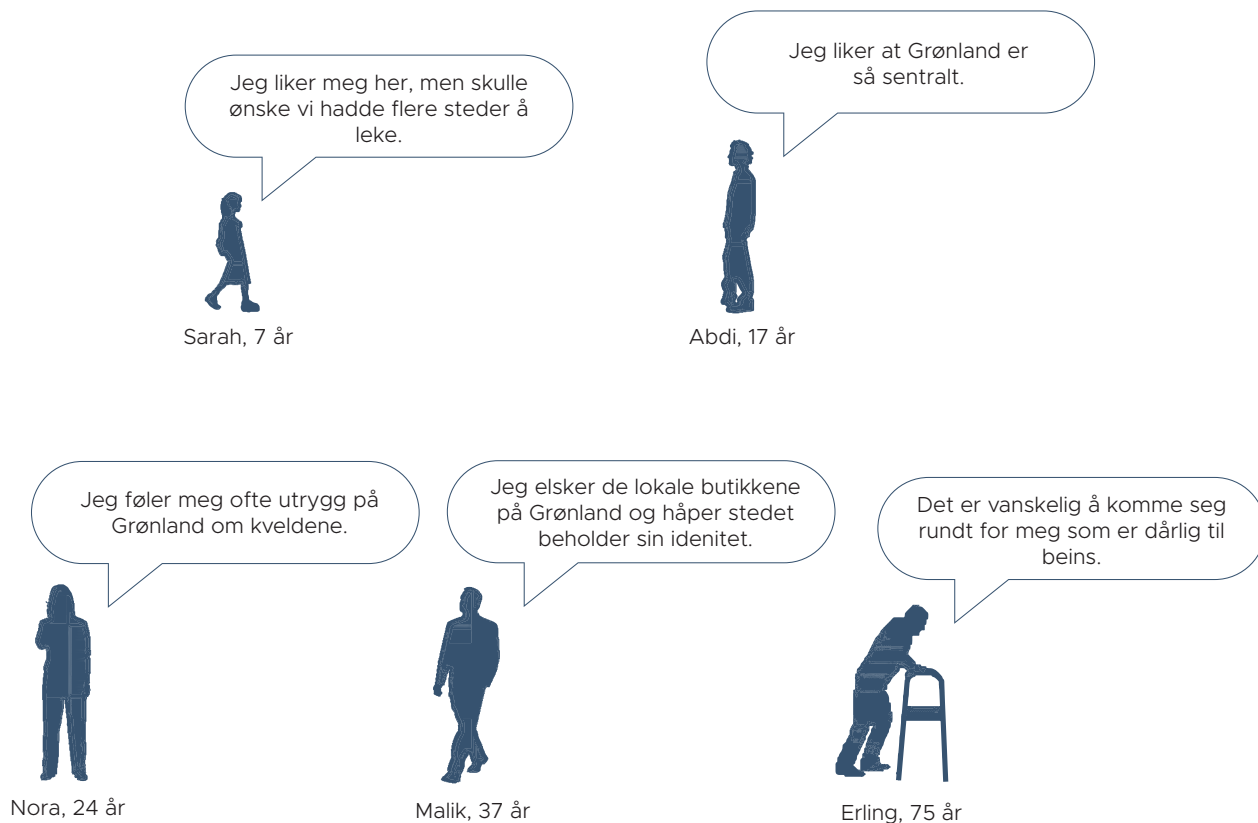
På oppdrag fra Oslo Kommune og Bydel Gamle Oslo ble det gjennomført en sosiokulturell stedsanalyse av Grønland i 2017. Analysen er basert på statistiske kilder, en digital undersøkelse og tett kontakt med Grønlands beboere, brukere og aktører i området (Brattbakk et al., 2017).

Vi har valgt å ta med et utdrag fra rapporten som beskriver Olafiagangen:

“Plassen er lite tilrettelagt for aktivitet og store deler ligger under Nylandsveien, noe som hindrer sol og gjør at plassen oppleves som mørk. Ved Akerselva eller ved fiskebrygga og benkene er det gode solforhold, trær og rennende vann,

men dårlig vedlikehold og opplevd trygghet gjør området utilgjengelig for de fleste, annet enn som gjennomfartsåre fra og til sentrum.” ... “Det er en stor plass som brukes relativt lite i dag. Den har tidligere vært en møteplass, og flere lokale beboere mener den har potensiale til å bli dette igjen, både for Grønlands beboere og tilreisende.” (Brattbakk et al., 2017, side 109).

Stedsanalysen gir god innsikt i hvordan det er for beboere og brukere av området å oppholde seg rundt Nylandsveien (Brattbakk et al., 2017). Vi har sammenfattet et stereotypisk persongalleri basert på relevante funn fra analysen:



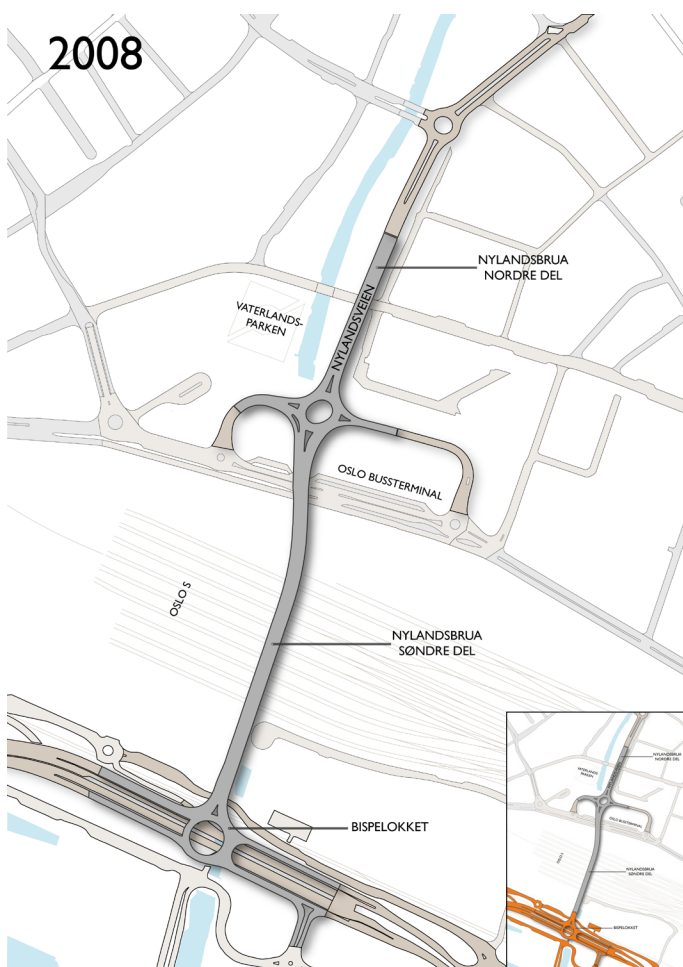
Figur 11: Menneskene representerer et stereotypisk persongalleri basert på relevante funn fra sosiokulturell stedsanalyse av Grønland i 2017 (Brattbakk et al., 2017).

2.5 TRAFIKKMASKINEN

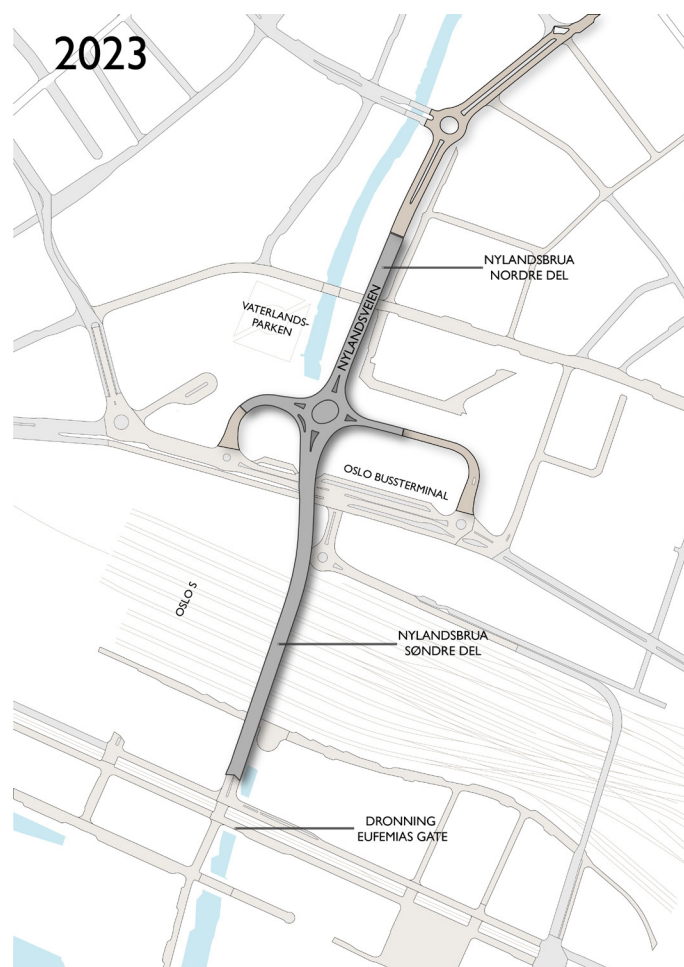
Nylandsveien var opprinnelig en del av trafikkmaskinen som inkluderte bispelokket i Bjørvika (figur 12 og 13). Veisystemet var den første anlagte delen av en ny motorvei som ble planlagt på 1960-tallet (L'institut Paris Region, 2020). Motorveibrua, Nylandsbrua, ble anlagt i 1971 og gikk fra Grønlands torg over jernbanesporene til Bispegata. "Bispelokket" var en toplans motorvei som ble fjernet i 2011. Da ble Nylandsveien over Oslo S rampet ned til Dronning Eufemias gate (Oslo Byleksikon, u.å.). Bispelokket ble erstattet med Dronning Eufemias gate med tilhørende, attraktive gater og byrom (figur 14). Nylandsbrua er det eneste som fortsatt står igjen av det opprinnelige veisystemet (Norkart, u.å.). En firefelts motorvei midt i byens kjerne passer ikke særlig godt inn med ønsket om mer byliv og tilrettelegging for gående og syklende. For å oppnå dette kan det kreves riving og/eller en transformasjon av Nylandsveien.



Figur 12: Bildet er tatt av Bjørvika i 1992 (Marienborg, 2014). Det viser Bispelokket og begynnelsen på Nylandsbrua nede til venstre. Det er tydelig at området var svært bilbasert på den tiden.



Figur 13: Slik så Nylandsveien ut i 2008 (Oslo Byleksikon, u.å.). Den gang var bispelokket fortsatt en del av veisystemet. Veien som er markert med oransje på bildet nede til høyre, er delen som rives i 2011.



Figur 14: Slik ser veisystemet ut i dag (Norkart, u.å.). Bispelokket er erstattet med Dronning Eufemias gate, bebyggelse og nye byrom. Nylandsveien er det eneste som fortsatt står igjen av motorveien.

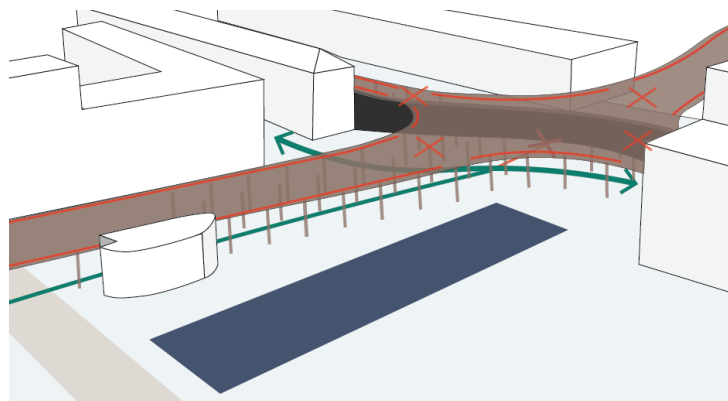
3 HOVEDPROBLEM OG AVGRENSNING

3.1 BILBASERT

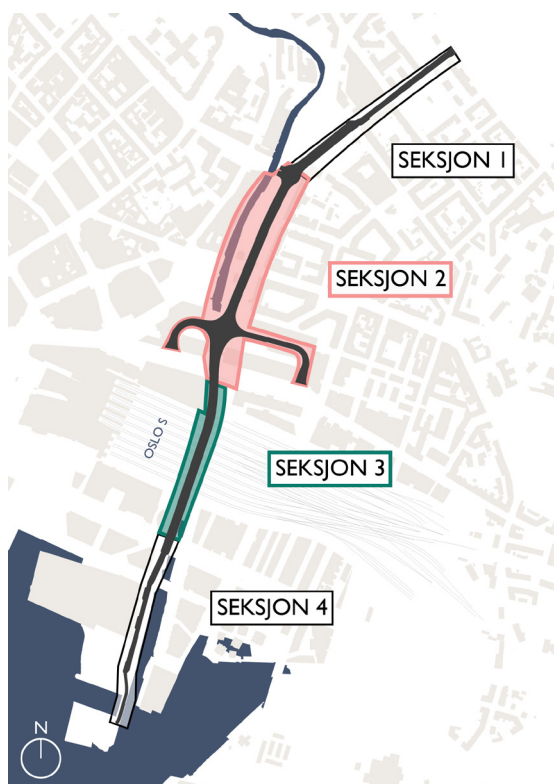
Resultatene fra medvirkningen og den sosiokulturelle analysen samsvarer godt med våre kartlagte styrker og svakheter. Hovedandelen av de kartlagte svakhetene og de mislikte områdene kan sentreres rundt brudelen av Nylandsveien. Enten det er veien i seg selv, eller den negative påvirkningen den har på byrommene under og rundt. En firefelts motorvei midt i byens kjerne passer ikke særlig godt inn med ønsket om mer byliv og tilrettelegging for gående og syklende. Vi konkluderer derfor med at et av hovedproblemene i området er at det er bilbasert (figur 15).

Sammenlagt tenker vi at resultatene fra analysene gir grunnlag for at området har behov for en transformasjon. Problemstillingen i denne oppgaven er derfor:

Hvordan kan Nylandsveien med omegn se ut om det transformeres fra å være bilbasert til å være tilrettelagt for bilfritt byliv?



Figur 15: Illustrerer barrierer ved Olaflogangen. Firefeltsveien i bru gjennom Grønland viser tydelig at det er bilbasert.



Figur 16: Strekket mellom Sukkerbiten og Botanisk hage har blitt inndelt i fire seksjoner. Prosjekteringsområdet avgrenses til seksjon to og tre da disse anses som mest bilbaserte.

3.2 OMRÅDEAVGRENSNING

Strekket mellom Botanisk hage og Sukkerbiten har blitt inndelt i fire seksjoner (figur 16). Seksjon to og tre har vært mest omdiskutert i media og anses derfor som de mest problematiske områdene i forhold til tematikken bilbasert. Av den grunn avgrenses prosjekteringsområdet til seksjon to og tre.

4 PROSJEKTET

FRA TRAFIKKMASKIN TIL BILFRITT BYLIV

Masteroppgave i landskapsarkitektur, NMBU.

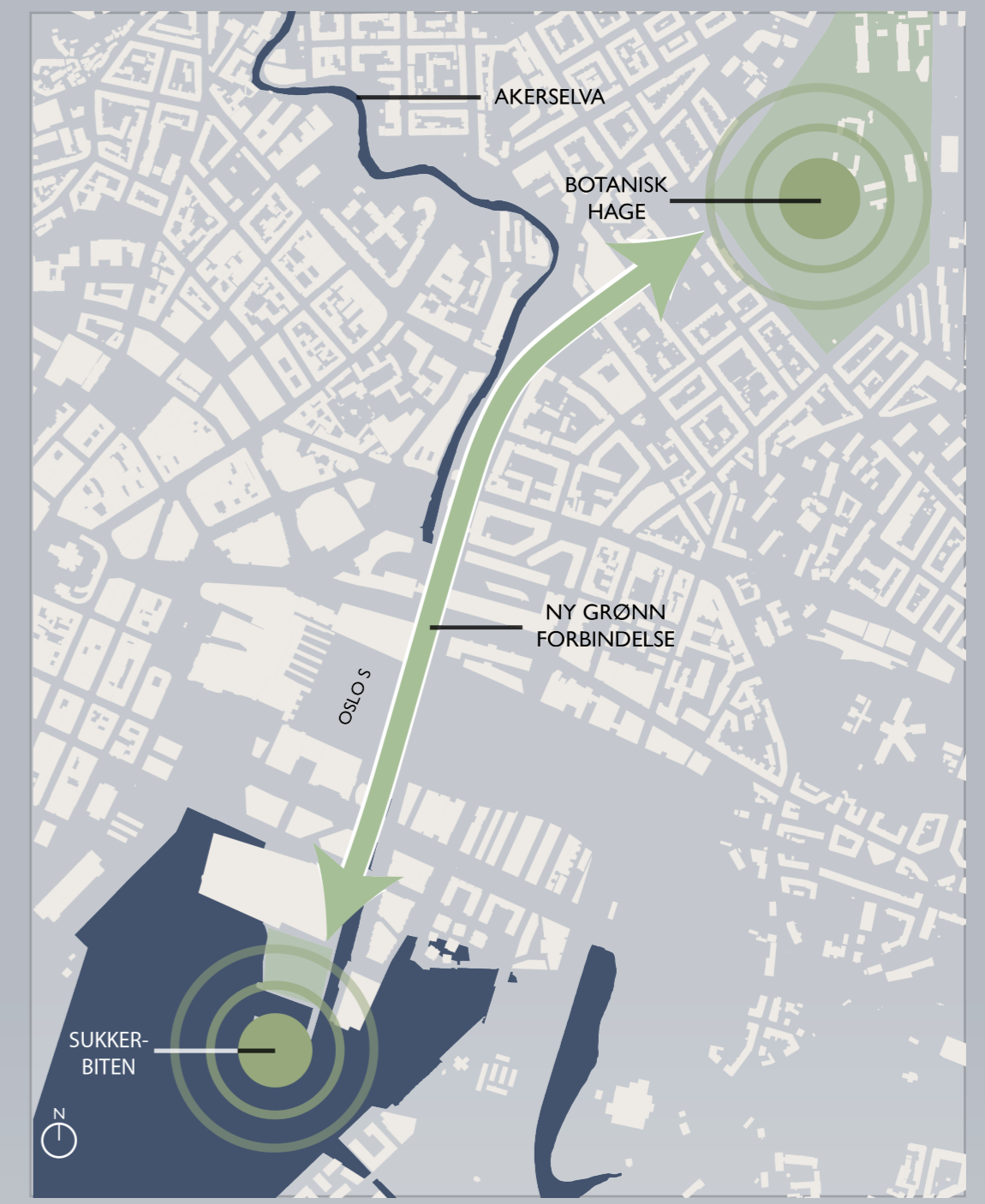
PROSJEKTOMRÅDE: Nylandsveien og omegn, Oslo.

NAVN: Anneli Arentz-Grastvedt & Lisa Roland Dahlen

DATO: 15.05.2023

Nylandsveien og omegn ligger sentralt plassert i kjernen av Oslo, men mangler likevel gode forbindelser for gående og syklende. Området preges av veiens skyggesider, i form av barrierer og mørklagte områder. Vi foreslår at prosjektområdet hektes på omkringliggende grønnstruktur, og blir en del av en ny, grønn forbindelse som går fra Sukkerbiten til Botanisk hage. Veien, siste rest av trafikkmaskinen, omgjøres fra firefelts vei som

forsterker bilens attraktivitet til å bli en grønn kobling for mange trafikanter over Oslo S. I resten av området vil alt som står igjen av trafikkmaskinen være noen av dens massive stolper. Disse bevares som et historisk symbol på det som en gang var. Rivingen av resten av brua resulterer i at området blir lysere og muliggjør en sammenhengende parkdel. Her skapes det nye byrom hvor vi ønsker å tilrettelegge for bilfritt byliv.



OLAFIAGANGEN



Det er gjort tiltak under brua for å gjøre Olafiangangen hyggeligere. Likevel oppleves det som grått og trist og som et sted en ikke vil oppholde seg på kveldstid.

BRUA OVER OSLO S



Overdimensjonert kjøreareal over Oslo S, midt i sentrum. Brua har en sentral plassering med utsikt ut mot Oslofjorden som ikke blir utnyttet.

AKERSELVA VED VATERLAND



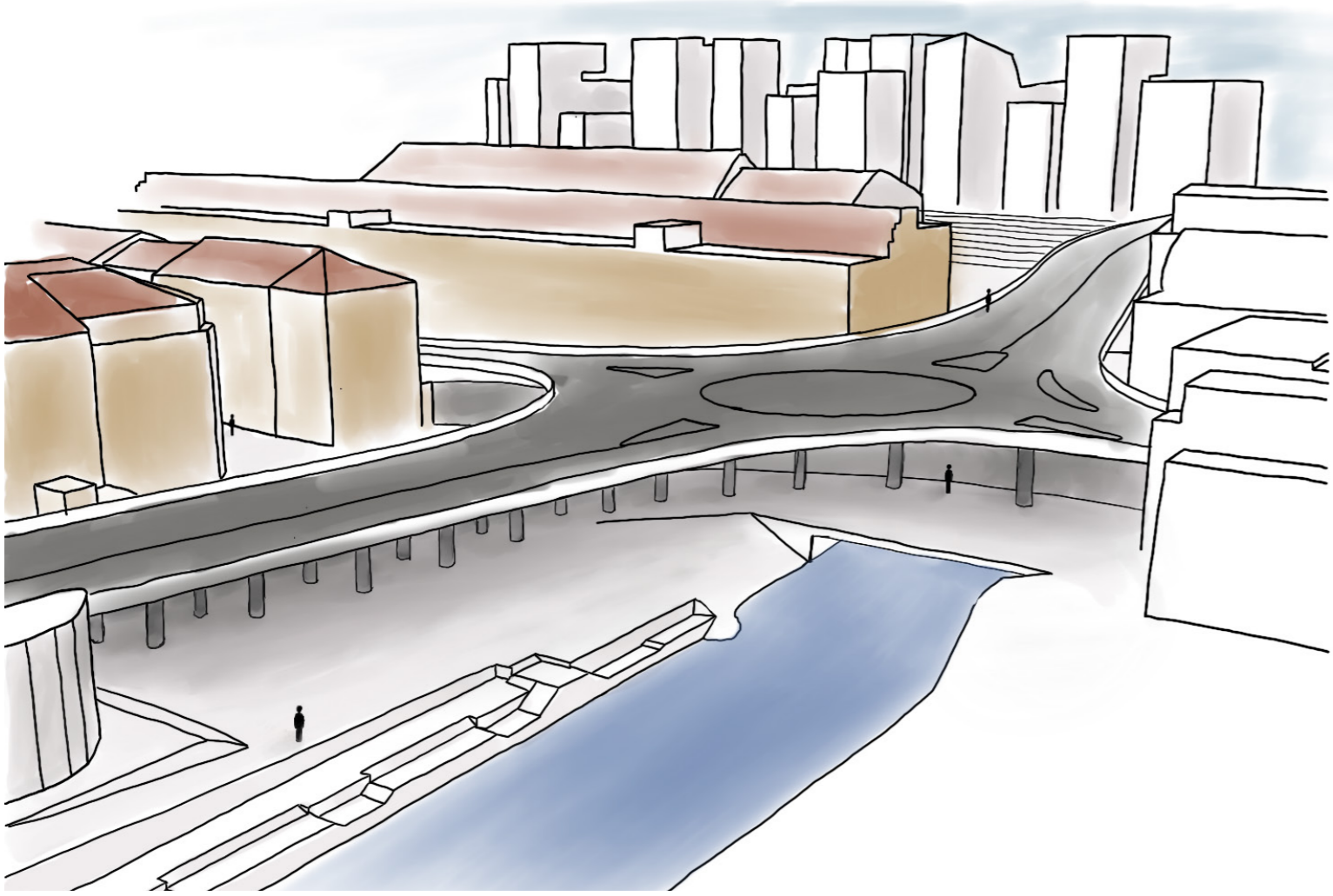
Området har potensial til å bli en forlengelse av Akerselva sitt parkdrag. I dag tar det en brå slutt ved bruas begynnelse.

RUNDKJØRINGEN

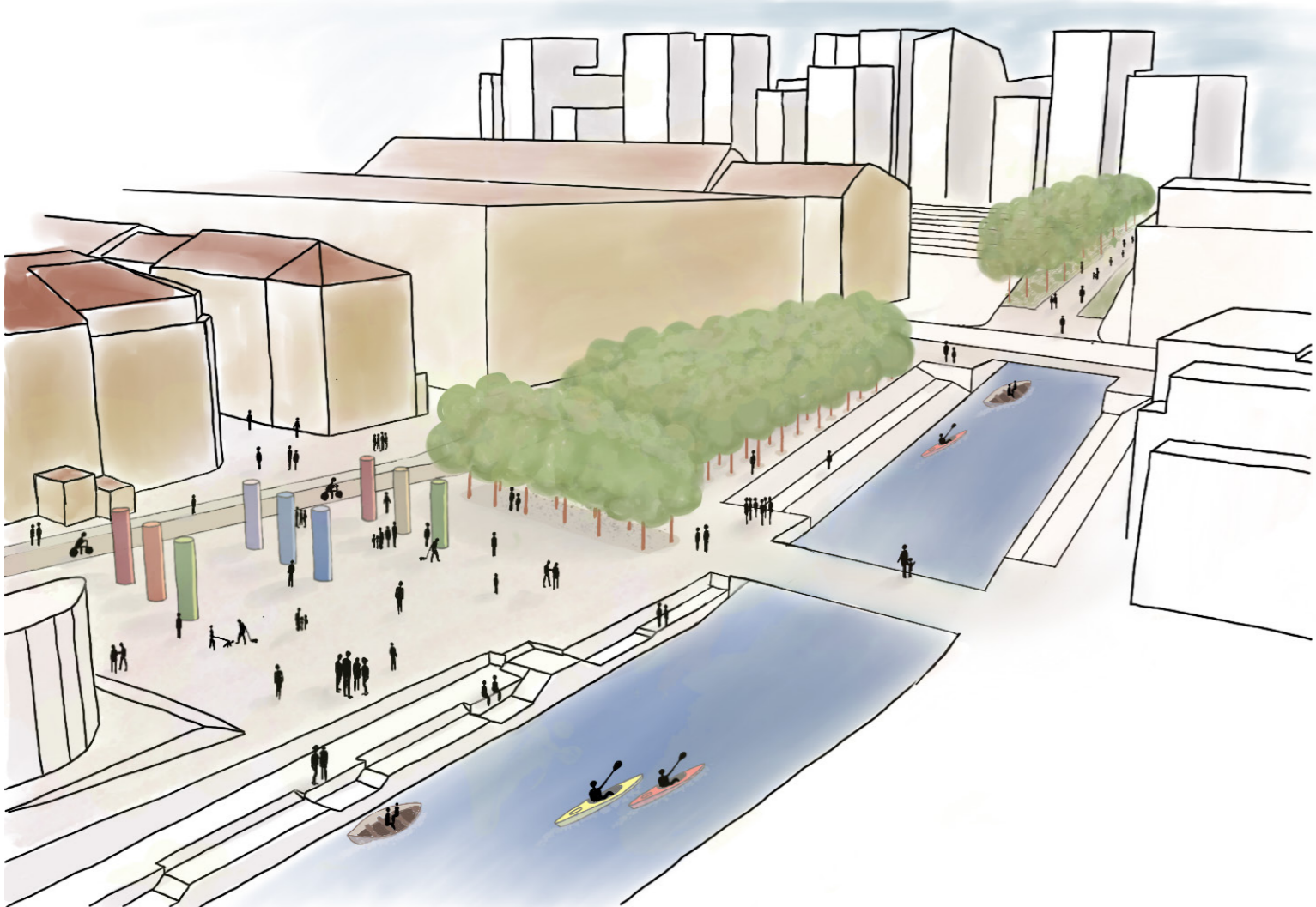


Store, utflytende asfaltarealer opppe på brua. Smale gangfelt og mangel på fotgjengeroverganger, sykkelfelt og vegetasjon.

FRA TRAFIKKMASIN

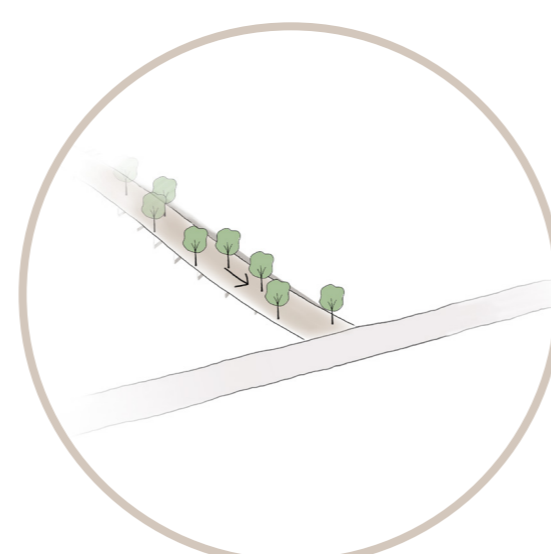
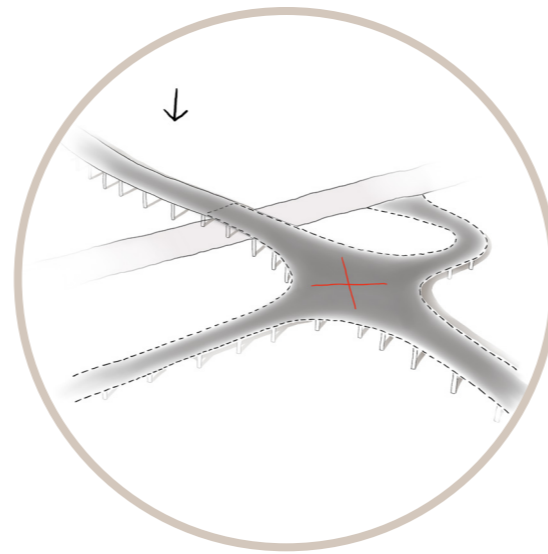


TIL BILFRITT BYLIV



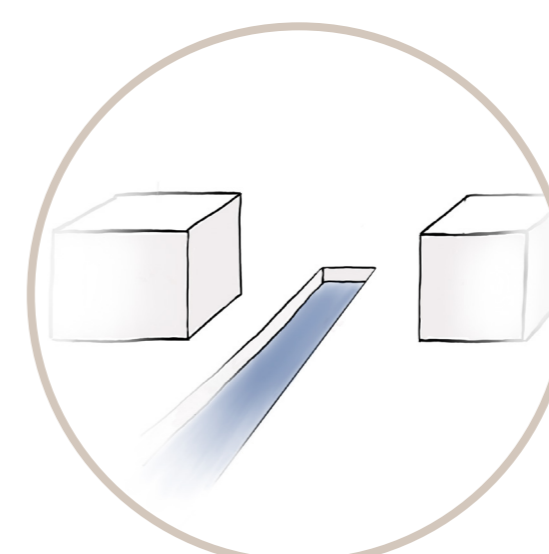
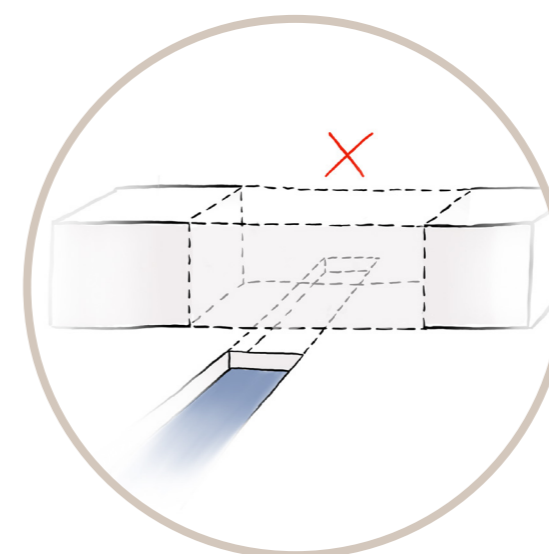
HOVEDGREP

Brua



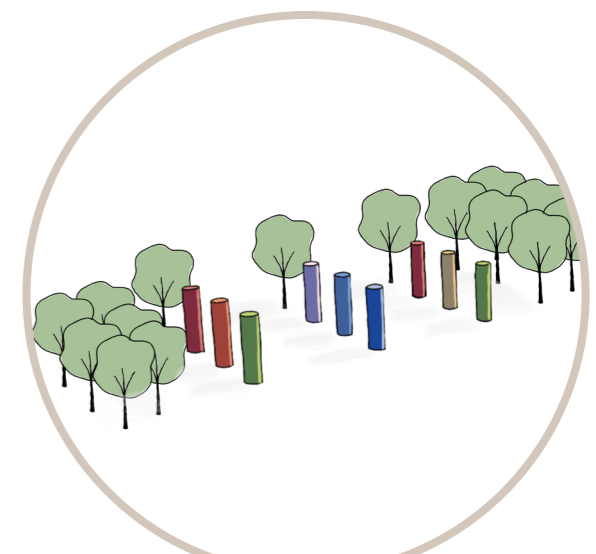
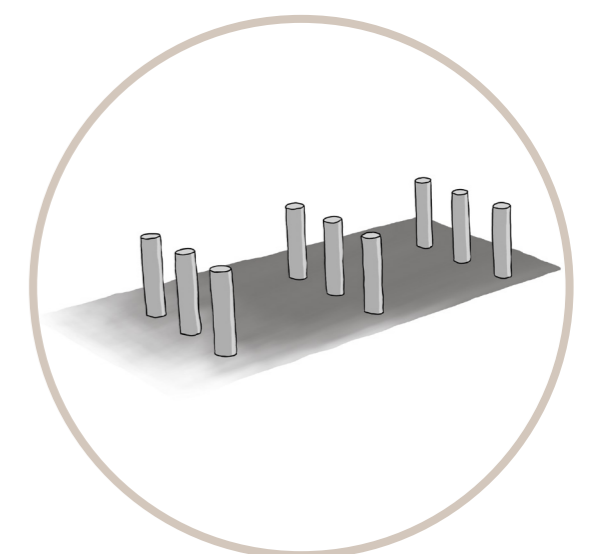
River store deler av Nylandsbrua. Ramper den ned til Schweigaards gate og gjør den grønn. Forbeholdt mange trafikanter.

Elva



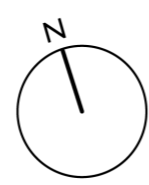
River Galleri Oslo. Åpner opp Akerselva frem til Schweigaards gate og skaper en forbindelse mellom parken og Nylandsbrua.

Stolpene



Bevarer stolper som historisk symbol, maler de i Grønlands farger og legger til vegetasjon på dagens grå flater.

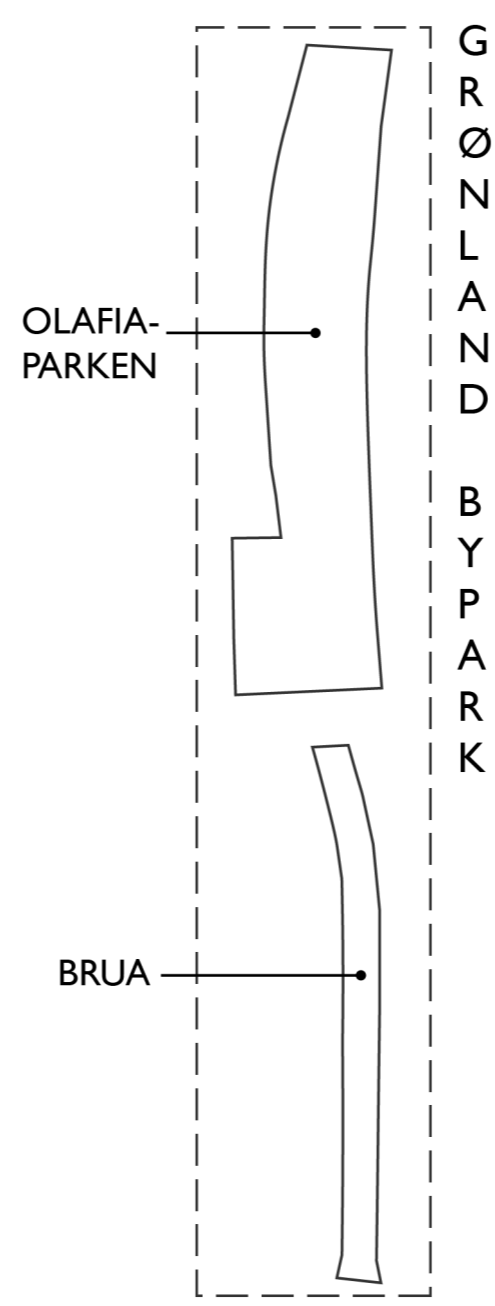
GRØNLAND BYPARK



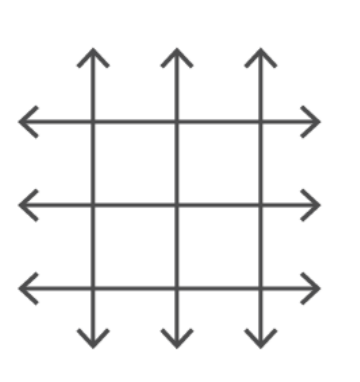
PRINSIPPER

Vi ønsker å binde området sammen med koblinger for myke trafikanter på kryss og tvers. På den måten kan det bli lettere for gående og syklende å bevege seg mellom Grønland Bypark og omkringliggende områder. Bjørvika og Akerselva, på hver sin side av Oslo S, oppleves i dag som to forskjellige steder det ikke er naturlig å bevege seg mellom. I vårt forslag trekkes Bjørvikas stramme formspråk og urbane uttrykk inn fra den ene siden, og Akerselvas organiske former og grønne områder inn fra den andre. På den måten møter byparken omkringliggende uttrykk slik at det blir en fin overgang mellom dagens to adskilte områder med store kontraster.

Selv om vi ønsker å trekke inn uttrykk fra omkringliggende områder, vil vi at nye Grønland bypark skal ha sin egen identitet. I vårt forslag ses de bevarte stolpene ved Olafagangen på som en kulturarv fra trafikkmaskinen. De står i hjertet av byparken og vil kunne bli Grønlands nye kjennemerke. Stolpenes plassering skaper et grid som går igjen i hele byparken. På brua er linjer trukket mellom punktene i gridet slik at det danner formen på gjennomfartsåren og de vegeterte feltene. I resten av parken gjenspeiles gridet i belegg og trærnes plassering.

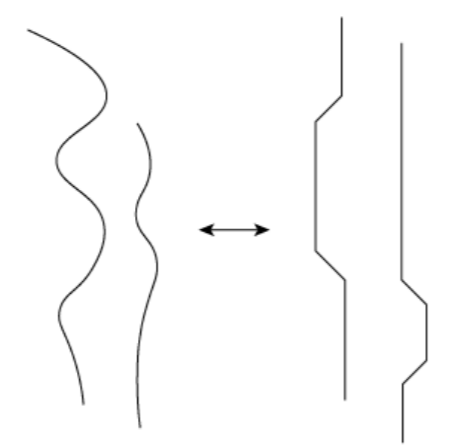


Koblinger



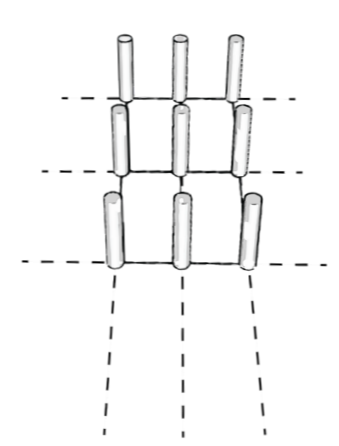
Binder sammen området på kryss og tvers.

Formspråk



Akerselvas organiske former og Bjørvikas stramme formspråk trekkes inn i området.

Grid

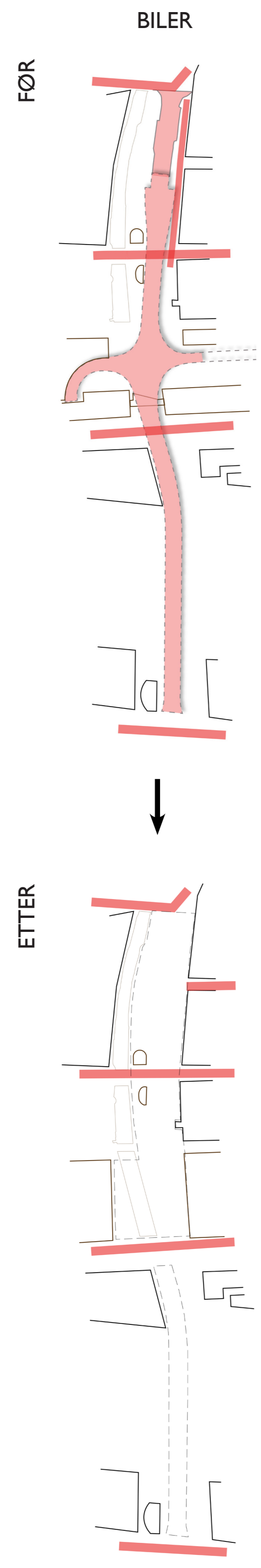


Grid fra eksisterende stolper går igjen i hele byparken.

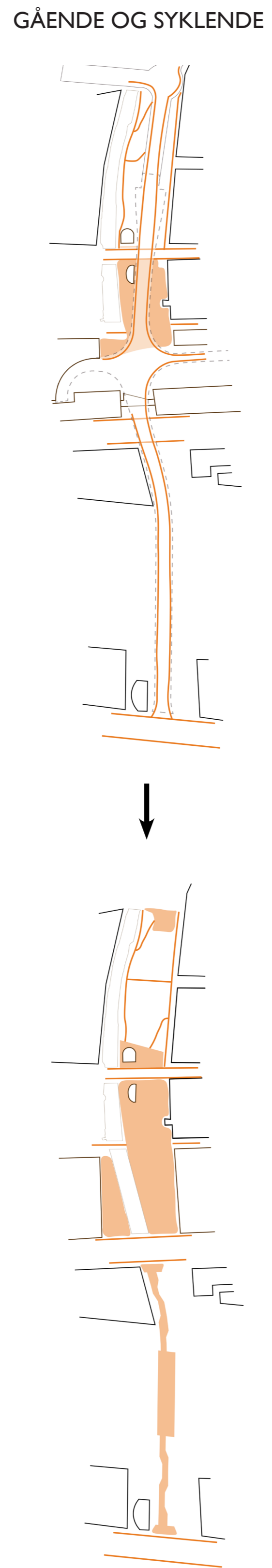
FØR OG ETTER

Dagens område består av mye asfalterte, grå arealer som er forbeholdt bilene. Veien, som krysser Oslo S og Olafagangen i bru, gjør det mulig med asfalt og grått belegg i to plan over hverandre. Med vårt forslag, vil de grå arealene senkes med rundt 18 000 m². Dette tilsvarer arealet til

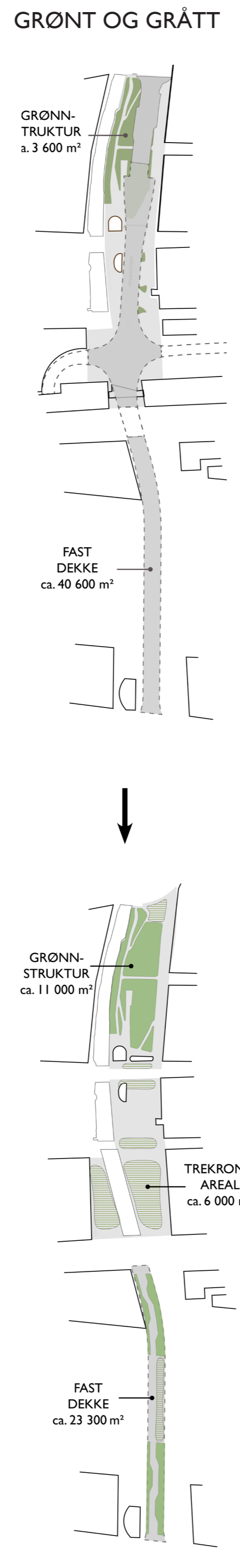
nærmere tre fotballbaner. Ved å omgjøre området til bilfritt vil også bilens areal minimeres radikalt. Arealene for gående og syklende vil på den andre siden øke betraktelig.



Fjerner brokonstruksjonen, og dermed trafikken, over Grønland. Fjerner også all biltrafikk på brua over Oslo S.



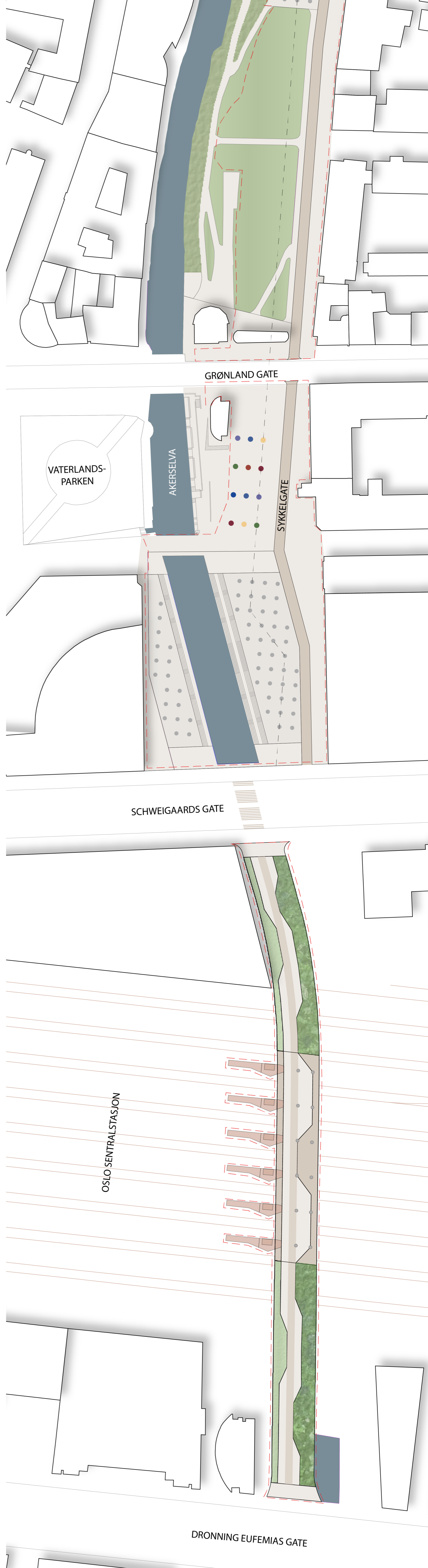
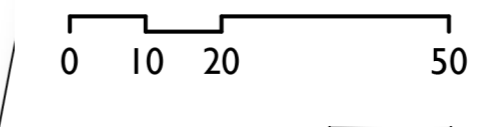
Legger til rette for større areal for gående og syklende, med mindre barrierer og hindringer.



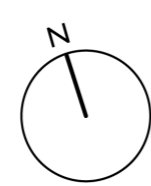
Tar bort grått areal i to plan over Grønland og erstatter det med åpen, grå og grønn plass og park. Brua får grønne lunger.

Konseptplan

1:1000 i A1



OLAFIAPARKEN

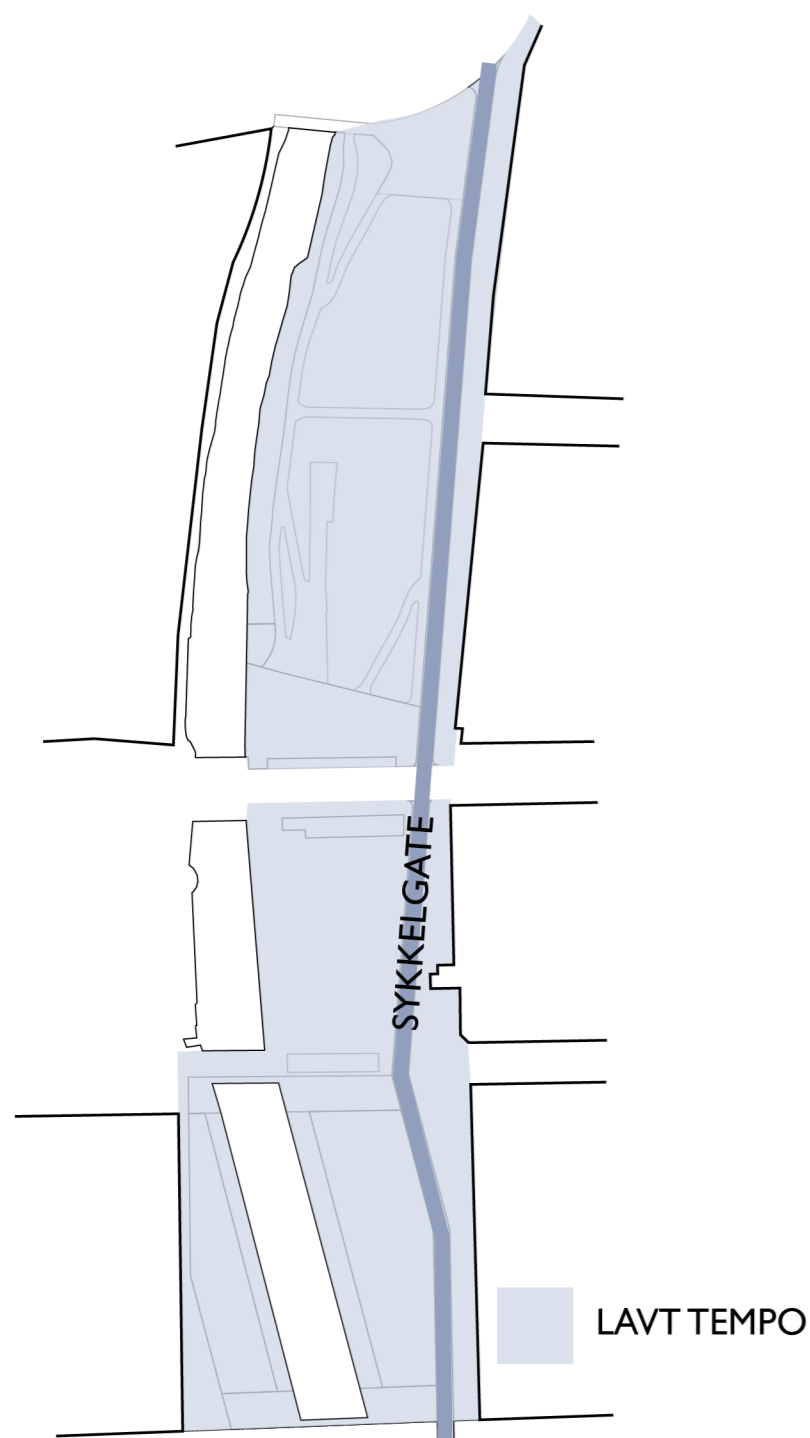


AREAL: 27 000 m²

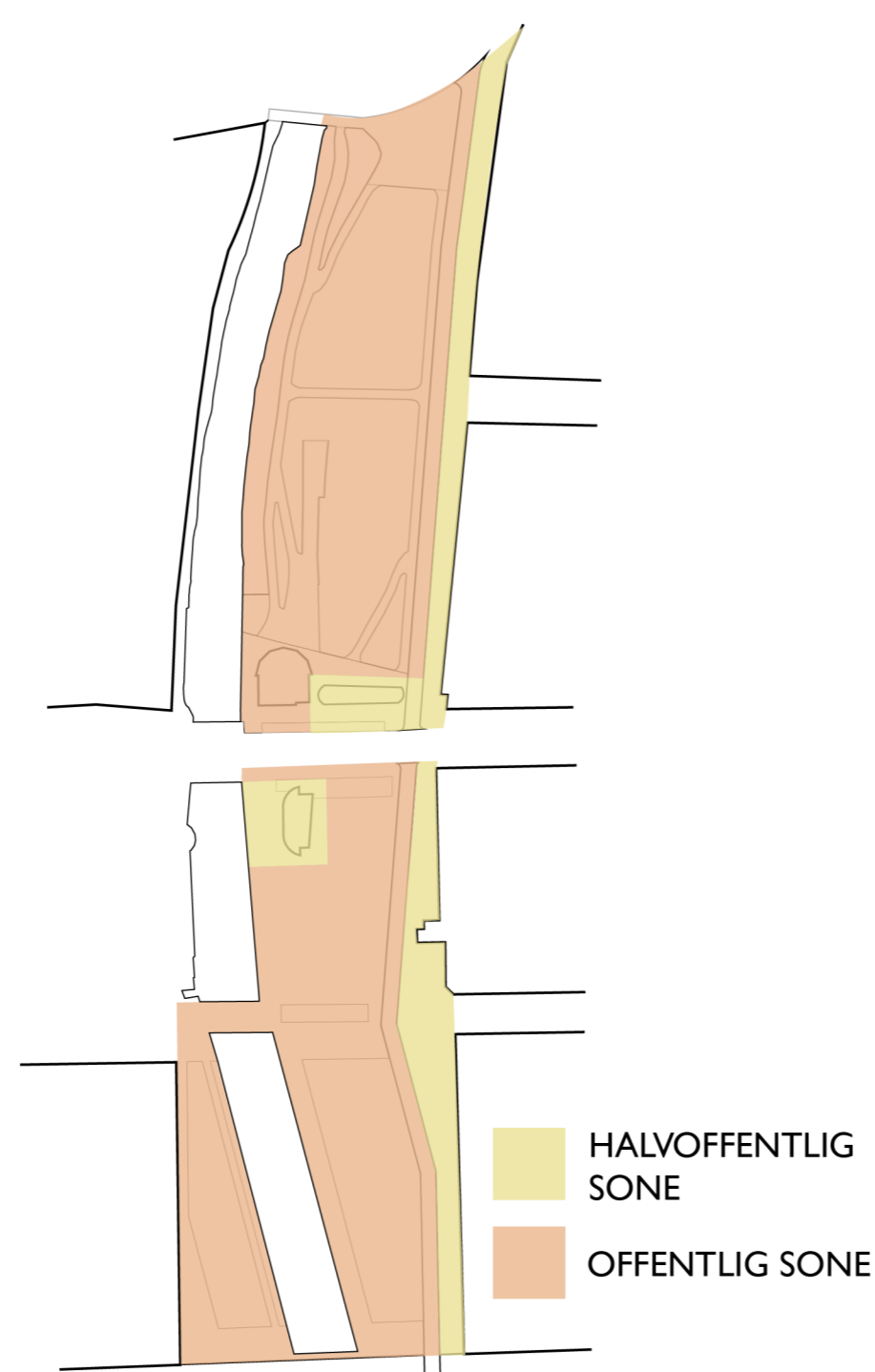
Smalgangen og Grønland gate med sine lokalbutikker og lett uteservering opplevde vi som stemningsfulle og attraktive på dagtid. Vi ønsker at dette skal kunne trekkes ut langs fasadene i Olafiangangen og Lakkegata. Her har vi tenkt uteservering, da det vil bli gode solforhold på sommeren når brua blir borte. Vi mener det er viktig å bevare den lokale identiteten og det store mangfoldet på stedet. Derfor har vi et ønske om at de nye serveringsstedene er lokalt tilpasset fremfor å bestå av kjedeforretninger.

Videre foreslår vi en ny sykkelgate gjennom parken. Denne er forbeholdt syklende, men kan benyttes for varetransport ved visse tider av døgnet og utrykningskjøretøy ved behov. Sykkelgata er enveiskjørt for varetransport og utrykningskjøretøy, med innkjøring ved Schweigaards gate og Grønland gate. Syklende kan sykle i begge retninger. Vi har lagt flere forplasser, for å markere inngangene til nye Grønland bypark.

BEVEGELSE



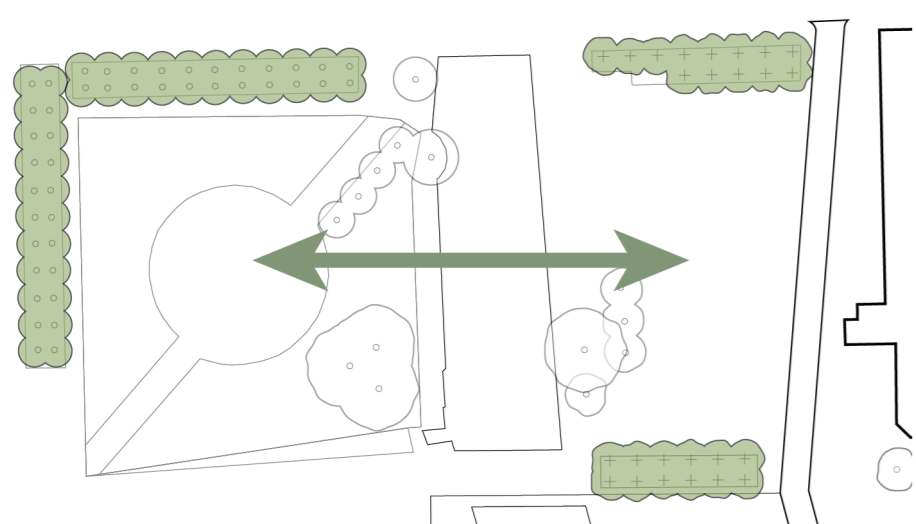
SONEINDELING



Sykkelgata gjør det enkelt for syklende å komme seg med et høyere tempo fra A til B. Vi ser for oss at bevegelse i resten av byparken skjer med et lavere tempo med alt fra gange, rolig sykling, løping og promenering. Her legges det også til rette for opphold og aktiviteter.

Uteserveringen anser vi som halvoffentlig, da sitteplassene tilhører serveringsstedene. Resten av uteområdene vil være offentlige og derfor åpne for alle.

ROMOPPLEVELSE



Vi ser på Vaterlandsparken som en kvalitet i området, og ønsker derfor å koble den sammen med den nye plassen med stolpene. Når brua fjernes, kan disse oppleves som et sammenhengende rom, med elva som renner gjennom. For å forsterke romopplevelsen har vi lagt inn trealléer med rødeik på hver side av plassen, slik det er i Vaterlandsparken. Alleene fungerer som vegger og viser en tydelig retning i rommet.

VEGETASJON

Artene på plassen med trær i gridsystem er japansk kirsebærtre og en kultivar av korstorn uten torner. Denne kultivaren er også å finne i Botanisk hage. Formålet med å bruke disse artene er å skape et urbant uttrykk, med en hovedsakelig luftig krone, slik korstorn har. Kirsebærtrærne er plassert for å forsterke en

linje fra de eksisterende stolpene. I tillegg har denne typen kirsebærtre fine vårfarger. I utvidelsen av den eksisterende parkdelen foreslår vi å bruke nordisk løvskog. Dette samsvarer med den eksisterende vegetasjon langs Akerselva.

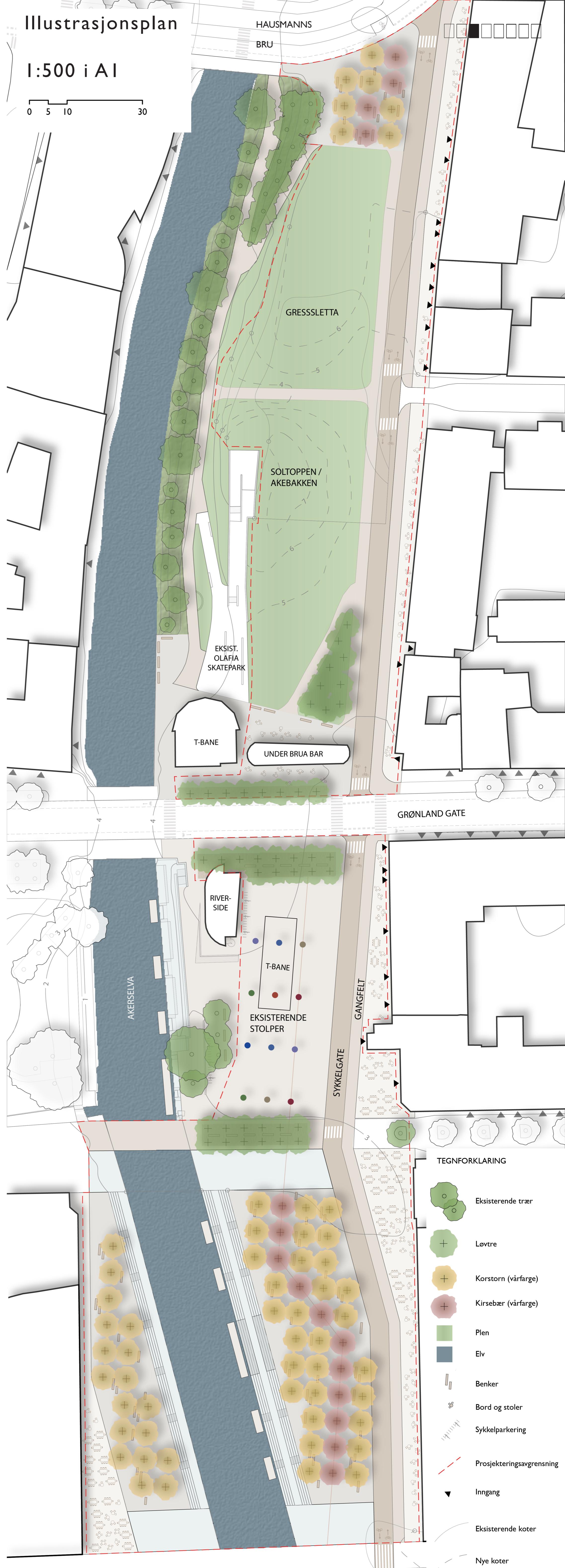


Betula pendula 'Darlecarlica' Bjørk 'Darlecarlica' Quercus rubra Rødeik Acer platanoides Spisslønn Tilia cordata Lind Prunus serrulata Japankirsebær Gleditsia triacanthos 'Sunburst' Korstorn 'Sunburst'

Illustrasjonsplan

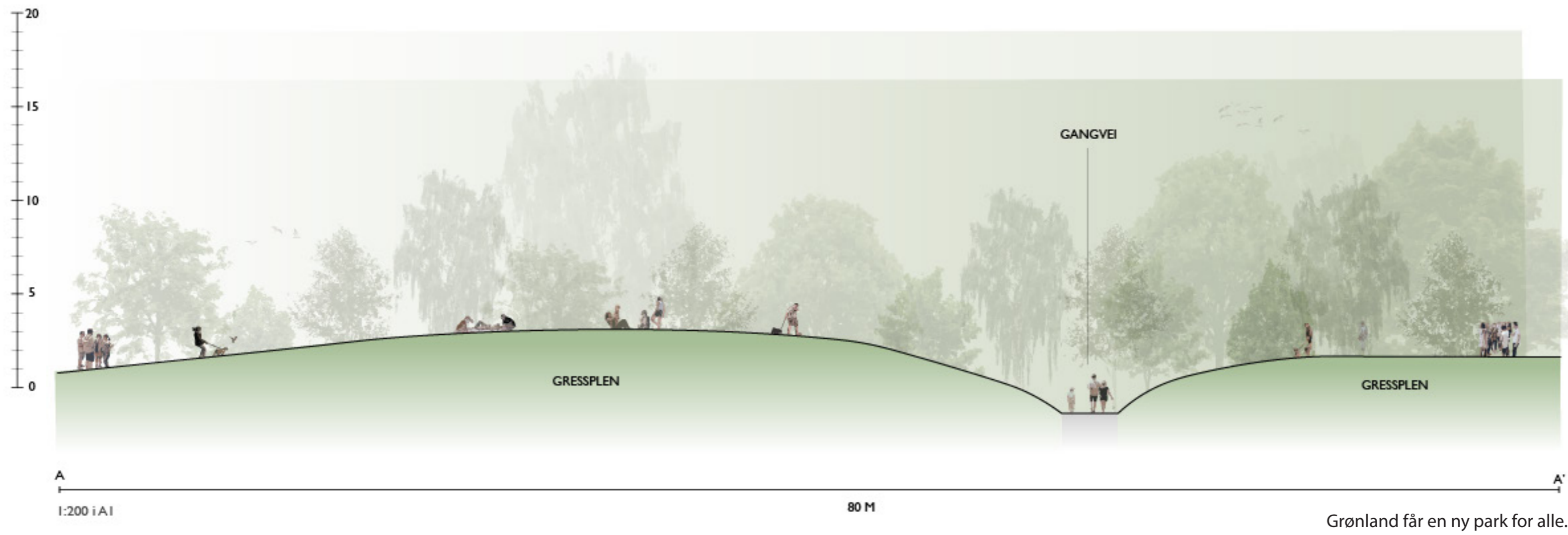
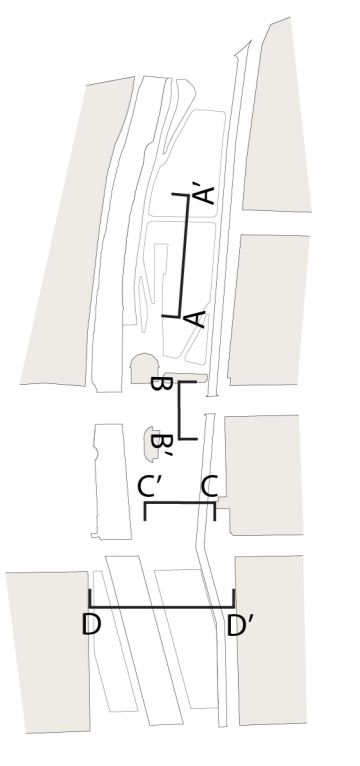
1:500 i A1

0 5 10 30

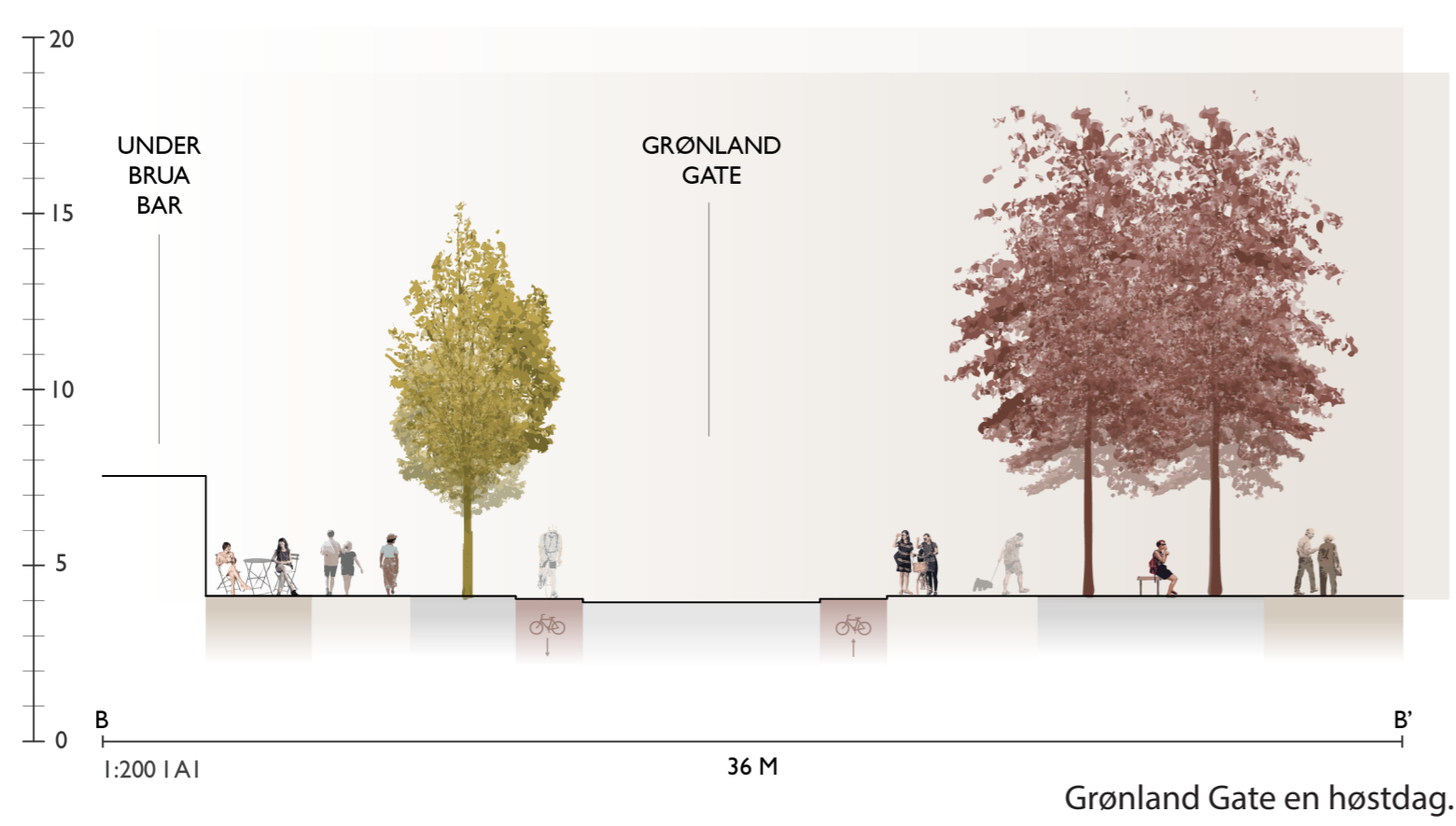


TEGNFORKLARING

- Eksisterende trær
- Løvtré
- Korstorn (vårfarge)
- Kirsebær (vårfarge)
- Plén
- Elv
- Benker
- Bord og stoler
- Sykkelparkering
- Prosjekteringsavgrensning
- Inngang
- Eksisterende koter
- Nye koter



Grønland får en ny park for alle.



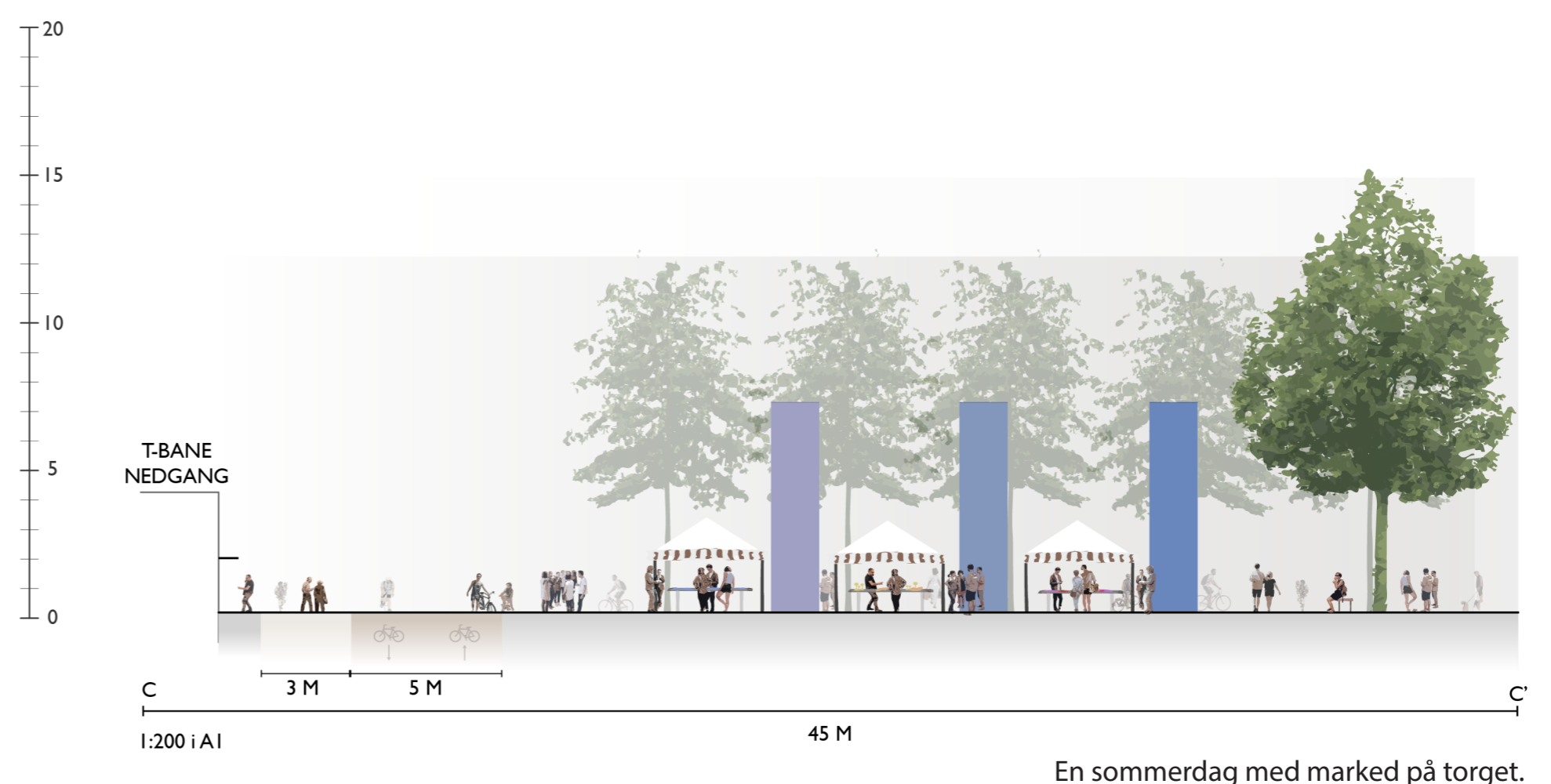
Grønland Gate en høstdag.

For de lekne, kan terrengforskjellene i den gresskledd delen av parken utforskes. På sommeren, slik illustrasjonssnittet viser, kan en gå tur med hunden, leke, ha piknik eller sole seg. Helningen i gressbakkene er tenkt slik at de kan benyttes som akebakker om vinteren. Mellom gresshaugene har vi lagt inn en ny gangvei. Generelt sett ønsker vi at gangveiene gjennom parken er universelt utformet, slik at det blir enkelt å komme seg rundt med alt fra barnevogn til rullator.

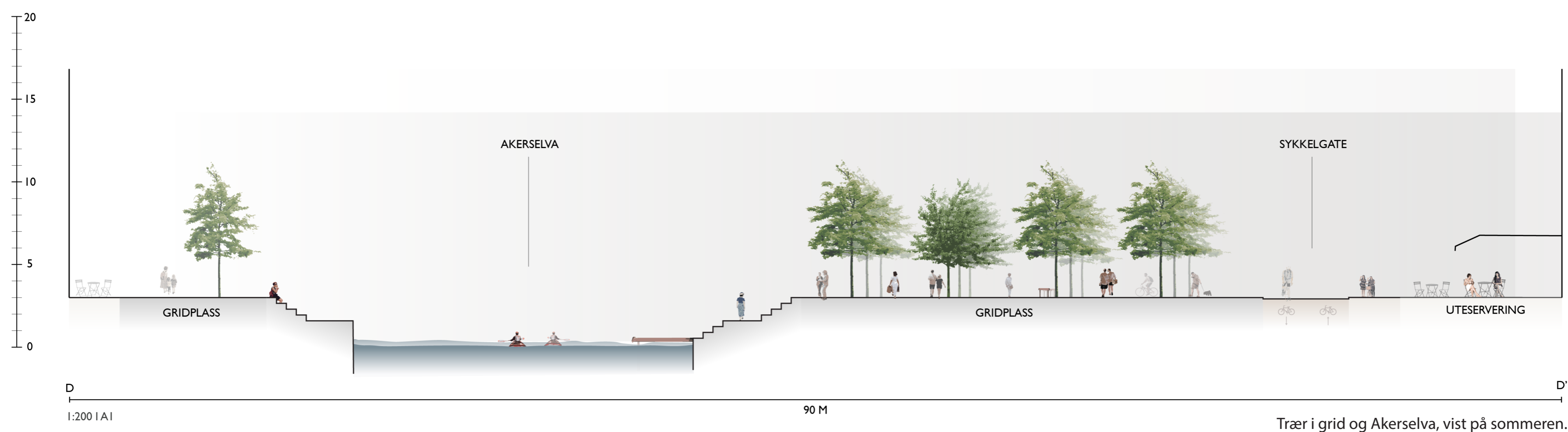
Grønland gate får en rekke med lindetær og en ny allé med rødeik. Her vises trærne med sine høstfarger. Under Brua Bar, med tilhørende uteservering, er bevart. Den nye eikealléen vil kunne fungere som et tak for de som velger å sette seg på benkene mellom trærne.

En kan la seg fascinere av størrelsen på de bevarte stolpene fra brokonstruksjonen, som er kledd i Grønlands farger. Denne delen av byparken er relativt åpen, slik at det er mulighet for markeder, når vær og temperatur tillater det, og andre lokale innslag på torget.

Under ser vi sykkelgata med tilhørende fortau på høyre side. I den brede serveringssonen i solveggen kan folk fra de ulike bydelene nyte mat og drikke. Ved behov for skygge, kan en slappe av under trekronene i den nye plassen med trær i grid. Den gjenåpnede Akerselva er lett tilgjengelig med steintrapper ned til elva og brygger langs elvekanten.

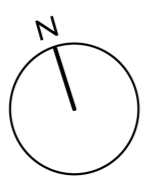


En sommerdag med marked på torget.



Trær i grid og Akerselva, vist på sommeren.

BRUA



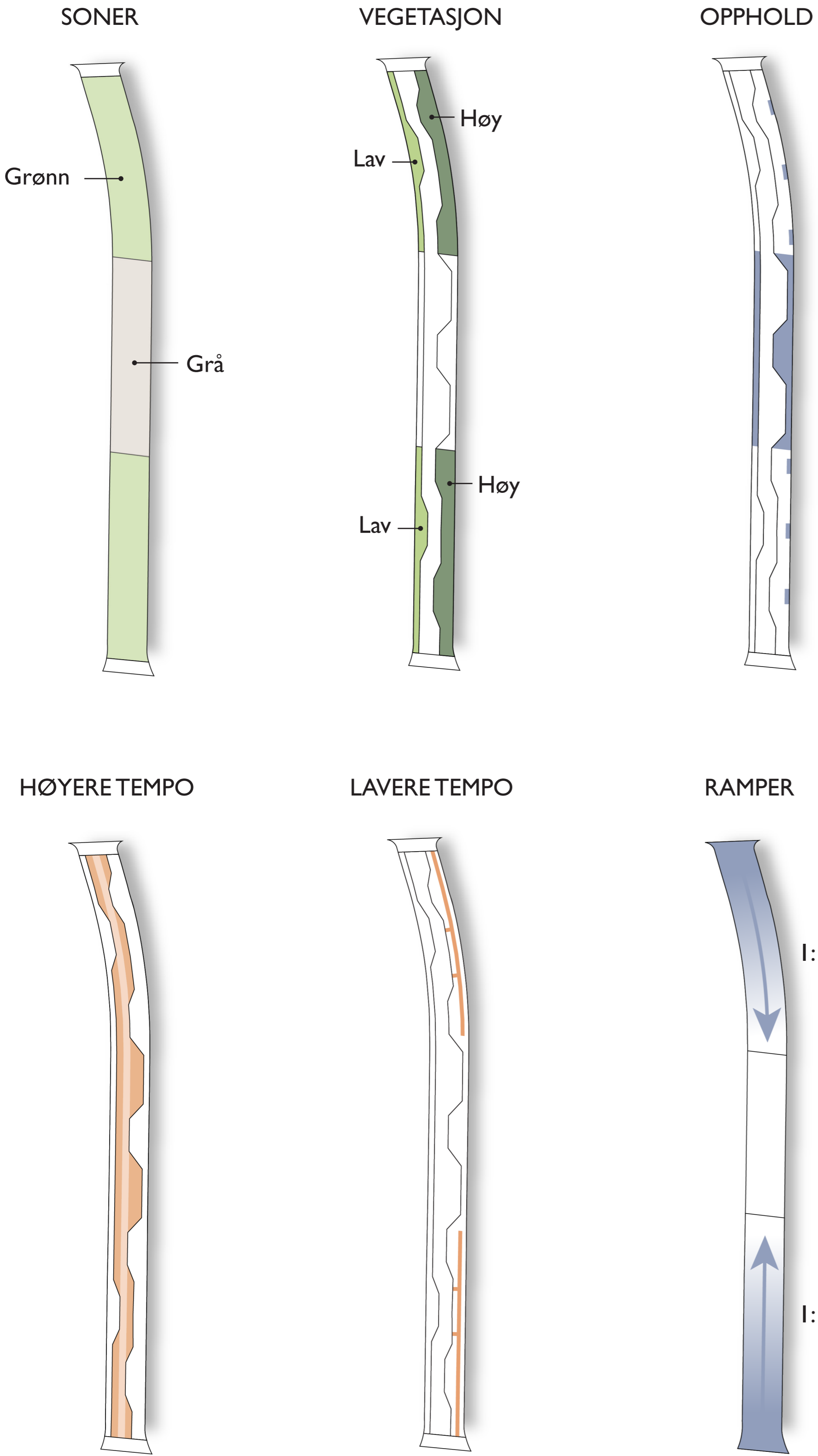
AREAL: 6 800 m²

Brua er i dag en firefelts vei bestående av asfalt, smale gangfelt, bratte helninger og byr på lyden av bilstøy. Her er ingen fotgjengeroverganger, sykkel felt eller vegetasjon. Det er tydelig at bilen er første prioritet. I vårt forslag fremmer vi en bru uten biler, hvor gående og syklende skal ha en god opplevelse. Vi foreslår at brua rampes ned til Schweigaardsgate.

Den nye brua er inndelt i to grønne soner og en grå sone på midten. Sistnevnte blir ansett som en ny, svevende perrong, med sine trapper og heis ned til Oslo S. Her er det perfekt for reisende å oppholde seg mens de venter. De grønne sonene er ramper som møter gatene på bakkeplan på hver side av Oslo S. Disse er inndelt etter høy og lav vegetasjon. Med

lav vegetasjon menes lave stauder, og med høy vegetasjon menes lavere busker og stauder i ulik høyde. Felles for begge er at de har trær.

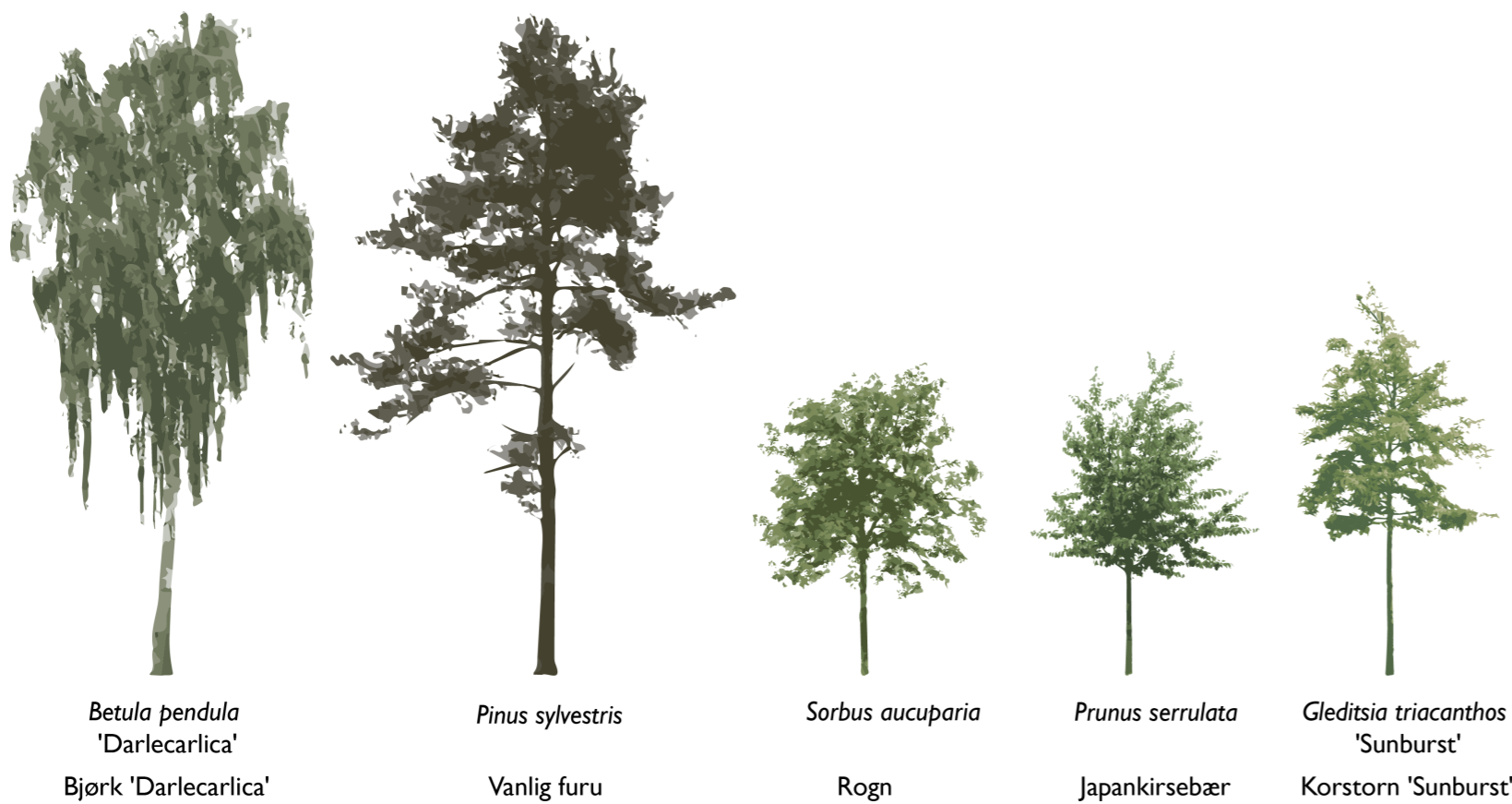
Gjennom hele brua strekker det seg en gangvei med varierende bredde. Den gjennomgående linjen er fri for hindringer, slik at en enkelt kan komme seg fra A til B i høyere tempo, om ønskelig. Vi ser også for oss at den skal gi god oversikt og bidra til lesbarhet ved å fremheve retningen. For de som ønsker en roligere tur over brua, med opplevelser på veien, kan de gå den skjulte stien gjennom vegetasjonsfeltene. Langs stien er det skjulte oppholdssoner med benker, hvor en kan ta en pause fra bylivet eller nyte utsikten.



VEGETASJON

Vegetasjonen på brua er inspirert av kalkfuruslogen som en finner på øyene i Oslofjorden. Vi har sett for oss trær som furu, rogn og en kultivar av bjørk. For å binde brua sammen med resten av Grønland bypark, er det tenkt at japanske kirsebærtrær og en kultivar av korstorn blandes inn med

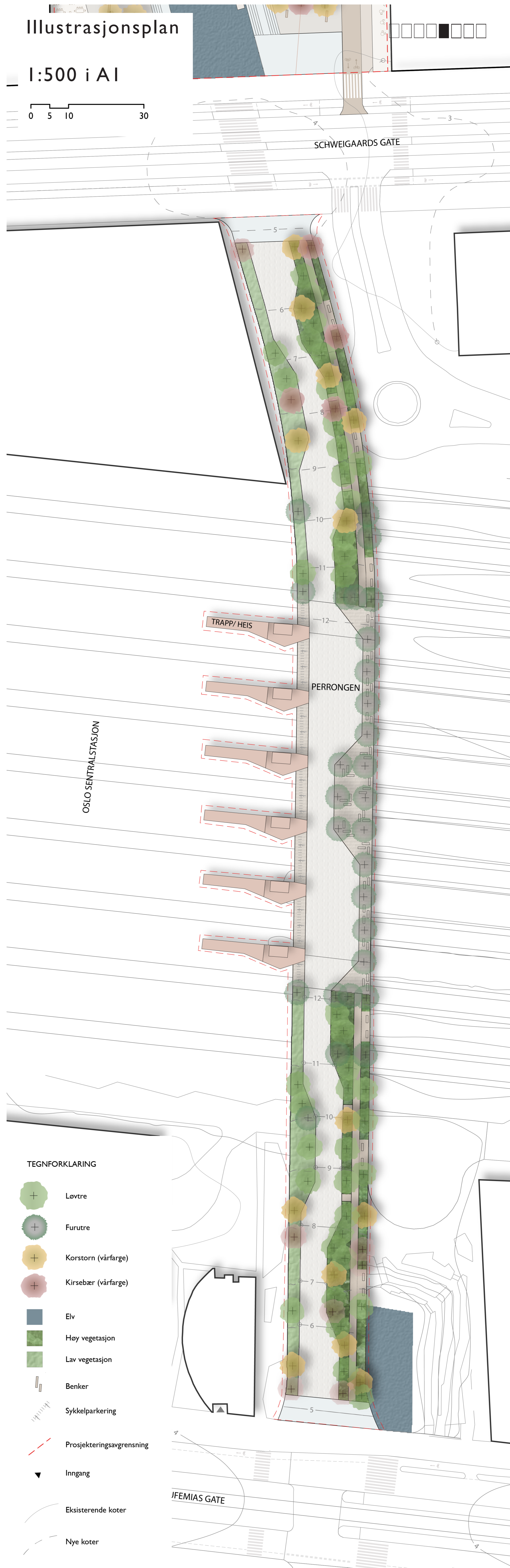
kalkfuruskog-preget nederst i de grønne sonene. Korstorn er også å finne i Dronning Eufemias gate. På perrongen ønsker vi kun furutrær da vi tenker at disse vil trives her til tross for mindre jordmasser og mer vindutsatt.



Illustrasjonsplan

1:500 i A1

0 5 10 30



TEGNFORKLARING

- Løvtre
- Furutre
- Korstorn (vårfarge)
- Kirsebær (vårfarge)
- Elv
- Høy vegetasjon
- Lav vegetasjon
- Benker
- Sykkelparkering
- Prosjekteringsavgrensing
- Inngang
- Eksisterende koter
- Nye koter

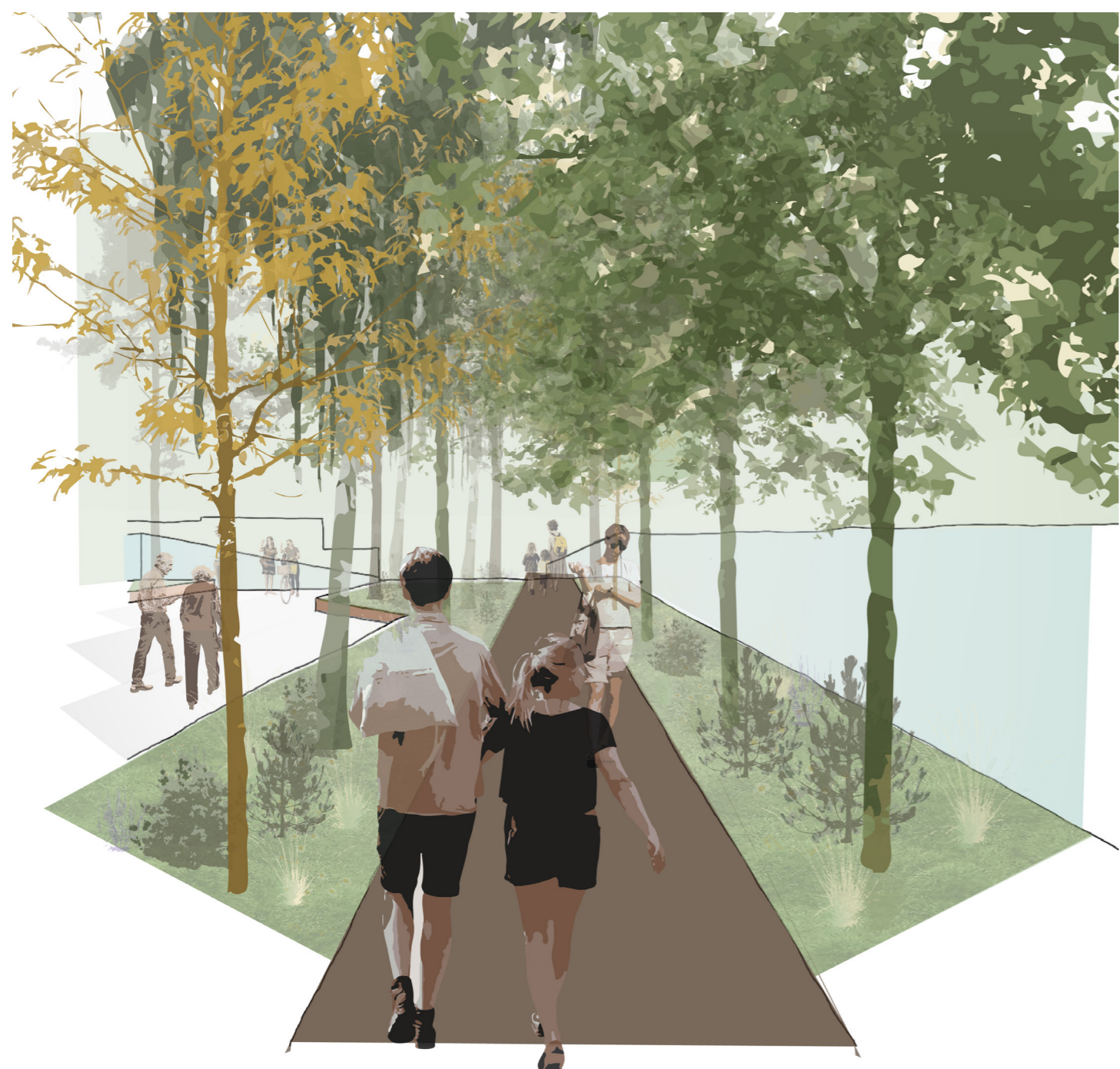
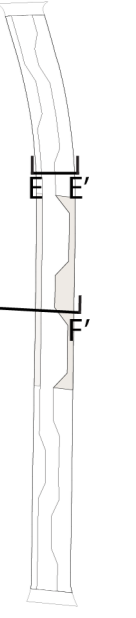


En vinterdag over den nye brua fra Grønland til Bjørvika.

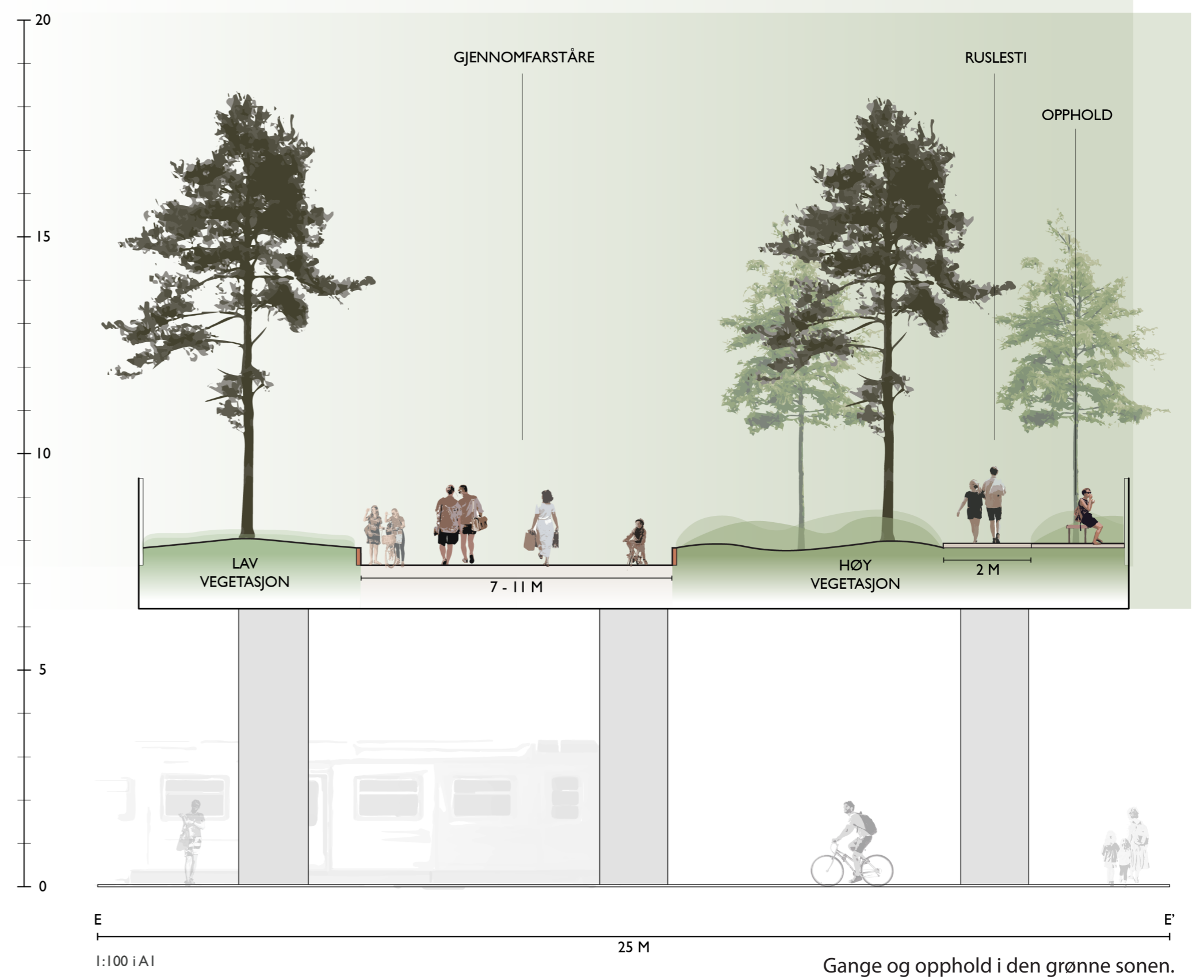
Vårt forslag om transformeringen av brua gjør at en kan bevege seg til og fra Bjørvika og Grønland i grønne omgivelser. En bred gangvei gjør at det ikke vil bli trangt om plassen og en kan enkelt bevege seg over brua uten hindringer. På vei mot Bjørvika vil det være mulig å nyte den flotte utsikten over enden av Akerselva og starten på Oslofjorden.

For de som ønsker en rolig tur over brua, kan de gå på en ruslesti gjennom vegetasjonsfeltene. Her kan en ta en pause fra det travle bylivet, omgitt av grønne omgivelser.

På sommeren ser vi for oss at den grønne sonen kan gi en følelse av å være i et parkdrag. Ruslestien er rammet inn med vegetasjon i ulike sjikt. Her er det også rom for opphold, med utsikt over byen.

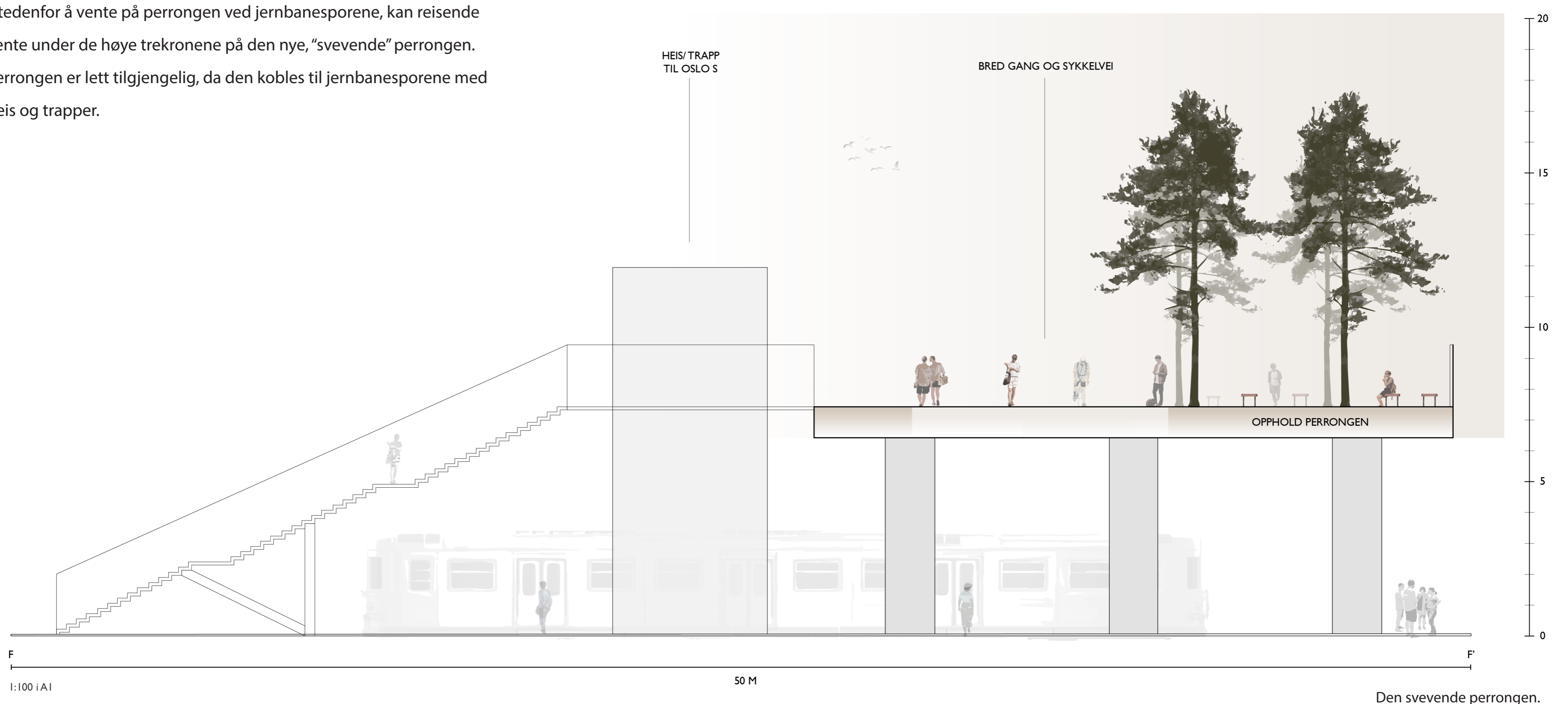


Vårstemning på ruslestien.



Gange og opphold i den grønne sonen.

I stedet for å vente på perrongen ved jernbanesporene, kan reisende vente under de høye trekronene på den nye, "svevende" perrongen. Perrongen er lett tilgjengelig, da den kobles til jernbanesporene med heis og trapper.



Den svevende perrongen.

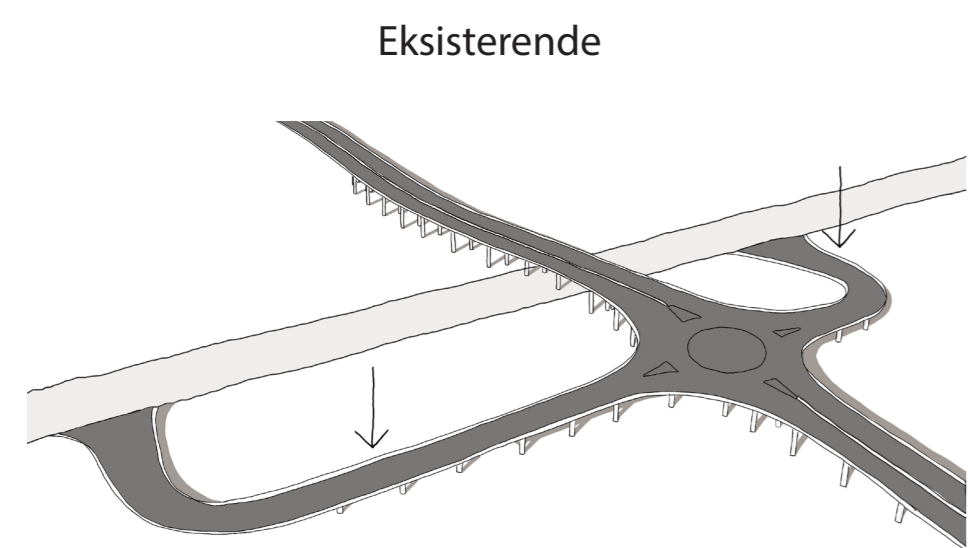
PROSESS FASE I

HVA GJØR VI MED NYLANDSVEIEN?

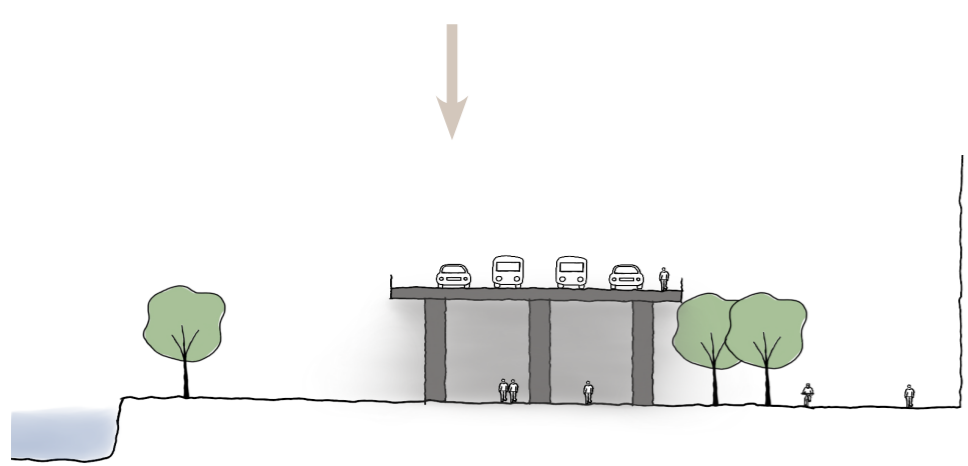
Fase 1 gikk ut på å bestemme det overordnede grepet vi tok i forhold til Nylandsveien. Tre hovedalternativer ble utvalgt på grunnlag av befaringer, analyser og utprøving i skisser. Videre ble de veid opp mot hverandre før vi valgte å gå videre med en av dem i fase 2.



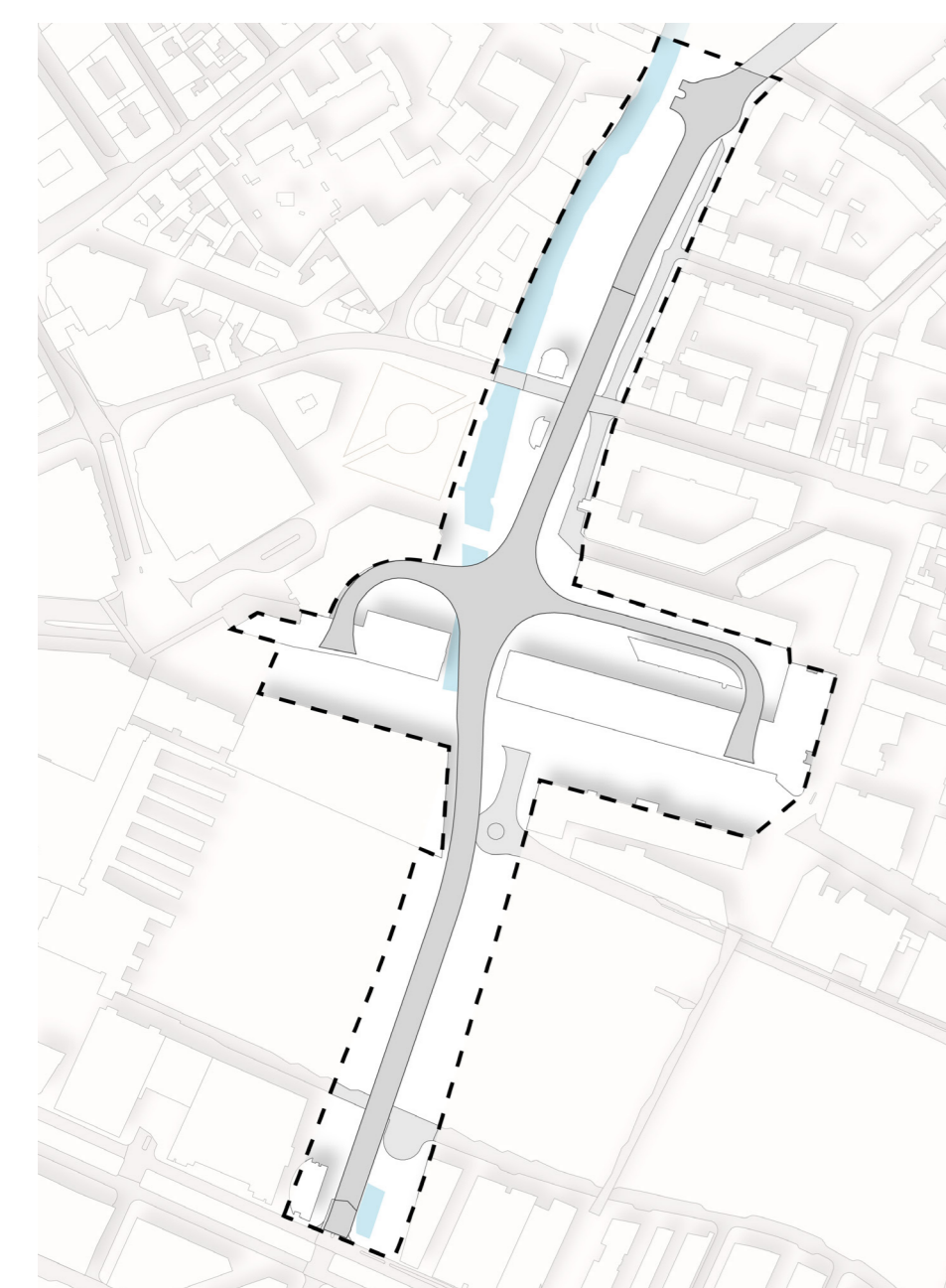
PERSPEKTIV VEIEN



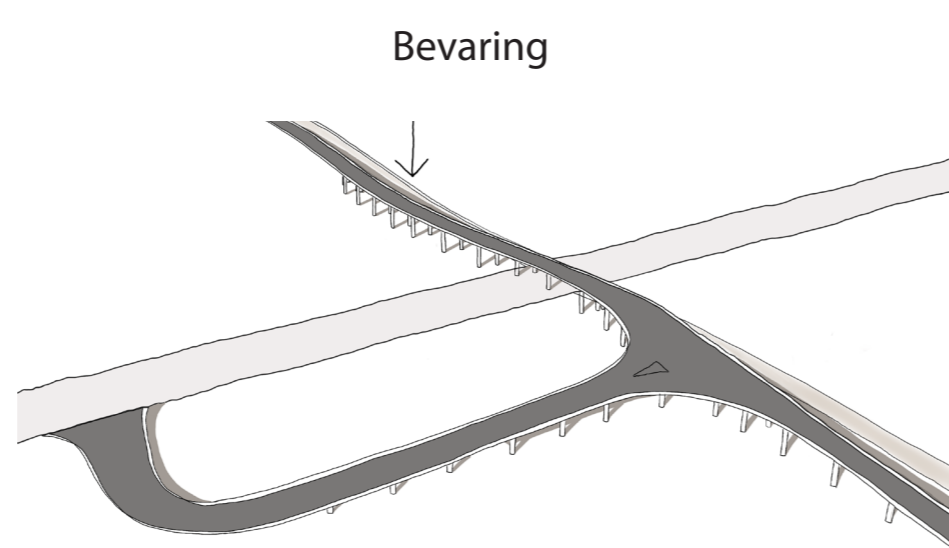
Eksisterende
Nylandsveien krysser Schweigaardsgate i bruform. Pilene viser hvor veien rampes ned.



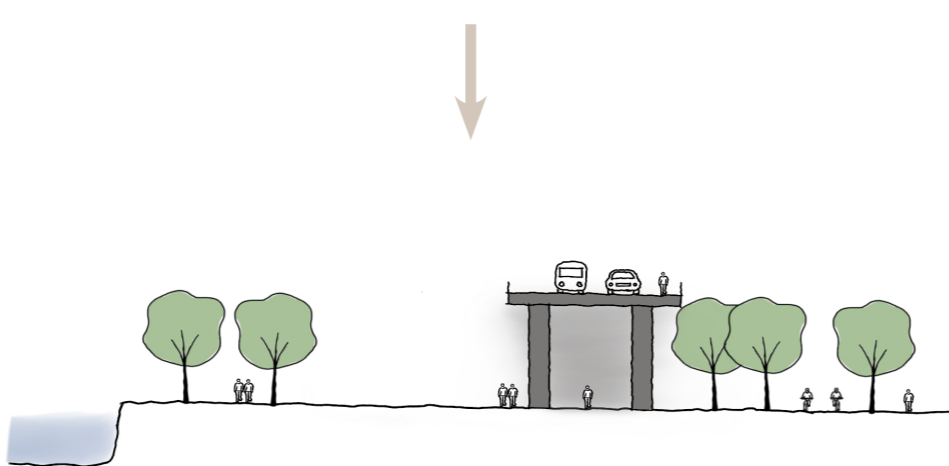
Brua henger over byrommet.



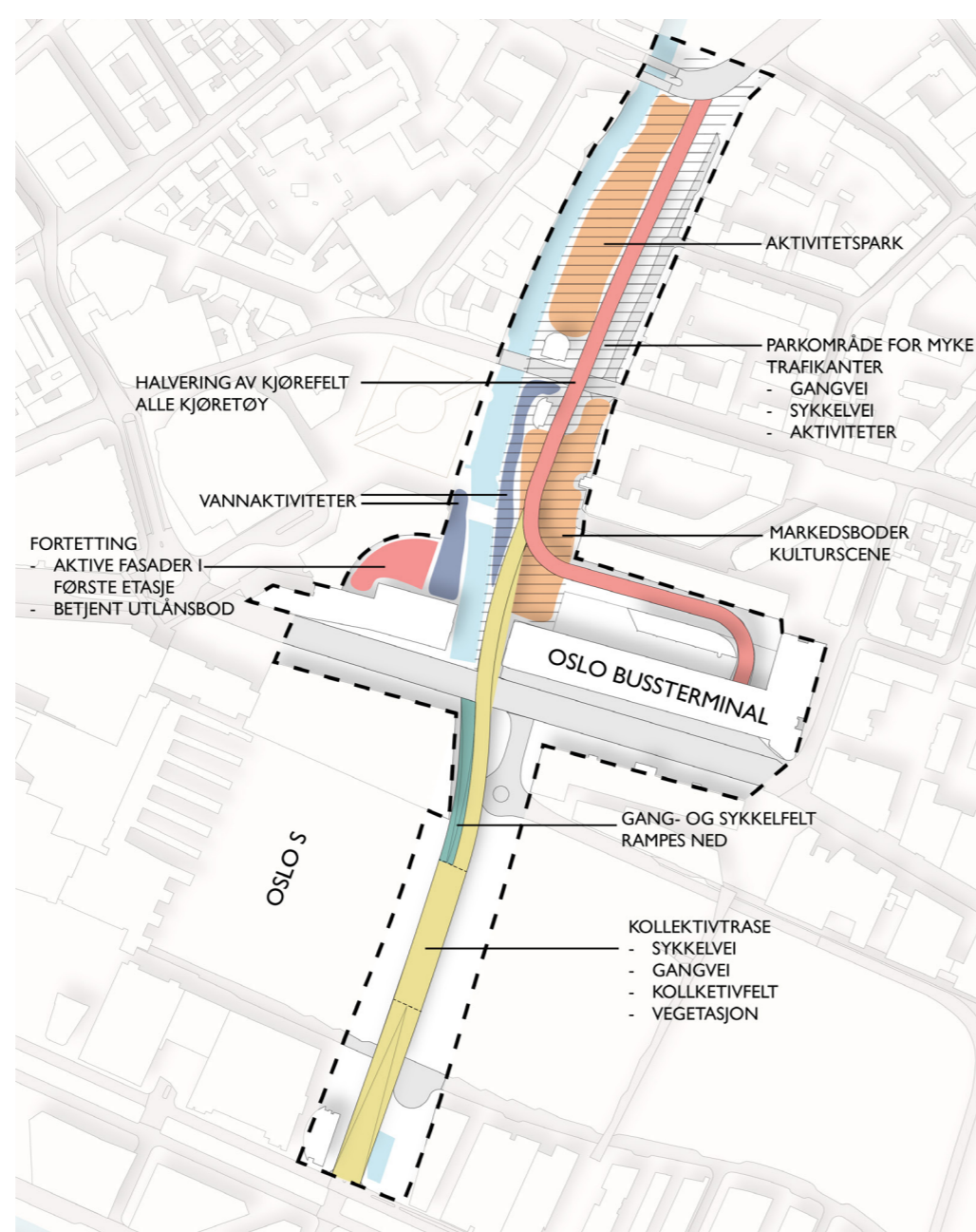
Mye vei. Plass/torg under og noe park på siden.



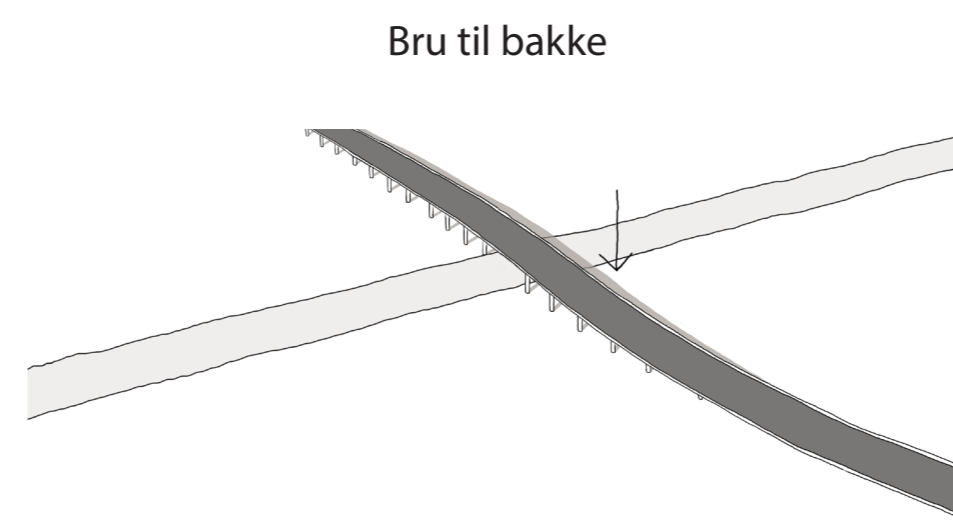
Bevaring
Halvering av antall kjørefelt. Andre halvdel omgjort til gang- og sykkelvei. Sistnevnte senkes ned i Schweigaards gate og fortsetter på bakkeplan gjennom Vaterland.



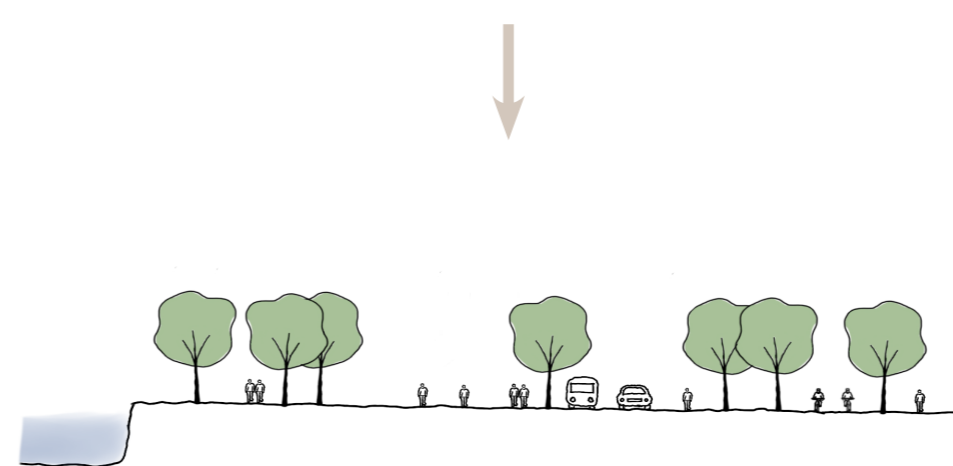
Brua henger fortsatt over byrommet, men bredden er halvert.



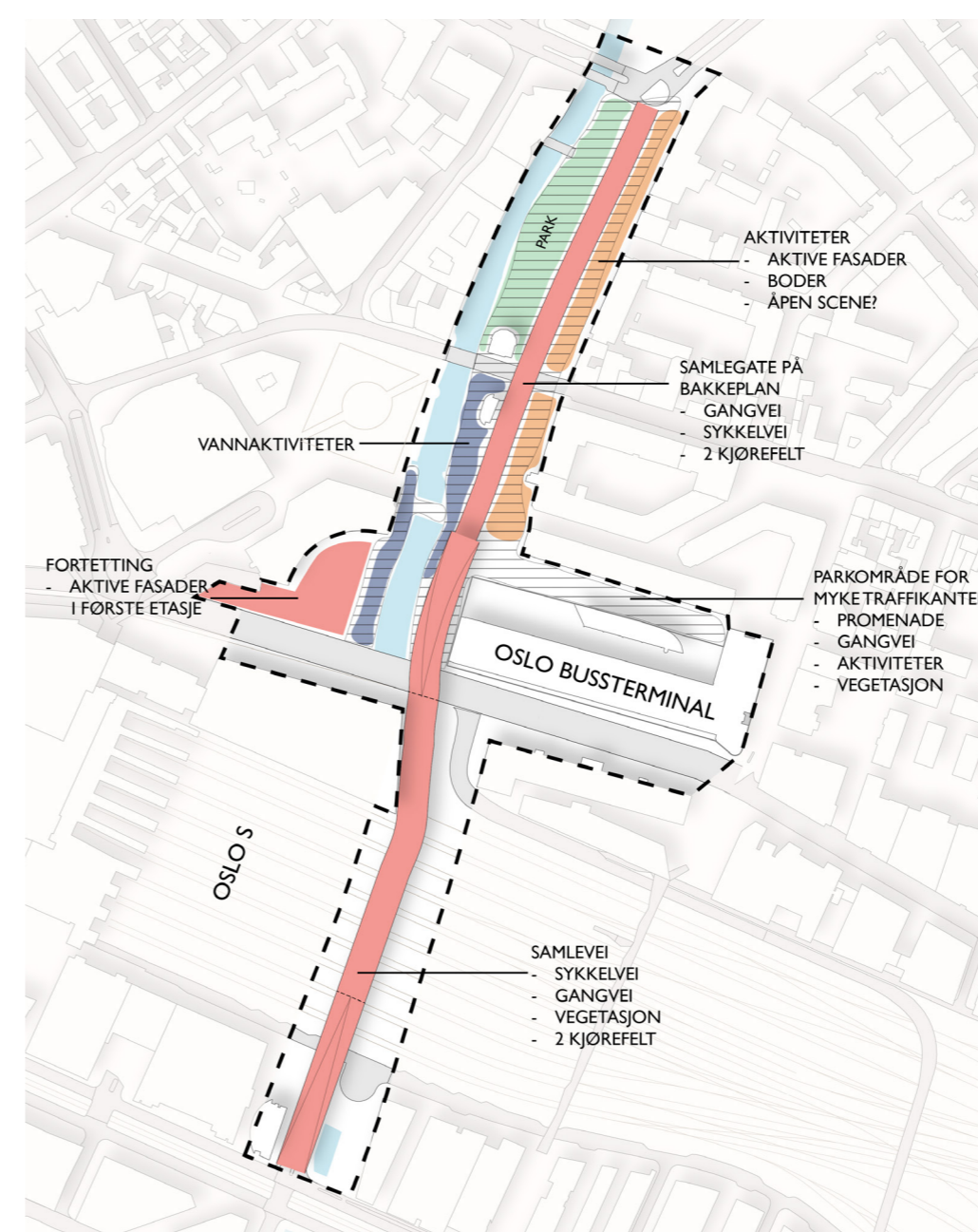
Mer plass til aktiviteter.



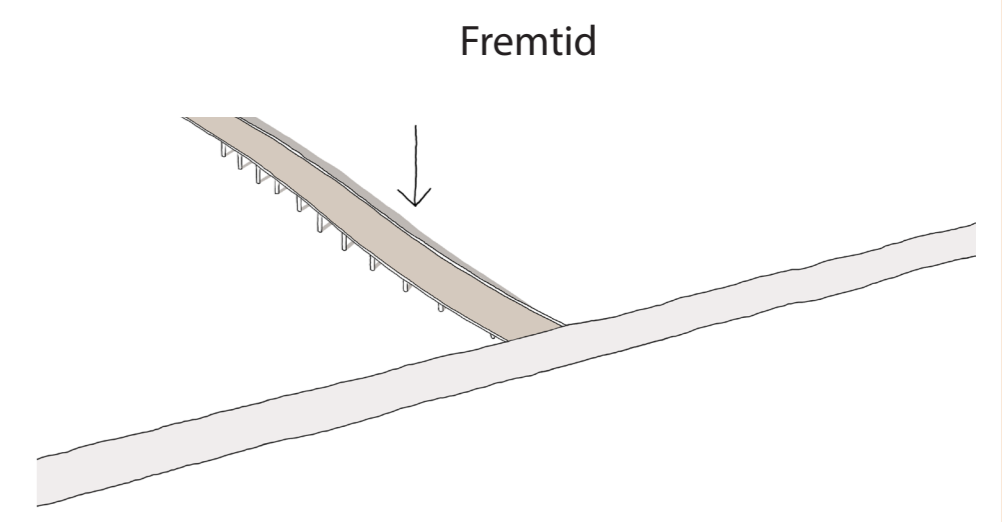
Bru til bakke
Halvering av antall kjørefelt. Andre halvdel omgjort til gang- og sykkelvei. Krysser Schweigaards gate i bru og senkes ned til bakkeplan ved Vaterland.



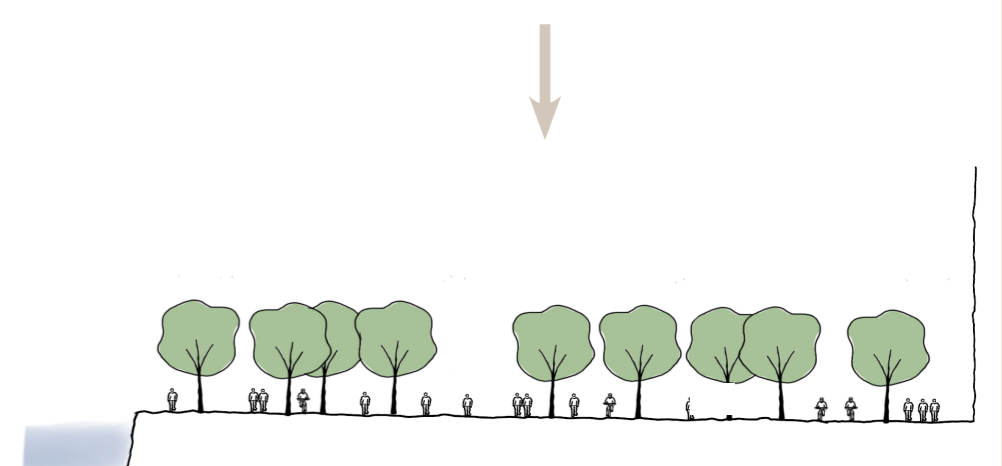
Ingenting som henger over, men veien spiser av arealet til det eksisterende uterommet på bakkenivå.



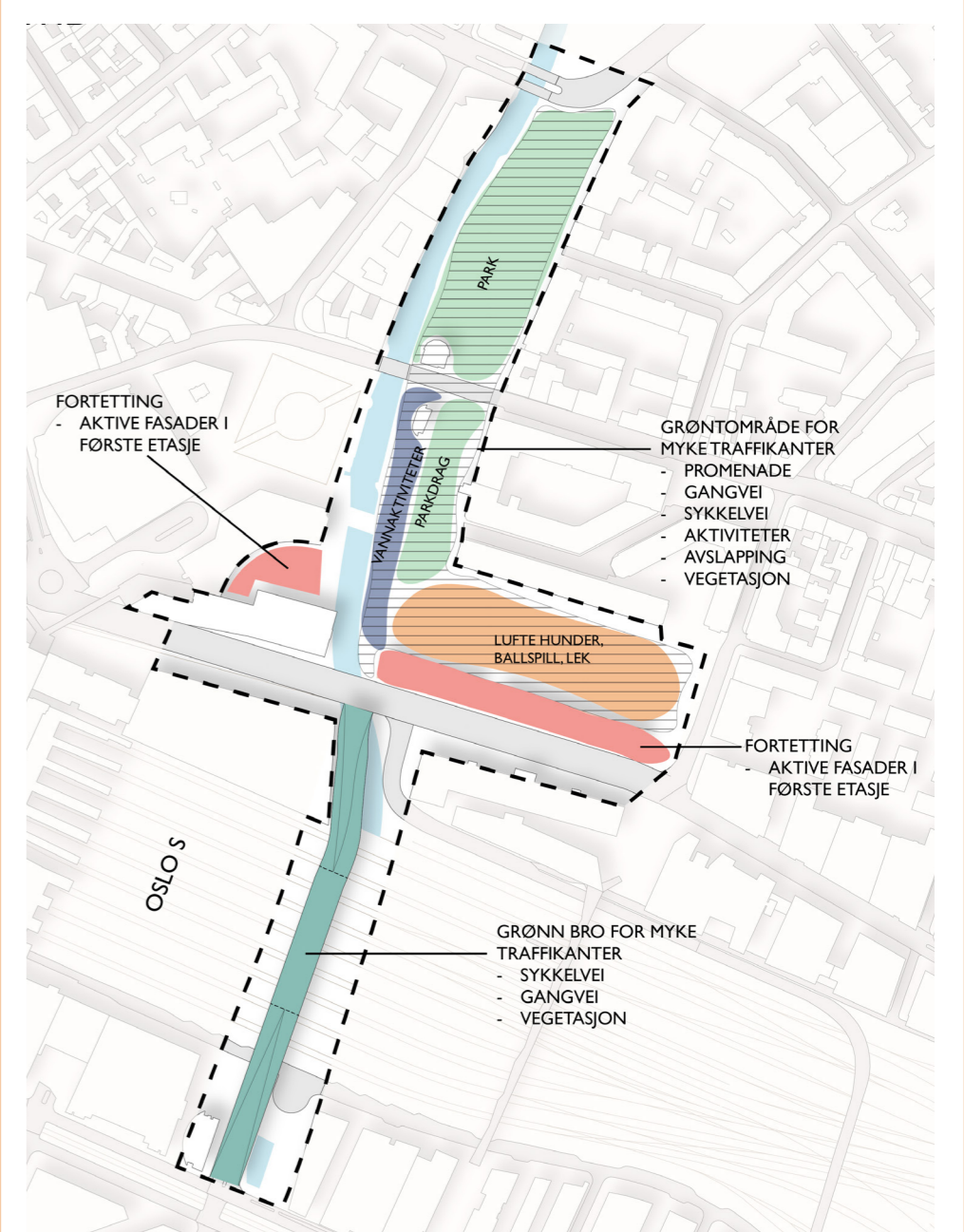
Gaten på bakkeplan deler opp dagens uterom.



Fremtid
Fjerning av alle kjørefelt. Omgjøring til grønn bru for myke trafikanter som senkes ned til Schweigaards gate.



Byrommet forbeholdt myke trafikanter.



Plass til mye park, plass og torg.

SNITT GRØNLAND

MULIG PROGRAMMERING

SAMMENLIGNING AV ALTERNATIVE - DAGENS SITUASJON ER LIK 0

For å gjøre det lettere å velge et av alternativene, valgte vi å sammenligne de innenfor utvalgte felt. Dagens situasjon er lik 0. Positiv forandring vises i grønt og negativ forandring vises i rødt. Vi ser at fremtidsscenarioet har mest dramatiske forandringer. Sammenlagt gir den mest positiv forandring, men scorer likevel dårlig på bussens fremkommelighet og bevaring av konstruksjoner. Bru til bakke og bevaring er jevnere.

	Bevaring	Bru til bakke	Fremtid
Gående og syklendes fremkommelighet.	0 Omgjør deler av veien til gang- og sykkelvei.	0 Omgjør deler av veien til gang- sykkelvei. Lettere å krysse i plan.	0 Brua og byrommene er forbeholdt gående og syklende.
Bussens fremkommelighet.	0 Færre kjørefelt, men eget kollektivfelt. Derfor ingen endring.	0 Færre kjørefelt og ingen kollektivfelt. Noe mindre bussterminal.	0 Ingen kjørefelt. Mindre bussterminal.
Minimering av privatbilisme.	0 Færre kjørefelt.	0 Færre kjørefelt.	0 Ingen kjørefelt.
Bevaring av konstruksjoner.	0 River halve brua over Grønland.	0 River hele brua over Grønland.	0 River hele brua over Grønland.
Frigjort areal til plass/ torg/ park.	0 Halvert vei over/ gjennom Grønland.	0 Smalere vei.	0 Ingen bru/ vei over/ gjennom Grønland.
Muligheter for videre åpning av Akerselva.	0 Brua tar litt av arealet til bekkeåpning.	0 Veien tar litt av arealet til bekkeåpning.	0 Ingen hindringer.

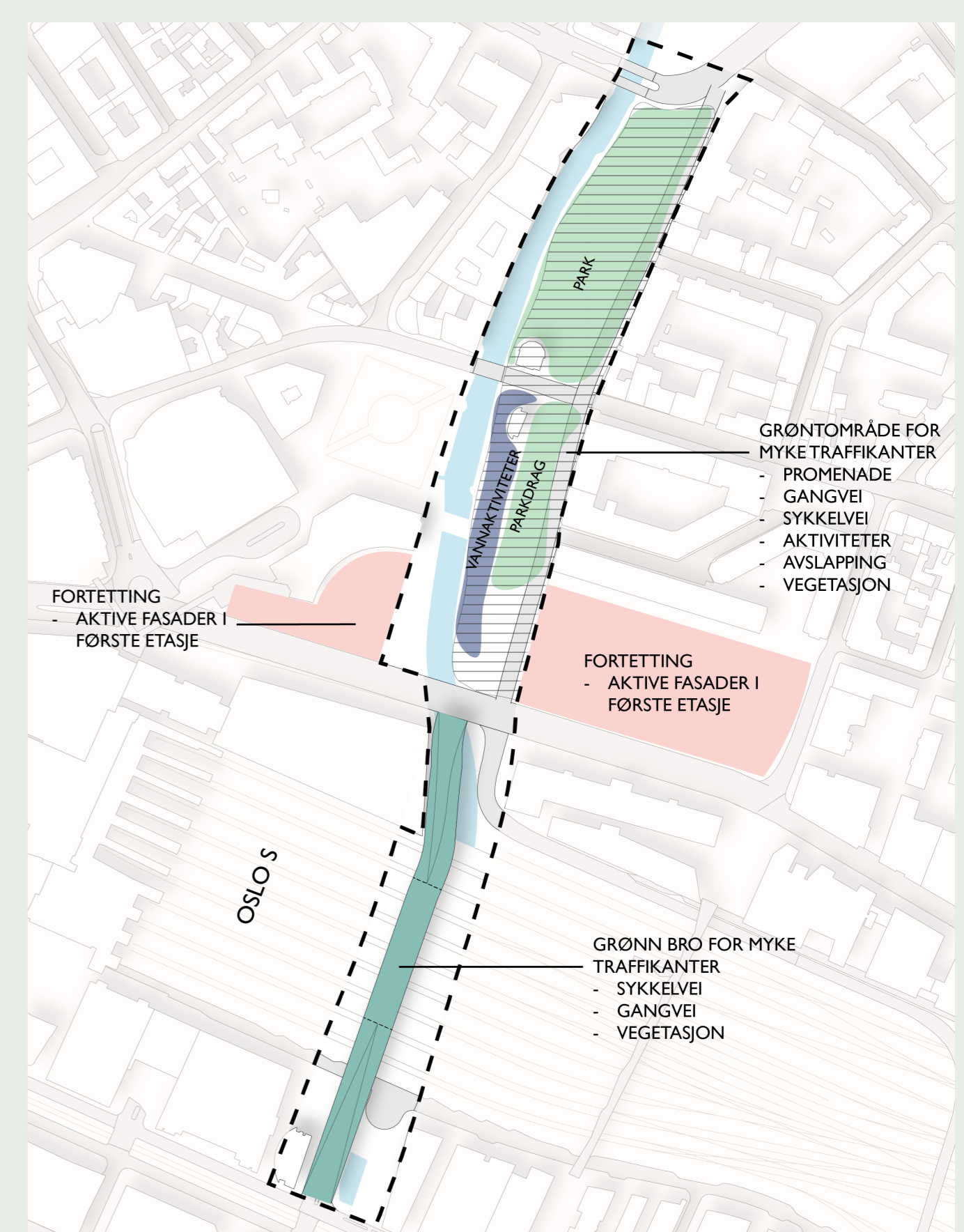
VALGT ALTERNATIV

På grunnlag av snittene, programmeringen og sammenligningen valgte vi å gå for «Fremtid». Dette fordi vi tenkte at den sammenlagt har best forutsetninger for økt byliv. Det å rive store deler av konstruksjonen og rampe ned brua til Schweigaards gate er et dramatisk og kostbart grep. Vi har likevel troen på at potensialet som ligger i grepet kan veie opp for dette. Av den grunn ønsket vi å utforske det videre i fase 2. Vi endret noe på programmeringen og områdeavgrænsningen som følge av at vi kom med noen forutsetninger.

FORUTSETNINGER

Planen vi foreslår forutsetter at bussterminalen flyttes/ gjøres mindre, at Galleri Oslo rives og at det fortettes på dagens eiendom (vi definerer ingen bygningsstruktur). Videre legger vi til grunn at Akerselva åpnes maksimalt frem til Schweigaards gate.

OPPDATERT PLAN



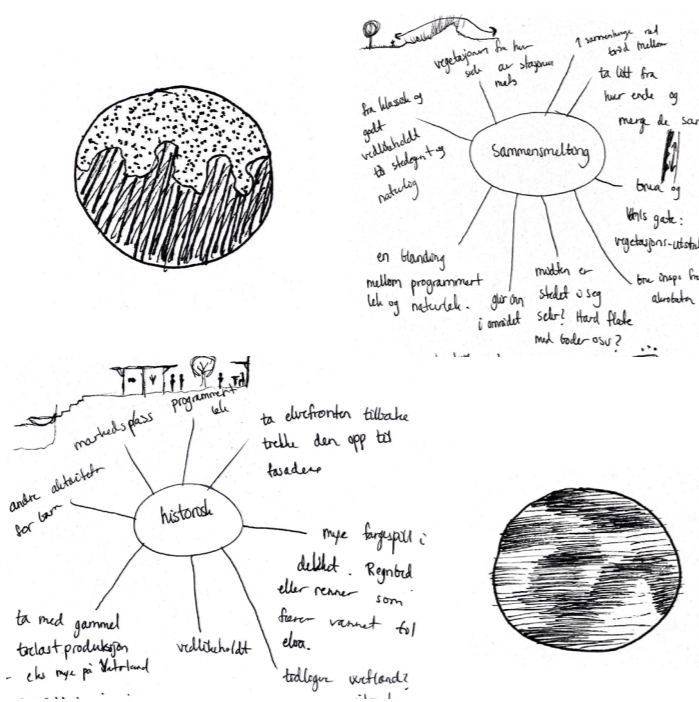
PROSESS FASE 2



HVORDAN DESIGNER VI DE NYE BYROMMENE?

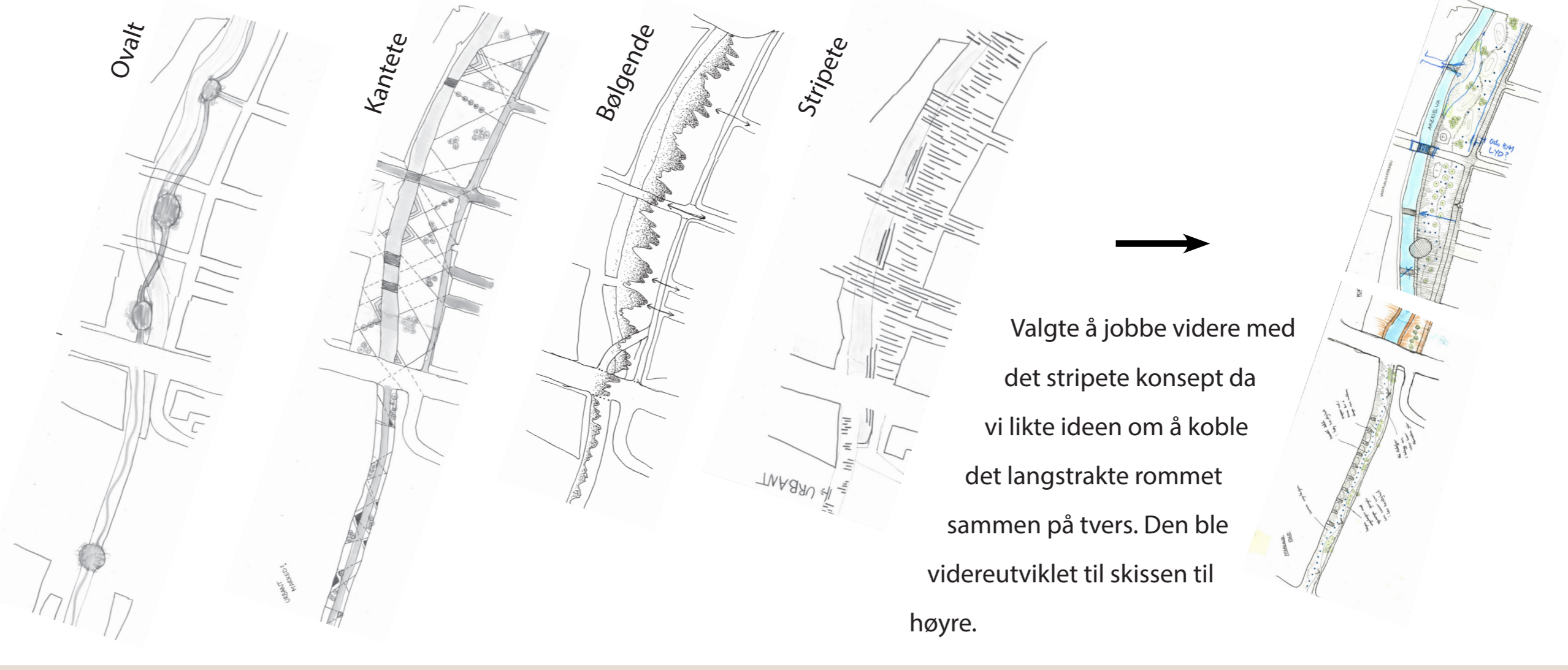
I fase 2 begynte jobben med å utforme byrommene. Det har vært en iterativ prosess med mye frem og tilbake. For å forenkle, er prosessen fremlagt mer som en lineær prosess. Et urbant, stramt uttrykk mot sør og et mer organisk mot nord, ble bestemt. Videre ble mulighetene for området utforsket. Idéene ble deretter konkretisert. Senere ble nærmere detaljer for hvert delområde bestemt.

Ordskyer, skisser, moodboards og referanseprosjekter ble brukt for å sette i gang prosessen. Her er noen eksempler:



I. DE FØRSTE SKISSENE

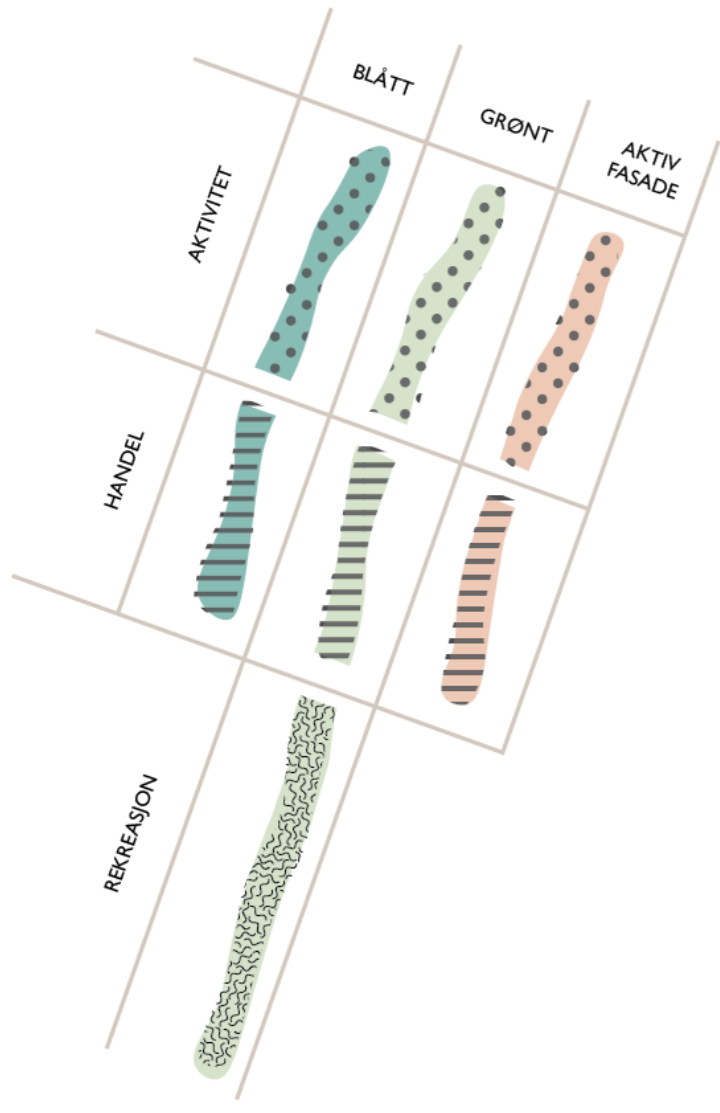
Vi startet med å se på et overordnet formkonsept som kunne passe stedet. Etter mange skisser valgte vi ut fire former:



Valgte å jobbe videre med det stripete konsept da vi likte ideen om å koble det langstrakte rommet sammen på tvers. Den ble videreutviklet til skissen til høyre.

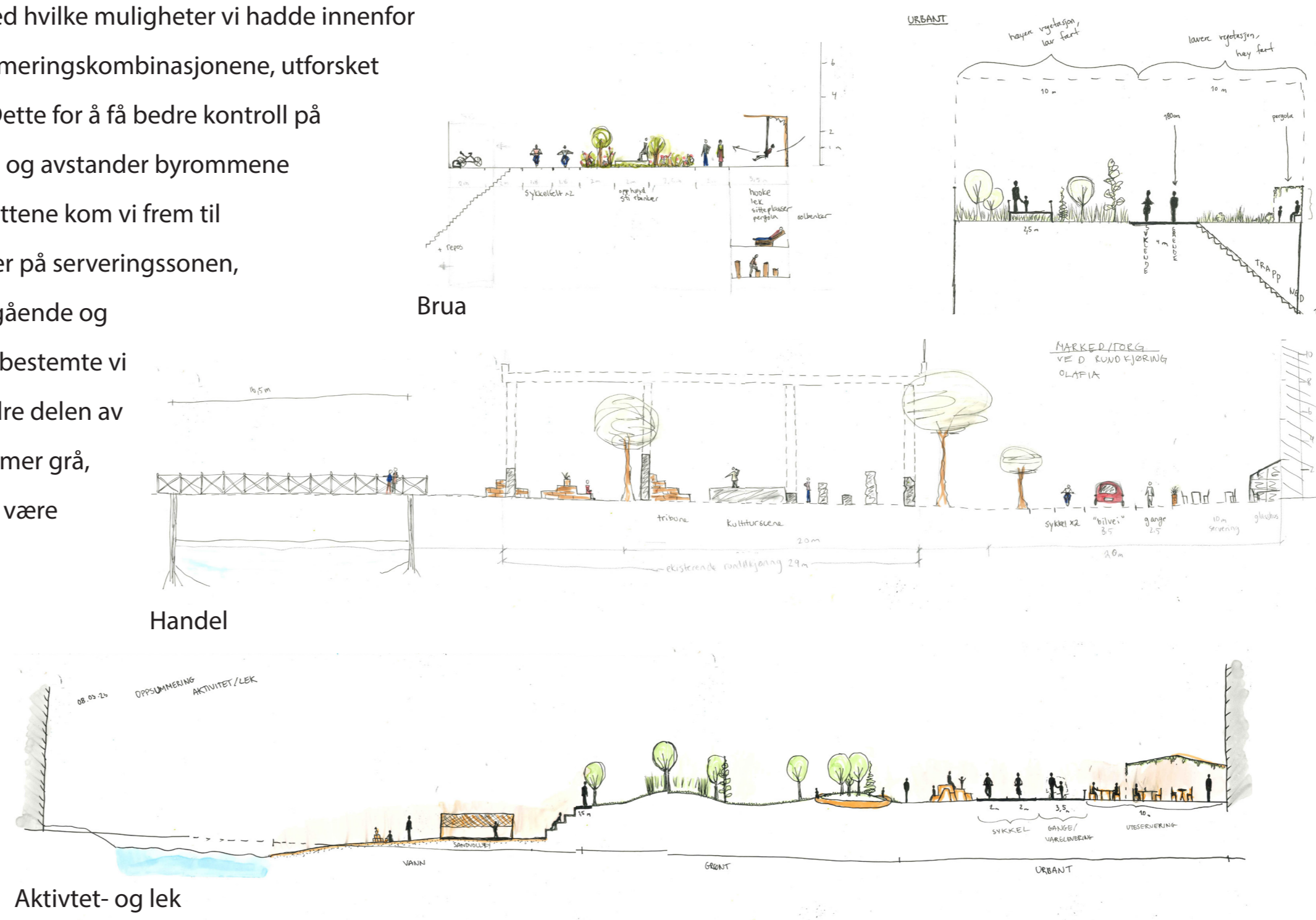
2. PROGRAMMERING

Det valgte formkonseptet la opp til en naturlig programmering av området på langs og tvers:



3. UTFORSKING I SNITT

For å bli kjent med hvilke muligheter vi hadde innenfor hver av programmeringskombinasjonene, utforsket vi videre i snitt. Dette for å få bedre kontroll på størrelsesforhold og avstander byrommene har. Gjennom snittene kom vi frem til passende bredder på serveringssonen, og anlegget for gående og syklende. Videre bestemte vi også at den søndre delen av parken skulle bli mer grå, nordre del skulle være Akerselva.

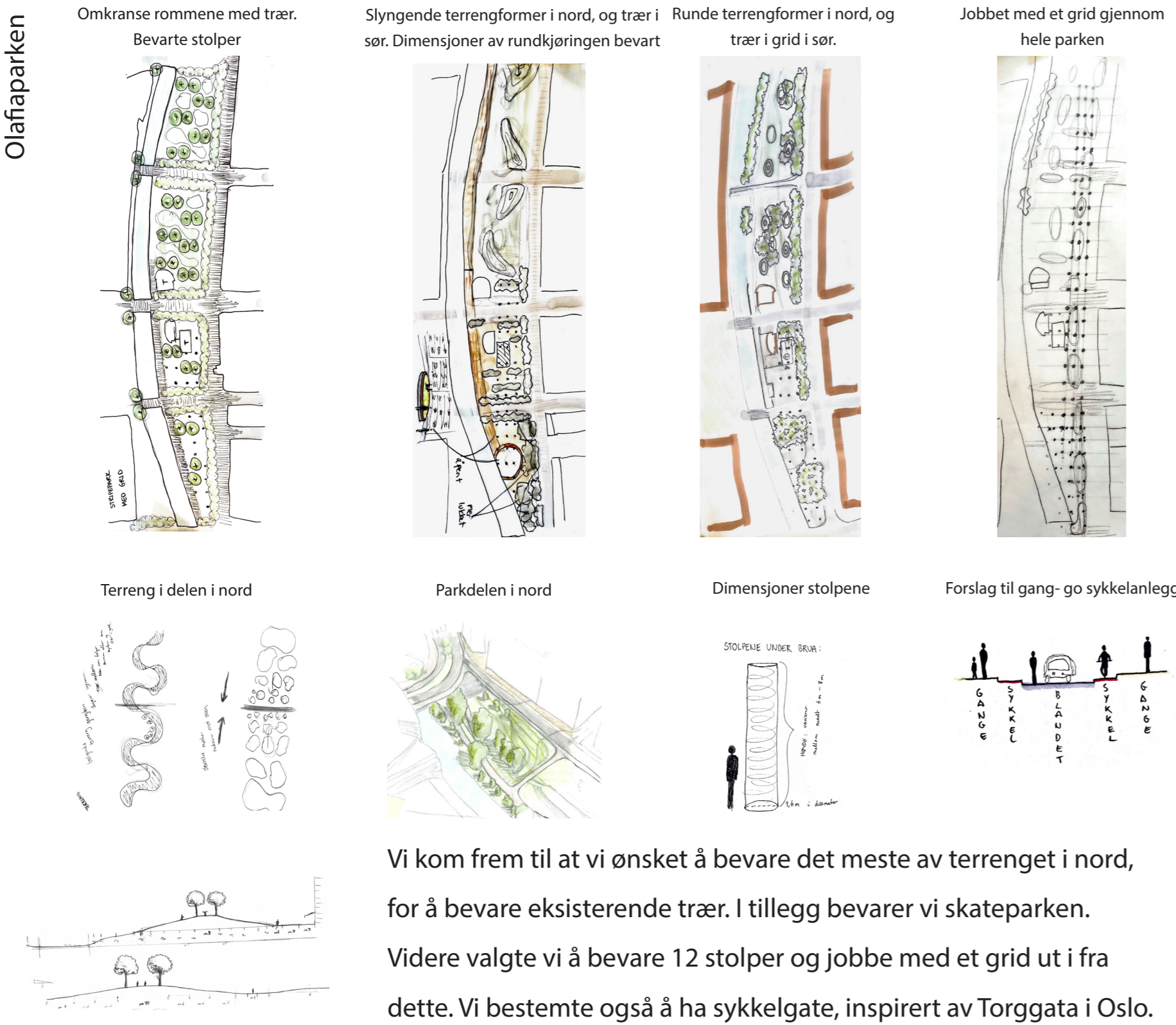


4. KONKRETISERING

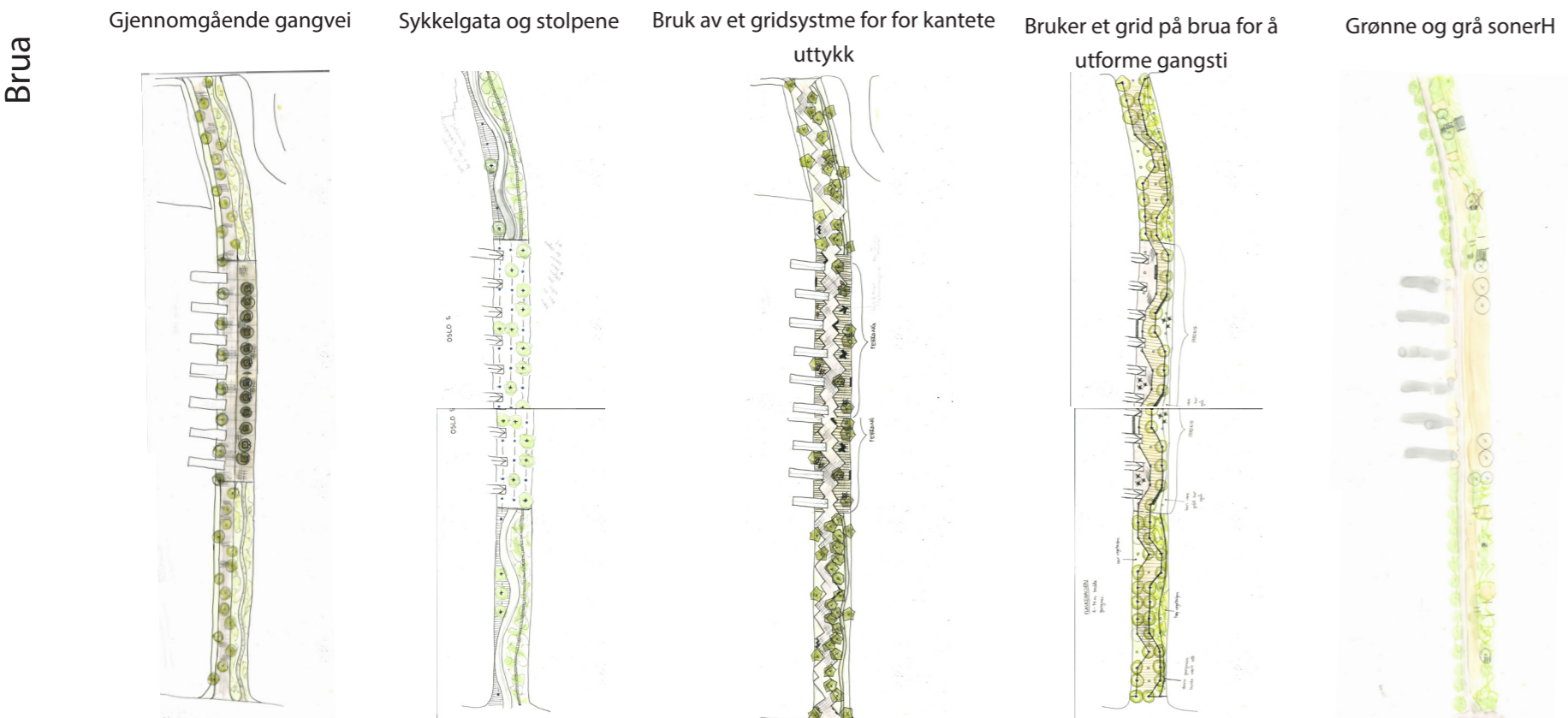
- De viktigste grepene våre ble kopt ned til:
- Koblinger på kryss og tvers
 - Beholde noe historisk fra brokonstruksjonen
 - Variasjon mellom plass og park
 - Uprogrammerte og offentlige områder

5. FORENE FORM OG IDEER

Her jobbet vi med å velge ut og utforske idéene vi fikk fra snittene, før vi konkretiserte dem enda mer.



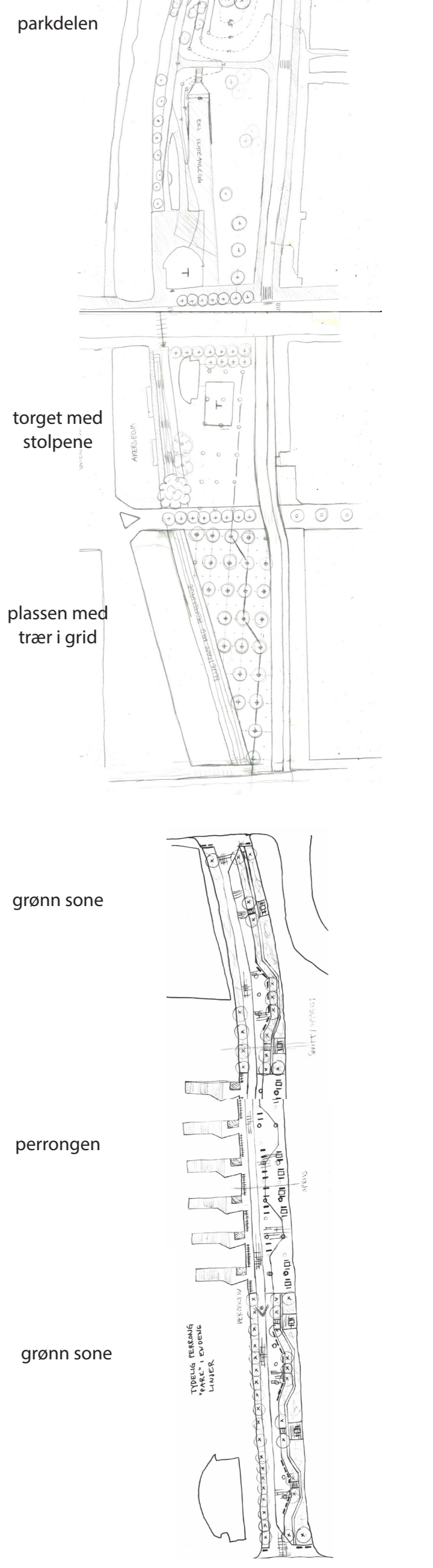
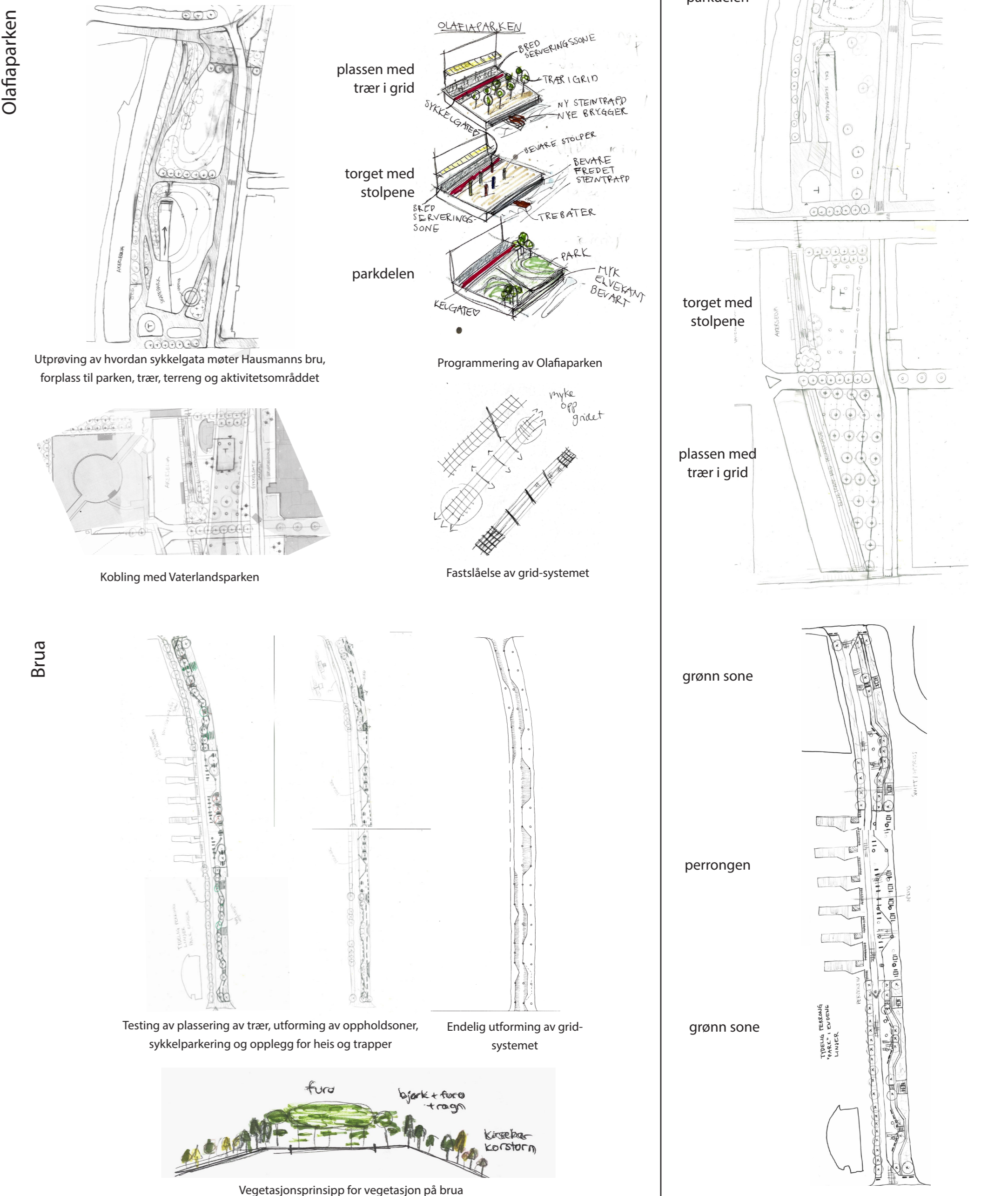
Vi kom frem til at vi ønsket å bevare det meste av terrenget i nord, for å bevare eksisterende trær. I tillegg bevarer vi skateparken. Videre valgte vi å bevare 12 stolper og jobbe med et grid ut i fra dette. Vi bestemte også å ha sykkelgate, inspirert av Torggata i Oslo.



På bru gikk vi for at rampene skulle være grønne med en tydelig perrong på midten. Vi ønsket også her å jobbe videre med et gridsystem fra de midterste stolpene på bru.

6. DETALJERING DELOMRÅDER

Etter å ha landet på hva vi ønsker på bru og i Olafiaparken, gikk vi mer detaljert til verks for de ulike områdene. Her så vi blant annet på utvikling av grid-grepet, hvordan sykkelgata møter andre gater, vegetasjon og fastslo programmering. Dette resulterte i en skisse med gråblyant som vi digitaliserte.



5 AVSLUTNING

5.1 REFLEKSJON

Basert på funnene fra analyser og evalueringer av ulike løsninger, kom vi frem til at vi ønsker å rive Nylandsbrua gjennom Grønland og transformere området til torg, plasser og park. Noen av bruas stolper ønsker vi å bevare som et historisk symbol. Videre foreslår vi å omgjøre dagens bru over Oslo S til en grønn bru for gående og syklende med en perrongdel med koblinger ned til Oslo S.

5.1.1 UTFORDRINGER

Ettersom behovet for å minimere privatbilisme øker, må det tilrettelegges for stadig bedre tilbud for gående og syklende. Dette byr på flere utfordringer. Det er et utfordrende puslespill å lage attraktive gang- og sykkelanlegg samtidig som trafiksikkerhet og behov for utrykningskjøretøy, service- og vedlikeholdsbiler og andre nødvendig kjøretøy blir ivaretatt. For å komme frem til gode løsninger kreves det at flere fagfelt jobber sammen. For å avgrense oppgaven fokuserte vi på myke trafikantenes fremkommelighet og la til rette for varelevering langs fasadene i parkdelen. Vi er klar over at det må vurderes videre om det lar seg gjøre å fjerne såpass mye veiareal med hensyn til andre nødvendige kjøretøy og trafikklogistikk.

Prosjektområdet mange aktører og pågående plansaker gjør det svært komplekst. Den lange tidshorizonten til de pågående sakene gjorde det utfordrende å finne ut hva vi skulle legge til grunn for forslaget vårt. Det at Galleri Oslo rives forutsetter at bussterminalen reduseres i størrelse eller flyttes. Logistikken rundt kollektivtransport må tas i betraktning før et slikt forslag går igjennom. Vi er derfor klar over at flytting/ reduisering av bussterminalen er utfordrende.

Det at området er bilbasert er kun en av mange, store problemer rundt Grønland. Olafiagangen og området under brua anses som Norges største, åpne russcene. Det er preget av mye kriminalitet og er derfor et svært farlig område å bevege seg gjennom på kvelds- og nattestid. Det å rette hovedfokuset på trygghet kunne vært en oppgave i seg selv. For å avgrense har vi ikke sett på hvordan vårt forslag påvirker disse problemene. Videre er gentrifisering som følge av områdeløft et stort tema vi ikke har sett på. Hva som skjer med Grønland når området får et løft, burde også vurderes videre.

Vi mener at oppgavens hovedstyrke er at vi har kunnet komme opp med et helhetlig planforslag for hvordan området kan se ut, på tvers av aktørers interesser. Dette vil kunne gi god sammenheng med omkringliggende områder uten at stedet mister sin identitet. Likevel er vi klar over at veien dit enda er lang. Det er mange ting som skal gå opp for at det kan bli realisert og det er flere problemer vi ikke har sett på. Herunder blant annet logistikk rundt trafikk og kollektivtransport, beregninger rundt riving av deler av brua og hvordan den rampes ned, hvor mye vegetasjon brua vil tåle, alt rundt bekkeåpningen og problematikken rundt rus, trygghet og gentrifisering. For at prosjektet skulle blitt realiserbart, måtte flere faggrupper vært involvert gjennom hele prosessen.

5.1.2 PROSESSEN

Valg av prosjektområdet har påvirket prosessen mye. Vi visste at vi ville jobbe med temaet "fra vei til gate", og startet dermed ved å se på ulike alternativer for bevaring og endring av Nylandsveien og effektene av dette. Videre ønsket vi å se på området i en større sammenheng, på tvers av aktørenes ulike interesser. Siden vi syntes at området trengte et mer overordnet, helhetlig grep valgte vi å fokusere på dette i første fase. Fra å være en mer strategisk og teknisk oppgave, bevegde vi oss mot en designrettet oppgave i fase to. Siden vi tok for oss både brua og området på Grønland, ble ikke prosjektet like detaljert som vi i utgangspunktet hadde tenkt. Dersom vi skulle fått til dette måtte vi ha valgt enten brua eller området på Grønland som prosjektområde fra start.

Prosjekteringsdelen har bestått av mye prøving og feiling, noe som har vært veldig lærerikt for oss. Det har tatt mye tid å komme fram til det endelig planforslaget. Det har krevd flere skisseruller, tusjer og gode diskusjoner. Prosessplansjene viser kun en brøkdel av all skisering. Dette fordi vi ønsket å fremstille prosessen vår på en sammenfattet måte som fremhever de viktigste stegene våre.

Sammenlagt vil vi si oss fornøyde med måten vi har løst det på. Vi synes at forslaget er helhetlig og tror at designet ville kunne passet bra på stedet. Likevel er vi klar over at dette bare er et forslag og ingen fasit. Det vil alltid være ting som kunne vært gjort annerledes.

REFERANSER

Alnæs, E. S. (2017, 19.10.2017). Tør vi rive Nylandsveien? dagsavisen (lest 02.05.2023).

Asplan Viak. (2023). Fastsatt planprogram for Schweigaards gate 10 m.fl. (Galleri Oslo), Vaterland og Grønland,. Tilgjengelig fra: <https://innsyn.pbe.oslo.kommune.no/saksinnsyn/showfile.asp?jno=2023021095&fileid=10641500> (lest 04.02.2023).

Brattbakk, I., Andersen, B., Hagen, L. A., Ruud, M. E., Ander, H. E., Breistrant, H., Skajaa, J. & Dalseide, A. M. (2017). På sporet av det nye Grønland. AFI Rapport 04:2017. Tilgjengelig fra: https://oda.oslomet.no/oda-xmlui/bitstream/handle/20.500.12199/6503/r2017-04_Stedsanalyse%20Gr%c3%b8nland_RS.pdf?sequence=1&isAllowed=y (lest 11.01.2023).

By & Havn. (2009). Nordhavnen. Tilgjengelig fra: https://issuu.com/nordhavnen/docs/nordhavnen_strategy_271009_low__2_ (lest 15.01.2023).

Bicycle Innovation Lab. (u.å.). The reverse traffic pyramide. Tilgjengelig fra: <https://bicyclenetwork.com.au/tips-resources/bike-friendly-communities/new-reverse-traffic-pyramid/> (lest 17.01.2023).

Bymiljøetaten. (2022). Konseptvalgutredning for Schweigaards gate og Nylandsveien. Tilgjengelig fra: <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13427115-1637833463/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bymilj%C3%B8etaten/Konseptvalgutredning%20%28KVU%29%20for%20Schweigaards%20gate%20og%20Nylandsveien/KVU%20Schweigaards%20gate%20og%20Nylandsveien%20-%20Hovedrapport.PDF> (lest 10.01.2022).

Dregelid, S. (2021, 24.05.2021). Nylandsbrua – Riv hele skiten. OsloNytt. Tilgjengelig fra: <https://www.oslonytt.com/akerselva-bydel-gamle-oslo-byplanlegging/nylandsbrua--riv-hele-skiten/118762> (lest 02.05.2022).

Glazebrook, G. & Newman, P. (2018). The City of the Future. Urban planning, 3 (2): 1-20. doi: 10.17645/up.v3i2.1247.

Google Earth. (u.å.). Google Earth. Tilgjengelig fra: <https://earth.google.com/web/@59.91146211,10.75789666,-0.51935023a,765.92639218d,35y,-58.40499179h,44.55570124t,0r> (lest 26.04.2023).

Grønland Grunneiersamarbeid. (2022). Om oss. Tilgjengelig fra: <https://www.gronland-grunneiersamarbeid.com/omoss> (lest 28.02.2022).

Jernbaneverket, Statens vegvesen & Ruter AS. (2015). KVU Oslo-Navet. Tilgjengelig fra: <https://www.vegvesen.no/globalassets/vegprosjekter/transport-og-samfunn/oslonav-kvu/vedlegg/oslo-navet-hovedrapport.pdf> (lest 31.01.2023).

Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2016). Byrom - en idéhåndbok. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/contentassets/c6fc38d76d374e77ae5bd8dcdbbd92a/byrom_idehandbok.pdf (lest 08.04.2023).

L'Intitue Paris Region. (2020). Oslo. Rethinking city fringe highways. Tilgjengelig fra: https://www.eurometrex.org/wp-content/uploads/2020/01/Oslo_study_final_draft_V6_complet28_01.pdf (lest 01.03.2022).

LEVA Urban Design. (2022). Nedre Akerselva - Rapporten 2022. Tilgjengelig fra: https://www.gronland-grunneiersamarbeid.com/_files/ugd/e7f77c_37fd1b4c74d3485cac9bda9c29ecc3c3.pdf (lest 28.02.2022).

Linstad, A. (2021, 23.11.2021). Brua "ingen" vil ha anbefales revet av bymiljøetaten. Men hva skjer på Grønland når den er borte? VårtOslo. Tilgjengelig fra: <https://vartoslo.no/bispielokket-bydel-gamle-oslo-bymiljoetaten/brua-ingen-vil-ha-anbefales-revet-av-bymiljoetaten-men-hva-skjer-pa-gronland-nar-den-er-borte/339063?fbclid=IwAR3sLhISYecu29QCuwLOsns7vR4ynAmont5UJ8oXRyhjvIjnV-s6JbSIIgQ> (lest 02.05.2023).

Marienburg, S. (2014). Bjørvika med Bispelokket og Sørenga, september 1992. Tilgjengelig fra: <https://digitaltmuseum.no/011012602342/bjorvika-med-bispelokket-og-sorenga-september-1992> (lest 05.02.2023).

Nesheim, I. E. T. (2020, 15.07.2020). Bevar Nylandsveien! Aftenposten. Tilgjengelig fra: https://www.aftenposten.no/meninger/debatt/i/VbWyxV/bevar-nylandsveien-ingemar-eirik-traavik-nesheim?fbclid=IwARImN-GhFwk-14SR5L0jNN0TpgbeSMRC6-_W067IZLWDEqaNgowrV4rMbm0 (lest 27.11.2022).

Norkart. (u.å.). Finn historiske kart. Tilgjengelig fra: <https://kart.finn.no/?lng=10.76175&lat=59.91148&zoom=16&mapType=historicalm-Oslo-2014%40h> (lest 11.01.2023).

Oslo Byleksikon. (u.å.). Nylandsveien. Tilgjengelig fra: <https://oslobyleksikon.no/side/Nylandsveien> (lest 27.11.2023).

Oslo Kommune. (2018). Handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum. Tilgjengelig fra: https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13310004-1548060305/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Byutvikling/Bilfritt%20byliv/20181015_Vedtatt%20Handlingsprogram%20for%20C3%B8kt%20byliv.pdf (lest 02.05.2023).

Pettrém, M. T. (2021, 23.11.2021). Ny rapport: Anbefaler riving og senking av Nylandsbrua. Aftenposten. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/oslo/i/Bj6gVG/ny-rapport-anbefaler-riving-og-senking-av-nylandsbrua> (lest 23.11.2021).

Regjeringen. (2021a). Klimaendringer og norsk klimapolitikk. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/innsiktsartikler-klima-miljo/klimaendringer-og-norsk-klimapolitikk/id2636812/> (lest 29.04.2023).

Regjeringen. (2021b). Reduserte utslipp fra transport er avgjørende for å nå Norges klimamål. Tilgjengelig fra: <https://www.regjeringen.no/no/tema/klima-og-miljo/forurensning/innsiktsartikler-forurensning/miljoennlig-transport/id2076774/> (lest 27.04.2023).

Seksjon for befolkningsstatistikk, S. s. (2022). Befolkning 250m 2022. Tilgjengelig fra: <http://www.ssb.no/befolkning> (lest 02.05.2023).

Sørgjerd, C. (2021, 27.11.2022). I tre tiår har det vært snakket om å rive motorveibroen. Nå er et forslag om det lagt på bordet. Aftenposten. Tilgjengelig fra: <https://www.aftenposten.no/oslo/i/GaB0vx/i-tre-tiaar-har-det-vaert-snakket-om-aa-rive-motorveibroen-naa-er-et-forslag-om-det-lagt-paa-bordet>.

Kartdatene er FKB-data og Matrikkeldata i UTM32 Euref89 og er lastet ned fra Geonorge, januar 2021. Laget av Geovekst.

Ortofoto i UTM32 Euref89 fra 2.5.22 er lastet ned fra Norgebilder, januar 2023. Laget av Geovekst.

VEDLEGG I

Grønland og Oslo sentrum består av eiendommer med flere ulike aktører og interessenter. Dette kombinert med den sentrale, attraktive plasseringen gjør det til et svært komplekst område med en rekke plansaker. Vi har valgt å fremheve to av de pågående sakene her; KVV for Schweigaards gate og Nylandsveien og Schweigaards gate 10 m.fl. (Galleri Oslo).

KVV for Schweigaards gate og Nylandsveien

I november 2019 fikk Bymiljøetaten oppdrag å lage KVV for Schweigaards gate og Nylandsveien. Hensikten var å avklare fremtidig bruk og utforming av gatenettet.

Her er det lagt mange føringer for konseptene, hvor de i prioritert rekkefølge var:

Behov for bedre trafiksikkerhet og attraktiviteten for gående og syklende

Behov for trygge og attraktive byrom

Behov for å sikre fremkommelighet for buss

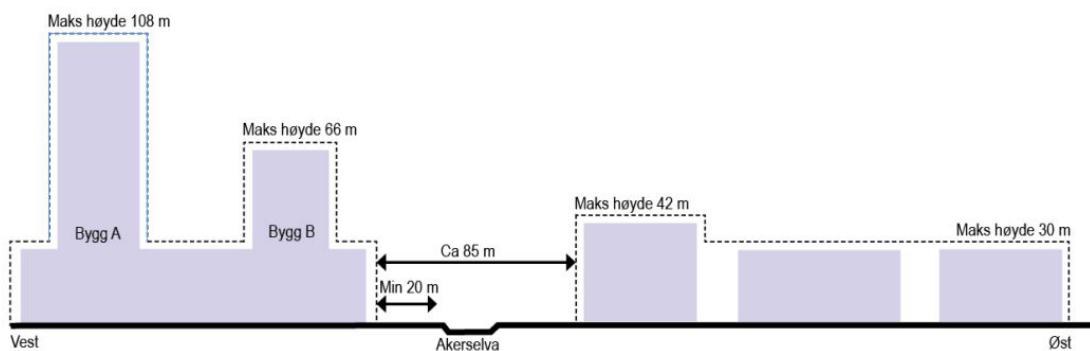
Behov for å håndtere flom og overvann

Anbefalingen ble konsept 1: Byliv. Ett av de tre hovedtrekkene i konseptet er at Akerselva gjenåpnes (Bymiljøetaten, 2022).

I KVV-en går det frem at det er behov for mer attraktive løsninger for gående og syklende, tryggere og mer attraktive byrom og gjenåpning av Akerselva. Disse elementene vektlegges derfor i fremtidige planer for området rundt Nylandsveien.

Nylandsveien og Schweigaards gate 10 m.fl. (Galleri Oslo)

I fastsatt planprogram for Galleri Oslo kommer det frem at Galleri Oslo Utvikling vil omregulere bygget. De ønsker å endre fra bussterminal, kontor og forretning til kontor, forretning, bolig, barnehage og park. Dersom dette gjennomføres, kan Akerselva gjenåpnes mellom Vaterlandsparken og Schweigaards gate. Nye gater, byrom og bebyggelse kan etableres. I planprogrammet blir det gjort rede for tre alternativer. Ett av disse går ut på å rive Galleri Oslo, åpne Akerselva helt til sporområdet og fortette på dagens eiendom. Det kreves at de nye byggene har en minimumsbredde på 20 meter fra den gjenåpnede Akerselva (figur 17) (Asplan Viak, 2023). I Fase to i prosjekteringsdelen legger vi dette alternativet til grunn.



Figur 17: Snitt som viser ett av de tre alternativene som ble lagt fram i planprogrammet for Galleri Oslo (Asplan Viak, 2023). Dette alternativet legger vi til grunn i vårt forslag i fase 2.



Norges miljø- og biovitenskapelige universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway