



Universitetet
i Stavanger

DET TEKNISK-NATURVITENSKAPELIGE FAKULTET

MASTEROPPGAVE

| | |
|---|---|
| Studieprogram/spesialisering: Femårig Master i Teknologi (Siv.ing) i Byutvikling og Urban Design | Vårsemesteret, 2016 Åpen / Konfidensiell |
| Forfatter: Heidi Horne | (signatur forfatter) |
| Fagansvarlig: Anders Langeland Veileder(e): Ana Llopis Álvarez | |
| Tittel på masteroppgaven: Revitalisering av Trygve Lies plass på Furuset Engelsk tittel: Revitalising Trygve Lies plass in Furuset | |
| Studiepoeng: 30 | |
| Emneord: - Shared space - Grønn mobilitet - Mobilitet - Byplanlegging - Urban design | Sidetall: 112 + 1 vedlegg Stavanger, 15.06.2016 |

The background is a solid dark red color. It features several thin white lines that intersect to form a series of geometric shapes, including triangles and quadrilaterals. The lines are positioned diagonally, creating a sense of movement and structure.

**REVITALISERING
AV TRYGVE LIES Plass
PÅ FURUSET**

MASTEROPPGAVE, VÅREN 2016

Det tekniske - naturvitenskapelig fakultet

Institutt for industriell økonomi, risikostyring og planlegging

PROSJEKTTITTEL: Revitalisering av Trygve Lies plass på Furuset

ENGELSK TITTEL : Revitalising Trygve Lies plass in Furuset

PROSJEKTPERIODE: 1. februar 2016 til 15. juni 2016

VEILEDER: Ana Llopis Álvarez

SIDER 112

Heidi Horne
Byutvikling og Urban Design
Universitetet i Stavanger



**Universitetet
i Stavanger**

FORORD

Som en framtidig byplanlegger har jeg stor interesse for design og innovative løsninger som skaper gode byrom med mennesket i fokus. Da jeg kom over plan- og designkonkurransen for Trygve Lies plass på Furuset var jeg ikke i tvil om hva jeg ønsket å skrive om. Revitalisering av Trygve Lies plass er en prosjektoppgave som vil gi nytt liv i et ellers transportbasert byrom i Oslo. Det har vært en spennende oppgave å utforme en plass som fokuserer på bevegelse, grønn mobilitet og Shared space. Shared space er et byutviklingsprinsipp jeg ønsket å utforske og lære mer om. Jeg ser på dette som et lærerikt tema og en spennende løsning for utvikling av fremtidige gater- og byrom.

Denne masteroppgaven markerer avslutningen på mitt femårige masterstudie i Byutvikling og Urban Design ved universitetet i Stavanger. Oppgaveskrivingen har vært en lærerik og spennende prosess, og jeg sitter igjen med ny kunnskap innenfor aktuelt tema og prosjektområde.

Jeg ønsker å takke Ana Llopis Álvarez som har vært min veileder gjennom oppgaven. Hun har vært en god støttespiller og kommet med ideer og oppmuntring gjennom hele prosessen.

Jeg ønsker også å rette en takk til Anders Langeland som har engasjert seg i oppgavens tema og problemstillingen, samt kommet med veiledende informasjon og inspirasjon.

Det rettes også en takk til Bymiljøetaten i Oslo som har gitt meg tillatelse til å bruke konkurransematerialet for Revitalisering av Trygve Lies plass.

Til slutt ønsker jeg å takke mine medstudenter, familie, venner og samboer som har vært en stor støtte gjennom denne masteroppgaven og studietiden.

Stavanger, Juni 2016

HEIDI HORNE

SAMMENDRAG

Hvordan vi mennesker velger å forflytte oss og reise på er et sentralt tema innenfor byplanlegging. Politikere og planleggere har igjennom flere år hatt et stort fokus på å fremme bærekraftige reisevaner i byer og tettsteder, og det utrettes stadig ulike tiltak og planer for hvordan man skal oppnå dette. Grønn mobilitet er et fagord som omhandler prioriteringen av klimavennlige reisemåter. Dette vil si at man skal kunne nå daglige behov til fots, og ved lengre avstander benytte seg av sykkel og/eller kollektivtransport. En reise er mer enn å forflytte seg fra A til B, og måten man reiser på påvirkes av hvor attraktivt og tilgjengelig de fysiske rom er.

Privatbilen har en sentral rolle i vårt forflytningsmønster, hvor økende biltrafikk er en utfordring. Som en reaksjon til den økende biltrafikken i by og tettsted, har det oppstått et urban design prinsipp, Shared space, som utfordrer den konvensjonelle gateutformingen. Shared space er et utformingsprinsipp som sikter til å redusere de konvensjonelle trafikkstyringselementene og tilrettelegge for attraktive trafikkarer.

Masteroppgaven tar utgangspunkt i en plan- og designkonkurranse for Trygve Lies plass på Furuset i Oslo, hvor det er ønskelig å innføre tiltak for bærekraftige reisevaner. Furuset er i dag i en transformasjonsfase hvor ny bebyggelse og struktur skal forme sentrumsområdet samt gi Trygve Lies plass et nytt liv i hjertet av sentrum. Målet med denne masteroppgaven er å utforske hvordan Trygve Lies plass kan bli et attraktivt byrom som fremmer grønn mobilitet ved bruk av Shared space prinsipper. Shared space er et spennende byutviklingsprinsipp som kan gi nye kvaliteter til byrommet og skape en bedre plass for de myke trafikantene. For å finne ut hvordan man kan skape en velfungerende Shared space plass er det blitt gjort et teoretisk studie for å identifisere de virkemidler som må ligge til grunn. Det er også valgt å se på mobilitet som et sentralt tema, ettersom oppgaven tar for seg bevegelse og forflytning av mennesker i et byrom. Denne masteroppgaven søker hvordan man kan utvikle Trygve Lies plass, og resulterer i et designforslag som fokuserer på det å skape et trafiksikkert byrom som styres av samspill mellom ulike trafikantgrupper fremfor regulerende elementer fra konvensjonell gateutforming.

ABSTRACT

A central theme within the subject of urban planning is how the population chooses to travel. Politicians and planners have had, through several years, a major focus on promoting sustainable travel behavior within cities and towns, and different measures have been initiated to facilitate and encourage this way of travel. Green mobility is a terminology which addresses the priority of climate friendly ways of travel. Essentially, this means that the population is to have all of their daily needs met within the reach of walking, and if the distance to one of these daily chores requires other means of travel, it should be facilitated by bike and/or public transport. A journey is more than just transporting yourself from A to B, and the ways of how you chose to do so, will always be influenced by the availability and appeal of the physical space.

The car plays an important role in our mobility pattern, where the increasing in traffic has become a challenge in today's society. As a reaction to the increasing car traffic in towns and cities, there has been developed an urban design principle, Shared space, which challenges the conventional street design. Shared space is a design principle that aims to reduce the conventional traffic regulations and facilitating attractive traffic areas.

This thesis is based on a planning- and design competition revolving around Trygve Lies plass in Furuset, Oslo, and it wants to introduce new measures to promote sustainable travel habits. Furuset is currently in a phase of transformation, where new buildings and structures are shaping the inner city center and Trygve Lies plass. The aim of this thesis is to explore how Trygve Lies plass can become an attractive urban space that promotes green mobility by using Shared space principles. Shared space is an exciting urban development principle that can give new qualities to an urban space, and create a more attractive environment for the pedestrians and bikes. To find out how to create a functional Shared space area, there has been done a theoretical study to identify the measures which needs to be based. This study also look into the term mobility as the study of Shared space examines the movement of people in an urban setting. This thesis seeks how to develop Trygve Lies plass, and the results is to be presented as a design proposal that focuses on creating a safe traffic environment, controlled by the interaction and communication between different groups of transport, rather than traffic regulations by conventional street design.

DEFINISJONER OG ORDFORKLARING

| | |
|------------------------------|--|
| REVITALISERING: | Få noe fram i lyset som har vært glemt. Å gi noe nytt liv. |
| SHARED SPACE: | Utformingsprinsipp for gate- og byrom, hvor ulike trafikanter deler samme areal uten trafikkregulerende tiltak. |
| SAFE SPACE: | Er områder innenfor Shared space areal som er utelukkende tilrettelagt for myke trafikanter, hvor kjøretøyer ikke har tilgang. |
| TRAFIKANTGRUPPER: | Fotgjengere, syklist, bilister og kollektiv som opptar det offentlige rom. |
| MYKE TRAFIKANTER: | De mest sårbare trafikantene i trafikkbilde, fotgjengere og syklist. |
| KONVENSJONELL GATEUTFORMING: | gateutforming som skiller ulike trafikanter ved hjelp av fortau, kantstein og markeringer. |

INNHOLDSFORTEGNELSE

FORORD

SAMMENDRAG

DEFINISJONER OG ORDFORKLARING

INNHOLDSFORTEGNELSE

12 INTRODUKSJON

- 14 BAKGRUNN
- 18 TEMA OG PROBLEMSTILLING
- 20 METODE OG OPPBYGGING

22 TEORI

- 25 TRANSPORTPLANLEGGING
- 26 HVA ER SHARED SPACE?
- 28 TRAFIKKSIKKERHET GJENNOM UTRYGGFØLELSEN
- 30 UTFORDRINGER VED DELT AREAL
- 30 MILJØ OG KLIMA
- 32 SHARED SPACE VS KONVENSJONELL GATEUTFORMING
- 34 MOBILITET
- 35 MOBILITETENS ISCENESETTELSE
- 36 KRITISKE KONTAKTPUNKTER
- 38 HVA ER GRØNN MOBILITET
- 40 HVORDAN SKAPE GOD SHARED SPACE

42 ANALYSE

- 44 KONTEKST
- 46 PROJEKTOMRÅDE
- 48 VEGNETT
- 50 GANG- OG SYKKEL
- 52 KOLLEKTIVTRANSPORT
- 54 PARKERING
- 56 BEBYGGELSE OG FUNKSJONER
- 59 SKYGGEANALYSE
- 60 BLÅGRØNN STRUKTUR
- 62 TOPOGRAFI
- 64 PROSJEKTOMRÅDETS KRITISKE KONTAKTPUNKT

80 PRESENTASJON

- 82 SITUASJONSKART OG VISJON
- 84 SNITT
- 88 BYGATA - EN URBAN AKSE
- 90 BUSSHOLDEPLASSER
- 92 ØSTMARKALLMENNINGEN - EN BLÅGRØNN AKSE
- 94 OASEN
- 96 STRATEGISK PLAN FOR TORGET
- 98 TRYGVE LIES Plass - SHARED SPACE
- 100 FLOORSCAPE - LEDELINJER - BELYSNING
- 102 MØTE MED TRYGVE LIES Plass

66 DESIGNPROSESS

- 69 DESIGNPRINSIPPER
- 70 VIKTIGE AKSER
- 72 SAMSPILL OG KONTAKT
- 73 KOLLEKTIVSYSTEM
- 74 SKAPE EN Plass FOR ALLE
- 75 SONER
- 76 BEVEGELSE
- 77 ROMDANNELSE
- 78 ØSTMARKALLMENNINGEN
- 78 MØBLERING

104 EPILOG

- 106 KONKLUSJON
- 107 REFLEKSJON
- 108 REFERANSER
- 110 FIGURLISTE

INTRODUKSJON

BAKGRUNN

TEMA OG PROBLEMSTILLING

- Oppgavens avgrensning
- Geografisk avgrensning
- Nivå avgrensning

METODE OG OPPBYGGING



BAKGRUNN

Dagens byer står ovenfor en sterk urbanisering som utfordrer byenes miljø, struktur og bygrensener. Økt befolkningsvekst, ressursknapphet og klimaendringer bidrar til at politikere og planleggere må finne nye løsninger innen byplanlegging. Dette setter fortetting, grønn mobilitet, livability og bærekraft som sentrale temaer for å kunne ivareta og skape gode byer.

Oslo er Norges hovedstad, og er en by som vokser raskt. Det forventes en økning på 20% i befolkningen innen 2030, og byen vil da ha rundt 1,5 millioner innbyggere (Bymiljøetaten Oslo Kommune, 2015b). Denne veksten er ønsket velkommen, og kommunen ønsker å tilpasse seg de behov som medfølger og beholde en god levestandard for byens innbyggere. En økende befolkning vil legge press på arealutnyttelse og infrastruktur. Dette medfører økende klimagass utslipp, og det er et stort behov for å skifte reisevaner til fots, sykkel og kollektiv (Bymiljøetaten Oslo Kommune, 2015b). Det er behov for å skape attraktive mobile systemer som fremmer bærekraftige reisevaner. Det holder ikke at tilbudet er der. En må planlegge for god, sammenhengende infrastruktur, inviterende byrom og aktiviteter som kan tilby reisen noe mer, for at den skal forbli den foretrukne måten å reise på.



Fig. 1. Oslo kommune med tilhørende bydeler

I utkanten av Oslos bykjerne er det etablert en rekke forsteder som har behov for opprustning i bebyggelse og uteområder. Groruddalen er et slik forstedsområde som ligger nordøst i Oslo, og omfatter bydelene Alna, Bjerke, Grorud og Stovner. Til sammen har bydelene over 130 000 innbyggere, og utgjør mer enn en femtedel av Oslos befolkning. Bydelene består av flere drabantbyområder med lav- og høyblokker, samt områder med småhus, rekkehus og villabebyggelse. For å pusse opp disse bydelene er det satt inn politisk tiltak, Groruddalssatsningen. Groruddalssatsningen er Oslos kommune og statens innsats for å bedre miljø- og levestandardene i dalen. Den første tiårsperioden (2007-2016) som er i ferd med å avsluttes, har hatt hovedmål i bærekraftig byutvikling, synlig miljøoppustning, bedre livskvalitet og styrke identiteten (Oslo Kommune, 2007). Fra og med 2017 vil en ny tiårsperiode settes i gang for områderettet innsats i Groruddalen, og innsatsområdene vil være barnehage/skole, sysselsetting og nærmiljø (Regjeringen, 2014).

Som en del av Groruddalssatsningen er Furuset valgt som Bydel Alnas områdeløftprosjekt. Furuset er et typisk forstadsområde, utviklet som drabantby på 1970-tallet. Her

bor det ca. 9000 innbyggere, og bydelen har stor flerkulturell bakgrunn med opptil 140 nasjonaliteter (Bymiljøetaten Oslo Kommune, 2015b). Området består av et sentrumsområde med tilhørende kjøpesenter, offentlig service og idrett. Bilen dominerer bakkeplan og store arealer går bort til parkering og infrastruktur. I ytterkant av sentrum er områdene preget av boliger med store grøntdrag som strekker seg mellom bebyggelsen. I 2010 ble det utlyst idekonkurranse for Furuset – fra senter til sentrum. Vinnerforslaget ble «Furuset – en by i emning» og er utført av A-lab, COWI og Architectopia. Forslaget er grunnlaget til den nye områdereguleringen for Furuset, hvor ny bebyggelse, infrastruktur og oppholdsrom er planlagt, og viser fremtidens Furuset med høy tetthet, funksjonsblanding

TRYGVE HALVDAN LIE (1896 - 1968)

Trygve Lie var jurist, politiker og FNs første generalsekretær. Oppvokst på Grorud i Oslo, og senere år bosatt på Furuset. I 1984 ble sentrumsplassen på Furuset oppkalt etter Trygve Lie - Trygve Lies plass. I 1994 ble statuen av Trygve Lie (av Nico Widerberg) avduket av Kong Harald foran Furuset senter (Hjeltnes, 2009).



Fig. 2. Trygve Halvdan Lie

og urbane og grønne tiltak (Plan- Og Bygningsetaten, 2014). For å videreutvikle den nye områdeplanen på Furuset utlyste Oslo kommune i oktober 2015 en åpen plan- og design konkurranse for Trygve Lies plass. Trygve Lies plass er Furuset sentrums kjernepunkt for kollektivtrafikk, og innfrir ikke sitt potensiale som et sentralt område for opphold og aktivitet. Konkurransen legger vekt på at byrommet skal utvikles til å bli et attraktivt byrom som fremmer grønn mobilitet, for å sikre gode reisevaner for befolkningen på Furuset. Oppgaven skal løse god ferdsel for ulike trafikantgrupper og skape gode møteplasser. Dette går under Groruddalssatsningens nye mål for å skape gode nærmiljøer for beboerne.

Shared space er et byutviklingsprinsipp som legger vekt på å skape godt samspill mellom trafikanter ved å dele et og samme areal. Konseptet er en alternativ metode til transportplanleggingen, og strekker seg mot å skape estetisk flotte byrom som ikke fysisk skiller trafikantgruppene. Shared space virker som en spennende metode for å utvikle trafikkarealer. Det er med dette valgt å se på Trygve Lies plass som et mulig område for å integrere Shared space, og skape et nytt robust byrom som fremmer grønn mobilitet for befolkningen på Furuset.



TEMA OG PROBLEMSTILLING

Hovedtema for masteroppgaven er Shared space, og hvordan dette konseptet fungerer som et utformingsprinsipp. Det er også valgt å se på mobilitet som et tema, ettersom Shared space omhandler forflytning og bevegelse av ulike trafikantgrupper.

Målet til denne masteroppgaven er å utføre et designforslag for Trygve Lies plass på Furuset som tar i bruk Shared space prinsipper og fremmer grønn mobilitet. For å løse oppgaven vil registreringer og analyse av Furuset være en viktig faktor, og vil gi en grunnleggende forståelse av prosjektområdet. I oppgaven er det valgt å gjøre et teoretisk studie av Shared space for å få en forståelse av hva konseptet innebærer. Det ønskes å finne ut av følgende teoretiske forskningsspørsmål:

- *Hva er Shared space?*
- *Hvilke virkemidler må ligge til grunn for å utvikle et velfungerende Shared space areal?*
- *Hva er grønn mobilitet?*

Det er valgt å se på mobilitet i tillegg til Shared space for å få en bedre forståelse for hvordan man skal planlegge for områder som omhandler mobile situasjoner. Den teoretiske delen i masteroppgaven skal legge grunnlaget for de prinsippene som skal overføres til designforslaget. Gjennom arbeidet med masteroppgaven søkes det å svare på følgende problemstilling:

«Hvordan kan Trygve Lies plass på Furuset utvikles til et attraktivt byrom som fremmer grønn mobilitet ved bruk av Shared space prinsipper?»

OPPGAVENS AVGRENSNING

Oppgaven tar utgangspunkt i en plan- og design konkurranse for Trygve Lies plass på Furuset. Denne konkurransen er et produkt av en ny områdeplan for Furuset. Konkurranses grunnlaget for Trygve Lies plass er svært omfattende, og ønsker å løse ulike temaer. For eksempel; større sosial interaksjon mellom innbyggerne på Furuset med minoritetsbakgrunn og utforming av parkeringskjeller. Temaene kunne vært interessante å sett nærmere på om tidsperspektivet på oppgaven var noe lenger. Ettersom oppgaven er skrevet alene, og det er begrenset med tid, har jeg sett meg nødt til å avgrense oppgaven fra konkurransegrunnlaget. Det er valgt å kun fokusere på bevegelige trafikantgrupper; fotgjenger, syklist, bilist og buss, og den mobile situasjonen på bakkeplan.

GEOGRAFISK AVGRENSNING

I designforslaget har områder blitt behandlet innenfor den avsatte prosjektavgrensninger til konkurransegrunnlaget for Trygve Lies plass. Det er ikke gjort endringer på omkringliggende infrastruktur eller bebyggelse som kunne påvirket trafikksituasjonen i området.

NIVÅ AVGRENSNING

Resultatet av denne masteroppgaven er et designforslag for Trygve Lies plass ved bruk av Shared space prinsipper. Det er valgt ut et område innenfor prosjektavgrensningen som skal utformes som et Shared space areal. Området vil bli framstilt med konkrete løsninger, masterplan, snitt og illustrasjoner som viser romlighet og opplevelse. Resterende prosjektområde vil legges frem som en strategisk plan, med fokus på romdannelse og struktur. Prosjektområdet vil ikke vise konkrete løsninger. Utforming og planlegging av et nytt område er en svært tidskrevende og en detaljert prosess. Eksisterende prosjektområde er derfor avgrenset for å fullføre resultatet.

METODE OG OPPBYGGING

Oppgaven er løst ved bruk av Integrated Design Process (IDP). IDP er en prosess som ofte brukes av arkitekter og ingeniører ved utvikling av bygninger. Men en slik prosess kan også overføres til en urban design tilnærming, der de forskjellige fasene klargjør for hva som må gjøres gjennom bearbeiding av materiale fram til endelige produkt. IDP har vært et veiledende verktøy i denne masteroppgaven og vises i oppgavens oppbygging. De forskjellige fasene følger inndelingen av kapitlene, og viser prosessen fra start til slutt.

IDP modellen utgjør fem forskjellige prosess faser: Problemformuleringsfase, analysefase, skisseringsfase, syntesefase og presentasjonsfase (Hansen & Knudstrup, 2005). Prosjektet har vært igjennom alle disse fasene.

I begynnelsen av oppgaven ble det formulert en egen problemstilling som tar utgangspunkt i konkurransematerialet for Trygve Lies plass. Problemstillingen fokuserer på to hovedtema; Shared space og mobilitet. Temaene er grunnlaget i teorigapittelet, der det søkes å besvare hva Shared space er, og hvilke prinsipper som brukes ved utforming av Shared space områder. Mobilitetsstudiet søker etter hvordan en løser og planlegger for mobile situasjoner, samt svare på hva grønn mobilitet er. Dette kapitelet er rent teoretisk, og er utarbeidet ved å finne hovedpunkter i relevant litteratur som kan hjelpe å utforme et område som tar i bruk Shared space prinsipper. Fase to er analysefasen. I denne fasen blir det gjort registreringer

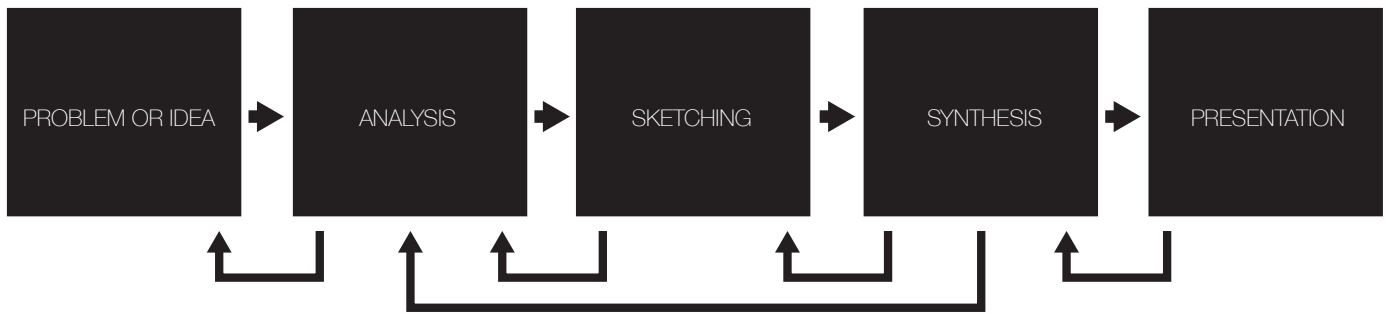


Fig. 5. Fasene i Mary-Ann Knudstrups «Integrated design process»

av området og samlet inn informasjon og data som er relevant for å videreutvikle Trygve Lies plass. Informasjon og registreringer blir analysert, for så videre bli kombinert med design parameterne funnet i teoridelen. Registreringene av området er gjort i to deler, dagens situasjon av Furuset og fremtidig situasjon (den nye områdeplanen for Furuset). Dette gjøres for å få et helhetsinntrykk av hva som fungerer/ikke fungerer i dag, og hvordan plassen kommer til å utvikle seg i fremtiden. Det er hentet informasjon fra relevante planer og føringer, samt tekniske kart og snitt som hjelpemidler.

Etter analysefasen ble skisseringsfasen satt i gang. Det er i denne fasen at design og tekniske løsninger blir kombinert med visjon og inspirasjon. Her prøver man å løse behov og ønsker for prosjektområdet og få de til å møtes. Skisseringsfasen er svært kompleks og former avgjørelser som blir brukt til endelig produkt. De kreative ideer og løsninger som kommer fram gjennom skisseringsfasen må evalueres i form av styrker og svakheter, samtidig som at de skal samsvare med design parameterne for gi best mulig løsning av prosjektområdet. IDP er derfor en interaktiv design prosess der man må alltid se tilbake og referere til tidligere faser i prosessen (Hansen & Knudstrup, 2005). Det har blitt produsert en del skisser gjennom denne fasen, og ved å se tilbake for å sikre koblinger og behov fra analysen, samt design parameterne for Shared space, så ble noen skisser forkastet, mens andre skisser ble utviklet videre. Denne metoden brukes også den andre

veien, hvor noen skisser gir behov for bedre granskning og undersøkelser i analysen, og en har sett seg nødt til å gå tilbake og finne informasjon. På denne måten ble design prosessen interaktiv for å få fram best løsning for designforslaget.

Syntesefasen definerer det endelige designet og her blir detaljer justert. I denne fasen er strukturen satt, og videre detaljering av oppholdsrom, mobile systemer og møblering settes. I oppgaven er skisseringsfasen og syntesefasen sammenslått til kapitlet Designprosess. Dette kapitlet viser diagrammer av koblinger, struktur, soner og romdannelse for å få fram oppbyggingen av designforslaget.

Til slutt framvises designforslaget i presentasjonsfasen. I denne oppgaven er det valgt å fremvise prosjektet ved bruk av tekst, kart, snitt og illustrasjoner som skal gi en stemning og følelse av endelig produkt.

Ved å løse oppgaven gjennom en Integrated Design Prosess har designforslaget blitt bearbeidet og forbedret ved å ta i bruk alle fasene gjennom hele prosessen.

TEORI

TRANSPORTPLANLEGGING

HVA ER SHARED SPACE

TRAFIKKSIKKERHET GJENNOM UTRYGGFØLELSE

UTFORDRINGER VED DELT AREAL

MILJØ OG KLIMA

SHARED SPACE VS KONVENSJONELL GATEUTFORMING

MOBILITET

MOBILITETENS ISCENESETTELSE

KRITISKE KONTAKTPUNKTER

HVA ER GRØNN MOBILITET

HVORDAN SKAPE GOD SHARED SPACE

Målet med teoristudiet er å få en grunnleggende forståelse for hva Shared space er, og hvilke styrker og svakheter designkonseptet har. Her søkes det etter å identifisere virkemidler som inngår i konseptet for å skape et velfungerende Shared space areal, som kan videreføres til design av utvalgt prosjektområde. Det er også valgt å se på mobilitet som legger vekt på planleggerens perspektiv, mobile analyseverktøy, samt svare på hva er grønn mobilitet. Ved å gjøre en studie av disse temaene, ønsker jeg å få en større forståelse for hvordan en kan planlegge og designe gode byrom som har forskjellige trafikantergrupper.

TRANSPORTPLANLEGGING

Veg- og byrom og dets utforming er et samspill mellom forskjellige funksjoner, brukergrupper og formål. Trafikantgruppene er en del av det daglige bevegelsesmønsteret i veg- og byrom, hvor det samtidig brukes areal til opphold, rekreasjon og handel for byens beboere og besøkende. Trafikantgruppene er sentrale elementer i transportplanleggingen og deres mobilitet kan være en krevende oppgave å avvikle for å få til et godt byrom. Disse gruppene består som regel av fotgjengere, syklister, godstrafikk, kollektivtrafikk og privatbiler, og skilles etter hvilken hastighet de beveger seg i, og hvor følsomme de er i bybildet. Dette kan skape utfordringer i forhold til sikkerhet og godt samspill mellom aktørene, spesielt på de myke trafikantenes premisser (Michael W. J. Sørensen, 2010).

Privatbilen har en sentral rolle i hvordan vi forflytter oss fra A til B. Fra 1960- tallet til i dag har det vært en kraftig trafikkvekst. Dette har resultert i at planleggere har hatt et stort fokus på å sikre god trafikkavvikling i byene. Sir Colin Buchana sin rapport fra 1963, *Traffic in Towns*, understreket den forventede økning i trafikkveksten som en

trussel mot kvaliteten og effektiviteten av byer og tettsteder. Buchana konkluderte med at biltrafikk og fotgjengere var fundamentalt uforenelig, og utforming av veisystemer må skille motoriserte kjøretøyer fra fotgjengeraktiviteter, lekeplasser og andre rom for offentlige aktivitet (Hamilton-Baillie & Jones, 2005). Som følge av denne utviklingen har det blitt mer vanlig å separere funksjoner og trafikantgrupper i tid og rom, med fokus på å effektivisere trafikkavvikling og trafikksikkerhet. I dag planlegges trafikkarealer etter vegnormaler og håndbøker som viser utforming og regulering av trafikkarealene. Transportplanlegging har utviklet seg til å bli en standardisert metode, og gir lite rom for andre løsninger utenfor satt regelverk. Selv ved å separere trafikantgruppene har veg- og byrom ikke hatt den forventede sikkerhetsmessige effekten som ønsket, og i flere tilfeller har dette påvirket tilgjengeligheten for de myketrifikanter, og i noen tilfeller bidratt til å skape mindre attraktive bymiljøer (Michael W. J. Sørensen, 2010). Som en motreaksjon til den konvensjonelle transportplanleggingen har det oppstått et urban design prinsipp, *Shared space*, som utfordrer segregering og regulering av trafikantene.

HVA ER SHARED SPACE?

Hva ligger egentlig i begrepet Shared space? Shared space er en utformingsprinsipp som tar sikte på å redusere de konvensjonelle trafikkstyringselementene og tilrettelegge for attraktive trafikkarealer. Shared space områder har vært et voksende fenomen de siste 30 årene, og i dag finnes det en rekke eksempler på slike områder verden over. Denne metoden å utforme trafikkarealene på har steget i popularitet etter at begrepet har blitt mer og mer kjent, og selv Norge har kastet seg på bølgen med studier og prosjekter for å fange essensen av å kunne utvikle byområder som følger disse prinsippene. Et Shared space anlegg oppstår i ulike sammenhenger, og eksempler fra slike områder varierer i form, skala og løsninger. Dette fører til at selve bruken av begrepet gir mange muligheter og kan framstå forvirrende og noe generell. Så hvor tilrettelegger man for Shared space? Shared space områder er gjerne utarbeidet i kryssområder, torgplasser eller langs en gate, og disse er videre delt inn i fullverdige Shared space områder, eller noe delvis regulerte arealer. Forenklet kan man si at bruken av Shared space prinsipper forholder seg til det spesifikke prosjektområde. Det er nettopp derfor det kan være vanskelig å lage et konkret regelsett for Shared space anlegg. For å svare på hva som ligger i begrepet Shared space er det valgt å se tilbake til 1970-tallet, til Hans Mondermans utvikling av Shared space. Hans metode er det vi kjenner til som starten av Shared space bevegelsen.

I begynnelsen av 1970-tallet ble den urbane transportplanleggingen snudd på hodet, og en ny metode for planlegging oppsto – Shared space. Konseptet ble utviklet av Hans Monderman (1945-2008), opprinnelig trafikkingeniør fra Nederland, som demonstrerte hvordan urban design og trafikkingeniører kan jobbe sammen i et nytt paradigme. Hans ide var å skape mer kontakt og samspill mellom trafikantgruppene ved å fjerne trafikklys, skilt, fotgjengeroverganger, kjørefeltmarkeringer og fortauskanter (Project for Public Spaces, u.d). Effekten av å fjerne reguleringer og trafikkstyring medfører at trafikantgrupper må bli mer oppmerksomme på hverandre og vise hensyn i tid og rom. Målet med metoden er at de motoriserte kjøretøyene skal ha lavere fart gjennom byrommet, som videre reduserer farlige situasjoner og ulykker. *“All those signs are saying to cars, ‘this is your space, and we have organized your behavior so that as long as you behave this way, nothing can happen to you’. That is the wrong story”* Hans Monderman (Project for Public Spaces, u.d). Trafikanter har lett for å belage seg på sikkerheten som følger av reguleringen av veg- og byrom, og ansvaret til hver enkelte blir kun å følge reglene. Du har din plass i systemet, følg så deretter. Som bruker av byrommet er det viktig å kunne observere situasjoner og være klar over dine omgivelser. Det er nettopp dette Shared space prøver å innføre.

Ben Hamilton-Baillie (1955-d.d.), er en engelsk arkitekt og planlegger som innførte Shared Space videre til et begrep etter å ha testet ut Hans Monderman kontroversielle ideer i hjembyen Bristol (Project for Public Spaces, 2014). Han bidro med å utvikle ideen ved å legge mer tyngde på hvordan man lager gatene tryggere, ved at brukeren skal oppfatte den faren han/hun står ovenfor. Over-regulering av gater kan skape en falsk følelse av trygghet, som medfører at bilister, syklister og fotgjengere ikke ser på hverandre og ikke viser full oppmerksomme ovenfor sine omgivelser. Ben mener at den beste måten å styre trafikken, er gjennom integrert urban design og gateplanlegging, og at man ikke skal over-regulere områder som skaper falsk trygghet. (Project for Public Spaces, 2014)

Hans Monderman og Ben Hamilton-Baillie er personer som har formet Shared space konseptet som metode og begrep for gateutforming, og en kan oppsummere med at Shared space er en alternativ metode å planlegge trafikkarealene på, hvor det legges fokus på å integrere og ivareta alle trafikanter på ett og samme areal. Om metoden egner seg overalt er vanskelig å si, men som et parameter vil utformingen av Shared space prinsippet egne seg i by eller tettsteder hvor det finnes mange myketrafikanter (Myrberg, Winjgarden, Børud & Stenersen, 2008). Prinsippet bak Shared space er som tidligere nevnt at

en skal planlegge gater og byrom uten form for reguleringer, skilter og separering av ulike trafikanter i tid og rom. Det legges opp til at trafikanter selv gjennom øyekontakt og tilstedeværelse får til et godt samspill mellom hverandre. Mennesket er i sentrum, og en skal utforme plasser av estetisk kvalitet som egner seg til opphold, handel og et sikkert rom å forflytte seg i. Det er forutsatt at for å få til et slik samspill legges det vekt på at motoriserte kjøretøyers hastighet må være lav (Myrberg, et al., 2008). En tommelfingerregel fra rapporten til Rambøll viser at motoriserte kjøretøyer ikke bør overstige 15-20km/t for å få et godt samspill med de myketrafikantene. Det bør samtidig tilføres nye kvaliteter i trafikkrommet, fremme andre trafikale samværsformer og opplevelser. Utforming skal ivareta sikkerhet, trygghet og akseptabel fremkommelighet for alle. Nøkkelen til et trafiksikkert Shared space anlegg er når bilister viker for de myketrafikantene i kombinasjon med lav hastighet (Myrberg, et al., 2008).

TRAFIKKSIKKERHET GJENNOM UTRYGGFØLELSEN

Et av hovedpoengene bak Shared space begrepet, er at en oppnår trafikksikkerhet ved å spille på utryggfølelsen en kjenner når man trer inn i et gaterom eller byrom uten noen form for ledende regulering. Hvor kan en gå? Hvor skal en oppholde seg? Kan man kjøre her? Trafikantene står ovenfor å analysere situasjonen selv. Jo mindre avstand det er mellom bilen og myktrafikanter, samt usikkerhet om hvilke trafikkregler som gjelder, medfører økt utryggfølelse (Michael W. J. Sørensen, 2010). Ved å ferdes gjennom et Shared space området skal plassen være utformet slik at de romlige kvalitetene og aktiviteter gjør at en oppfatter seg selv som «gjest», slik at en videre tilpasser sin trafikantadferd etter den sosiale adferden som gjenspeiles på plassen (Myrberg, et al., 2008). Denne adferden kan forsterkes ved å tilrettelegge for cafeer og restauranter med uteservering, inngangspartier til butikker og service, samt rom til rekreasjon og opphold. Shared space kan utformes på ulike måter, og er ikke avhengig av størrelse, form eller materialer, men heller hva man ønsker å oppnå med plassen. Grunnprinsippet er at forskjellige trafikanter skal benytte seg av samme areal, men i noen sammenhenger vil det være behov for å styre fotgjengerstrømmer til utpekte områder, som f.eks. inngangspartier, eller styre motoriserte kjøretøyer til deler av plassen. Her er det beliggenheten til viktige innganger og målepunkter som er avgjørende, og det er opp til planleggeren å kunne designe gode løsninger for plassen.

Men gir utryggfølelsen den forventede effekten av trafikksikkerhet? En del områder gjøres om til Shared space anlegg med den hensikt å redusere antall ulykker i området. En kan se på forskning fra slike områder at det har vært nedgang av antall ulykker etter omlegging, men resultatene fra en del områder er nokså mangelfulle, og dette kan tyde på at man ikke helt vet hvor stor den positive effekten har vært. En kan fastslå at det ikke har vært en stigende ulykkesantall etter omlegging til Shared space anlegg, selv om forskningsresultatet kan til tider fremstå som noe overdrevet.

Skvallertorget i Norrköping, Sverige, var tidligere et 4 armetkryss, regulert av trafikklys og fotgjengerovergang. Før år 2000 ble det i gjennomsnitt registrert 3-4 trafikkulykker årlig på plassen. Krysset ble bygget om til et fullverdig Shared space område i år 2000, og det har ikke vært registrert en eneste alvorlig ulykke etter omlegging (Exempelbanken.Se, u.d). I følge

intervjuer gjort i ettertid for evaluering av Skvallertorget viser det seg at menneskene som oppholder seg på torget kjenner seg relativt trygge, dog noe mer utrygge enn før ombyggingen. Ved undersøkelsene gjort ved Centralplan i Sverige svarte halvparten av de gående at de føler seg ganske trygge på plassen. Trafikkulykkene på plassen har blitt redusert fra ca. 5 rapporterte ulykker i året til ca. 2 ulykker i året. Det er vist at alle ulykker før ombygging skjedde på det merkede gangfeltet og sykkelkryssingen på plassen. I Drachten, Nederland, var det åtte personskadeulykker mellom 1998-2002. Etter Shared space anlegget ble ferdigstilt i 2002 har det ikke vært registrert noen alvorlige ulykker. De Brink i byen Oosterwolde, Nederland, var tidligere et femarmet kryss som ble regulert av stoppskilt. Området har vært utsatt for trafikkulykker, og det ble registrert i gjennomsnitt tre alvorlige ulykker årlig før plassen ble bygget om. Åtte år etter krysset ble renoveret til Shared space har det ikke vært noen alvorlige ulykker (Myrberg, et al., 2008).

Transportøkonomisk institutt har i sin trafikksikkerhetshåndbok utført forskningsprosjekt som studerer ulykkesantall ved Shared space anlegg. Forskningen er basert på 24 Shared space anlegg fordelt på seks forskjellige land. Det er ikke tatt med noen anlegg fra Norge. Alle resultatene er basert på før- og etterundersøkelser, men deler av tallmaterialet anses som noe mangelfullt, og regnes derfor for lite pålitelig. Deres funn viser at samlet for alle prosjektområdene har det vært en reduksjon på 17 prosent av alle ulykker (personskade- og materiellskadeulykker), og en reduksjon på 21 prosent i personskadeulykker (Michael W. J. Sørensen, 2010). Shared space områder i torg og kryss har hatt størst reduksjon av antall ulykker, og hele 46 prosent reduksjon i personskadeulykker. Evaluering av prosjektene er ofte basert på kortere etterperiode enn førperioden, og det er derfor vanskelig å konkludere med at utførelsen av Shared space tiltakene har vært en såpass stor suksess som en ønsker med prosjektet.

Shared space anlegg kjenner mest på den føyte utryggheten rett etter ombyggingen, og det ser ut til at den avtar når folk blir vant med utformingen. Den primære forklaringen på en sannsynlig positiv sikkerhetseffekt av Shared space anlegg, er at kjøretøyene har lavere hastighet gjennom området, samt større oppmerksomhet blant alle trafikantgruppene. (Michael W. J. Sørensen, 2010)

"When you treat people like idiots, they'll behave like idiots."

- Hans Monderman (Project for public spaces, u.d).



Fig. 6. Skvallertorget før omlegging til Shared space

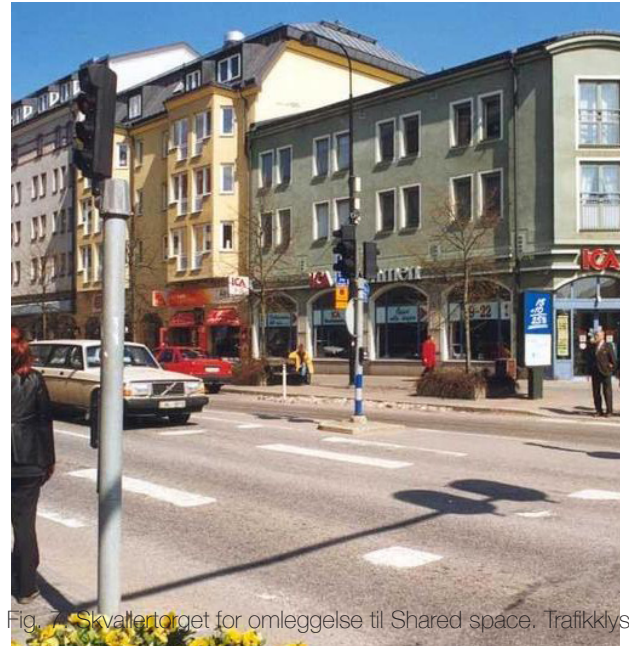


Fig. 7. Skvallertorget før omlegging til Shared space. Trafikklys



Fig. 8. Skvallertorget etter omlegging til Shared space



Fig. 9. Skvallertorget etter omlegging til Shared space

UTFORDRINGER VED DELT AREAL

Et av de mest kritiserte punktene ved Shared space anlegg er forholdet til funksjonshemmede, synshemmede og eldre. Dette er grupper som er avhengig av å kunne skilles fra ulike trafikantgrupper. Ofte opererer Shared space anlegg med belegning av samme materialet eller mønster for å bevisstgjøre trafikantene om at plassen ikke kun er ment for en spesifikk bruker. For synshemmede er ledelinjer eller god nok kontrast på belegning avgjørende for å kunne orientere seg. Valg av belegning og utforming av shared space anlegg vil være avgjørende for at eldre og synshemmede blir en aktiv brukergruppe av plassen, hvor de kan oppleve trygge omgivelser og være en del av samspillet. En motpart av synshemmede er de med bevegelseshemming. For disse er det utfordrende hvis flere typer belegning benyttes på plassen, eksempelvis er gatestein uheldig for de med rullator eller rullestol. Bevegelseshemmede stiller seg mer positiv til jevn overflate på belegget for å kunne komme seg enkelt fram (Myrberg, et al., 2008). Universell utforming bør bli innfridd for å kunne inkludere flest mulig brukergrupper på plassen. Shared space rapporten til Rambøll har satt opp et par anbefalinger for hva man bør ta hensyn til for å kunne gi funksjonshemmede og synshemmede bedre vilkår innenfor Shared space arealer. Disse er:

- *«Annet og jevnt belegg, i tilstrekkelig bredde, på det som brukes som gangareal. Dette kan være gangareal som anlegges rundt krysset og langs gatene inn mot krysset. Dersom belegget ikke har nok kontrast til å ledes etter bør det legges inn ledelinjer i gangarealet og fram til krysset».*
- *«Det bør være tilrettelagt krysningspunkter, gjerne i ytterkant av krysset og der det er kortest og mest mulig vinkelrett kryssing. Krysningspunktene bør ha jevn belegg og lav kantstein».*
- *«Det bør være god kontrastmarkering av pullerter, lysstolper, trapper og inngangspartier» (Myrberg, et al., 2008). side. 24-25*

Disse tiltakene må vurderes opp mot den spesifikke plassen eller området, spesielt hvis en skal kunne kalle det en plass for alle.

En annen type utfordring ved at trafikantgruppene må dele likt på arealet, er fremkommeligheten. De motoriserte kjøretøyene er ofte de med mest negativ holdning mot å innføre Shared space anlegg. Man må justere sin atferd etter rommets dannelse, og ved Shared space området vil det si lavere hastighet. En av de mest kritiske gruppene er kollektivtrafikken. Dette er en gruppe som avhenger av fast rutesystem og tidsberegning, og er avhengig av effektiv avvikling. Skavllertorget i Norrköping, Sverige, er et fullverdig Shared space anlegg. På plassen opplevde man at framkommeligheten til kollektivtrafikken ikke bedret seg etter plassen ble gjort om til et Shared space anlegg. Bussenes reisetid økte fra fire minutter til syv-åtte minutter mellom holdeplassene ved torget (Exempelbanken. Se, u.d). Tiltak som kan bedre framkommeligheten kan være å tydeliggjøre kollektivtransporten på plassen, eventuelt skape en form for soner som er bedre egnet for at bussene kommer fram i tide.

MILJØ OG KLIMA

Hvilke virkninger har shared space på miljø og klima? Miljøbelastning fra vegtrafikk er avhengig av trafikkmengde, fartsnivå og jevnhet i fartsnivået. Det er konkludert ved flere tilfeller at shared space bidrar til å redusere hastigheten til motoriserte kjøretøyer, som igjen bidrar til å skape tryggere byrom for alle trafikantene involvert. Ved et slikt scenario vil det bli redusert støy og forbedret luftkvalitet som gir en positiv klimaeffekt for byrommet (Michael W. J. Sørensen, 2010). Det er ikke funnet studier som konkret viser at ved å ta i bruk shared space vil effekten for energi og klima gå mot det bedre. Men en kan argumentere for at ved å ha færre signalreguleringer vil det kunne tjene positivt i form av energibruk, men det vil være større behov for belyse plassen for at det skal være et sikkert område å ferdes i (Michael W. J. Sørensen, 2011).



Fig. 10. Exhibition Road, London – Etter omleggelse til Shared space



Fig. 11. Exhibition Road, London – Før omleggelse til Shared space

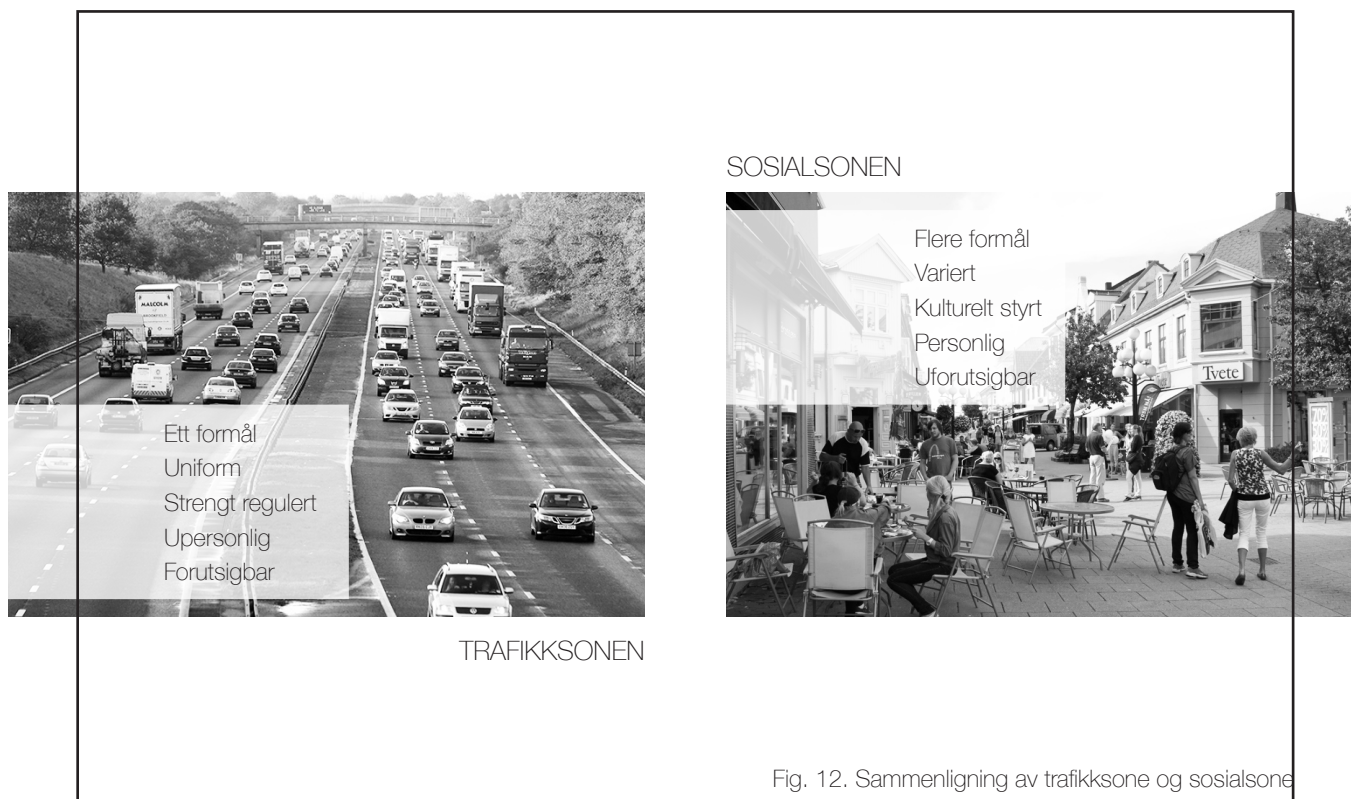


SHARED SPACE VS KONVENSJONELL GATEUTFORMING

Hovedforskjellen mellom Shared space anlegg og konvensjonell vei- og gateutforming er hvordan de forskjellige trafikantene møter og forholder seg til hverandre i en trafikksituasjon. I konvensjonell gateutforming oppholder trafikantgruppene seg i egne regulerte systemer som styres av trafikklys, skilting og overganger. Det oppstår lite eller ingen kontakt mellom de ulike trafikantgruppene. Ved Shared space er poenget å påtvinge kontakt mellom trafikantgruppene ved å fjerne den styrte reguleringen av gateutforming. Veg- og gaterom er en balanse mellom bevegelse og følelsen av et sted. Bevegelsen er forflytningen av trafikantgruppene, og gaten skal kunne håndtere kapasiteten til den forventende gjennomgangstrafikken. Følelsen av et sted er den kvaliteten som gjør at gaten er et sted man ønsker å oppholde seg og besøke, og ikke kun passere igjennom. Shared space

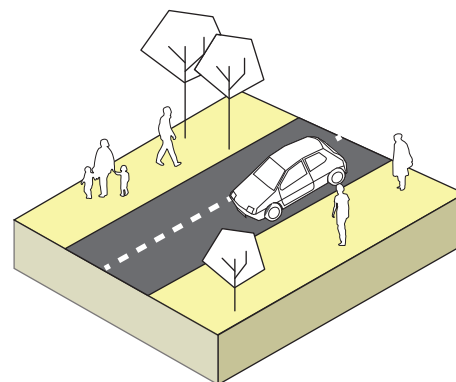
er en måte å styrke gatens følelse av et sted, og samtidig opprettholde evnen til å imøtekomme trafikantgruppers bevegelse på (Transport, 2011).

Den konvensjonelle gateutforming kan settes opp i et hierarki av veityper. Disse veityperne er egnet for ulike funksjoner, hastigheter og trafikkmengder, og utgjør motorveier, riksveier, fylkesveier, kommunale veier og private veier (Hamilton-Baillie & Jones, 2005). Hans Monderman, som tidligere nevnt i oppgaven, kritiserte segregeringen av trafikantgruppene. Monderman foreslo i sitt arbeid to soner for veiutforming, «trafikksonen» og «sosialsonen». Trafikksonen innebærer at den gitte plassen kun er til det formål av forflytning av trafikk. En slik sone og infrastruktur er nødvendig for samfunnet. Motorvei er et eksempel på trafikksone, og har ett enkelt formål, reise

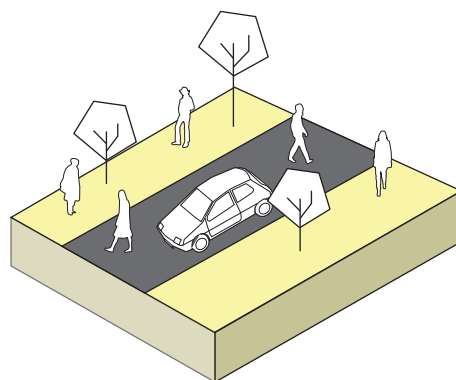


fra A til B. En gjenkjenner motorvei som sterkt regulert, og i teorien forutsigbar, upersonlig og uniform. Trafikksonen er ikke et sted for bevegelse av noen, men bevegelse av trafikk, og segregering er vanligvis hensiktsmessig. Men trafikken kan også eksistere sammen med andre sosiale aktiviteter, hvor dette da utgjør sosialsonen. Sosialsonen spiller på at det er andre elementer enn kun kjøretøyene som tar plass i veg- og byrom, og at det oppstår en rekke aktiviteter i by og tettsteder. Det er stor kontrast mellom trafikksonen og sosialsonen. Byer rommer et mangfold av funksjoner som opptrer samtidig, og disse styres av et kompleks nett av sosiale og kulturelle konvensjoner. Byer er uforutsigbare, og de beste og rikeste bymiljøene tilbyr overraskelser, uforutsigbarhet, styring av menneskelig atferd. Øyekontakt og menneskelig samhandling erstatter tegn og regler. Men for at dette skal fungere må overgangen mellom de to sonene gjøres klar (Hamilton-Baillie & Jones, 2005).

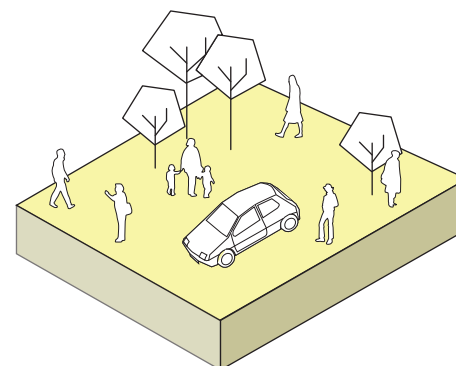
Som tidligere nevnt i oppgaven varierer Shared space anlegg i form, skala og løsninger. Bruken av Shared space prinsipper varierer også fra land til land, og mulighetene er mange. I denne oppgaven er det valgt å se på to klassifiseringer, fullverdig Shared space, og delvis regulert Shared space. Fullverdig Shared space er gjerne det vi forbinder med begrepet. Trafikantgruppene benytter seg av ett og samme areal, hvor det er ingen styring av trafikken, og alle må tilpasse seg hverandre. I andre tilfeller ser man et behov for å tilrettelegge for delvis regulert Shared space. Dette kan gjøres ved å styre trafikstrømmene til spesifikke punkter på plassen ved hjelp av møblering, vegetasjon eller andre elementer (Myrberg, et al., 2008). For eldre personer eller personer med synshemming, vil etablering av Safe space være en løsning for å sikre tilgjengeligheten for disse gruppene innenfor Shared space arealet. Safe space områder er utelukkende tilrettelagt for myktrafikanter, hvor kjøretøyer ikke har tilgang (Michael W. J. Sørensen, 2011).



Konvensjonell gateutforming



Shared space med Safe space



Fullverdig Shared space

Fig. 13. Forskjellen mellom konvensjonell gateutforming, Shared space med Safe space og fullverdig Shared space

MOBILITET

Aktivitet er et viktig grunnprinsipp for å oppnå levende byområder. Utvikling av byrom etter kun ett enkelt formål gjenspeiler gjerne ikke byens mangfold og kulturelle liv. Design av byrom og større områder skal kunne håndtere mange forskjellige brukergrupper, hvor hver enkelt har et eget formål for sin reise. Det kan være en ønsker en plass å sitte i sola og oppholde seg, eller ta den raskeste gjennomgangs traséen til jobb, en omvei til trening, eller bytte av transportmiddel. Design bør tilrettelegges for bevegelse av forskjellige formål, altså bør man designe for brukernes mobilitet.

Mobilitet er et moderne paradigme i samfunnsvitenskapen som utforsker bevegelse av mennesker, tanker og gjenstander. Mobilitet ser på kreftene som driver og begrenser bevegelser, samt hvordan de oppstår og blir produsert. Mobilitet er et begrep som inkorporerer sosiologiske faktorer, og har oppstått som en kontrast til det tradisjonelle transportsynet av forflytning.

John Urry og Mimi Sheller forsker innenfor mobilitetsstudiets verden, og henviser i sin artikkel

New Mobilities Paradigm, til at transportlitteratur og forskning har en tendens til å skille reise og aktivitet. Innenfor transporten legges det vekt på at en reise er tid folk ønsker å minimere. Her argumenterer Urry og Sheller med at det ikke er et så stort skille mellom reise og aktivitet. Aktivitet skjer mens vi reiser og er på farta, og at det å være på farta innebærer aktivitet (Sheller & Urry, 2006). John Urry argumenterer videre i sin bok, *Mobilities*, at mobilitet og selve kontakten i mobile situasjoner blir enten rette mot samfunnet eller mer tekniske transportløsninger. Dette svekker koblingen mellom samfunn og transport, og mobilitetsparadigme er utviklet for å overskride et slikt skille (Urry, 2007).

Ole B. Jensen definerer mobilitet som noe mer enn å forflytte seg fra A til B. Mobilitet dreier seg som hvordan forflytning av mennesker, varer, informasjon og tegn har en innflytelse og påvirkning på hvordan vi mennesker forstår og opplever oss selv, andre og det bebygde miljøet i samfunnet (Ole B. Jensen, 2013).

MOBILITETENS ISCENESETTELSE

Mobilitetsstudiet har brakt bevegelse og forflytning av mennesker, varer, informasjon og tegn og deres innflytelse på samfunnet til et nytt nivå innen planlegging og byutvikling. Infrastruktur i gate- og byrom har en sentral rolle for hvordan folk opplever og forflytter seg i et området, og det skapes forskjellige interaksjoner av kontakt og samspill. Ole B. Jensen tar opp temaet mobilitetens iscenesettelse og mobilitets vending som fokuserer på at det ligger en dypere mening i forholdet mellom transportsystemer og mennesker som bruker dem.

Jensen viser til i sin bok *Staging mobilities*, at en må se byplanlegging, urban design og arkitektur som fysiske scener for mobiliteten. Her relateres mobilitet i det noe abstrakte etter en teater metafor. En skal oppfatte de mobile situasjonene som iscenesatt. Hensikten er at en skal kunne se og forstå mobile situasjoner fra to perspektiver, iscenesatt ovenfra og nedenfra. Iscenesettelse ovenfra gjøres gjennom planlegging, regulering og design, mens iscenesettelse nedenfra omhandler de menneskelige valg og motiverende handlinger (Ole B. Jensen, 2013). Jensen beskriver mobilitet gjennom modellen «Mobilities in situ» hvor mobilitetens hverdags situasjoner er delt inn i tre dimensjoner, den fysiske dimensjon, den

sosiale dimensjon og den kroppslige dimensjon. Det oppstår interaksjoner mellom trafikanter, og det er alltid kroppslig utført med alt som innebærer kroppslige muligheter, begrensninger og sanser (Ole B. Jensen, Wind & Lanng, 2015). Design av mobile situasjoner er vellykket når planleggeren klarer å designe

og planlegge de fysiske strukturer (iscenesettelse ovenfra) som harmonerer med de menneskelige handlingene (iscenesettelse nedenfra). Det er ønskelig å minimere gapet mellom iscenesettelse ovenfra og nedenfra og få et godt samspill mellom design og handlinger.

Jensen tar også opp temaet Mobilitets vending (Mobilities turn), som legger vekt på at mobilitet er mer enn å forflytte seg fra A til B. Mobilitet tar ikke bare form, eller oppstår av seg selv, men styres av noe eller noen. En må studere mobilitet innenfor alle samfunnsdimensjoner

og Jensen tar utgangspunkt i mobilitets vending hvor han analyserer det videre for å gi en forståelse for forholdet mellom bevegelse, interaksjoner og deres miljø. Mobilitet er planlagt gjennom designet, og iscenesatt ovenfra. Men designet er også handlet ut av mennesker som iscenesetter seg nedenfra (Ole B. Jensen, 2013).



Fig. 14. Staging mobilities modell

KRITISKE KONTAKTPUNKTER

Byer består av strategiske områder hvor forskjellige nettverk møtes og etablerer kontakt. Disse områdene består gjerne av bestemte punkter og koblinger som er mer interessante enn andre, og man kan identifisere disse punkter som kritiske kontaktpunkter. Jensen og Morelli (O. Jensen & Morelli, 2011) definere kritiske kontaktpunkter i artikkelen Critical Point of Contact (CPC) som et område eller en node hvor overlapping av forskjellige nettverk møtes eller kobles sammen, og gjenkjennes av at disse systemene påvirker hverandre.

Jensen og Morelli viser til konseptet som et analyseverktøy for å identifisere forskjellige «hot spots» eller noder innenfor et spesifikt område, hvor disse opptrer som kritiske i den forstand at de vil utgjøre en forskjell for samspillet i et gitt system, eller samspillet for brukeren. Her oppgis det tre analytiske dimensjoner.

- Teknisk: tog, plattformer, billett system, funksjonalitet, urban logistikk, relasjoner til større nettverk.
- Det sosiale: Brukeren, offentlig domene, metro erfaring, følelsen av å bli flyttet individuelt og sosialt, måter å erfare makt.
- Estetik: Designkoder, former, kunst, reklameannonser, skilter og symboler.

Eksempelvis opptrer kritiske punkter på flere nivåer, og kan fremstå som ett eller flere nettverk. T-banenettverket i Oslo er et system som strekker seg forbi kommunegrensene. En T-banestasjon vil være et kritisk kontaktpunkt mellom T-banenettverket og de øvrige transport- og distribusjonsnettverket i byen. Men hvis man tar for seg kun T-banestasjonen som eget punkt opptrer den som et eget nettvert, bestående av flere kritiske kontaktpunkter av ulike slag. Disse kritiske kontaktpunktene vil være billettsystemet, tunneler for passasjerenes tilgang til plattformene, høytaleranlegget og skjermer med reiseinformasjon.

En må kunne se disse dimensjonene i nettverket og menneskelig skala for å få en forståelse av mobile situasjoner. Jensen og Morelli argumenterer for å tilføre infrastruktur og nettverkene en dypere og mer kompleks mening som utfordrer design av mobile situasjoner. En skal kunne se på nettverkene som en del av byen og den urbane kulturen fremfor å redusere dem til ren design av infrastruktur som løser kun en enkel oppgave. Kritiske kontakt punkter tilbyr et godt rammeverk for å forstå måten forskjellige systemer kommer i kontakt, kommuniserer og produserer meningsfulle løsninger (O. Jensen & Morelli, 2011).

Kritisk kontaktpunkter for framtidens Trygve Lies plass vil bli mer kritiske som følge av områdets utvikling. Området som i dag tar

i bruk større arealer til parkering av bil, infrastruktur, og av og på stigning av kollektivtransport, skal utvikle seg til en plass som i tillegg skal romme arealer til opphold og service for beboere og besøkende. Utviklingen av kritiske punkter for Trygve Lies plass går mot en mer «aktiv retning», hvor kollektivtrafikken som i dag er knyttet opp til området skal beholdes og forblir hovedtrafikken i området. Kollektivtrafikken kan være med på å forsterke aktiviteten i området, og forsterker potensialet for flere folk og økt sosial interaksjon med et voksende Furuset. Men forandringer i det kritiske punkt kan være en risk, spesielt hvis designet av plassen ikke imøtekommer omkringliggende funksjoner og økt bevegelse av besøkende av plassen. Trygve Lies plass har forskjellig service og funksjoner som omkranser området, og ny service eller andre bidrag må ikke ta bort fokuset til eksisterende programmer, men heller hjelpe og øke mengden folk som tar i bruk plassen og de omkringliggende programmer.

HVA ER GRØNN MOBILITET?

Grønn mobilitet defineres som transportmidler med lavt karbonutslipp. Disse transportgruppene er fotgjengere, syklist, kollektivtrafikk og el-kjøretøyer (Bymiljøetaten Oslo Kommune, 2015b). Privatbilen er et av det mest brukte transportmidlet her i landet, og i sammenheng med grønn mobilitet vil samkjøring i privatbilen også kunne gå under definisjonen. Grønn mobilitet er satt som et begrep som skal fremme miljøvennlige reisevaner.

Definisjonen er hentet fra FutureBuilt som i regi av Framtidens bygg har gitt ut en veileder for grønn mobilitet. Veilederen redegjør for når og hvordan ulike tiltak skal benyttes innen grønn mobilitet for å kunne oppnå ønsket effekt og hvordan iverksatte tiltak kan måles. (Kummel, Ståhle & Hembäck, 2014).

Grønn mobilitet skal fremme bærekraftige reiser, og legger vekt på at man skal kunne nå dagligdagse behov til fots, og ved lengre avstander benytte seg av sykkel og kollektivtransport. Bilen har en sentral rolle i hvordan vi forflytter oss og det er vanskelig å eliminere bilen i bybildet. Store deler av infrastrukturen i Norge baserer seg på at bilen skal fram, og dette kan til dels hindre effektiv forflytning for fotgjengere, sykkel og kollektivtransporten. Det må skje en endring i hvordan vi planlegger urbane områder. Bærekraftige reiser skal kunne gi flere samfunnsmessige gevinster for alle. Ved å satse på

transportmidler med lavt karbonutslipp vil en redusere CO₂-utslipp og andre luftforurensninger som igjen vil gi en positiv virkning for miljø og helse. Dette vil ha en positiv innvirkning på bymiljøet og sosiale forhold. Effekten av å redusere bilbruken kan føre til større attraktivitet i gate- og byrom, samt gi færre barrierer, ulykker og mindre kø og trengsel. Grønn mobilitet er avhengig av hvor tiltakene iverksettes og hvor mange som påvirkes, og effekten av denne strategien vises først når nye byområder er tatt i bruk (Kummel, et al., 2014).

Grønn mobilitet snur på det tradisjonelle trafikkhierarkiet. Fotgjengerne skal prioriteres først, og deres tilstedeværelse i gate- og byrom er viktig i tid og rom. Fotgjengere er etterfulgt av sykkeltrafikk, kollektiv og til slutt biltrafikken. Byplanlegging har lenge vært i motoriserte kjøretøyers favør, siden 1960-tallet, noe som har medført at myke trafikanter og kollektivtransport har måtte vike for kjørefelt og parkeringsplasser for bilen. Viktige grunnforutsetninger for å arbeide med grønn mobilitet i bybildet, er tilgjengelighet til kollektivtrafikk, tilknytning til gang- og sykkelnettverk og bebyggelsens struktur og tetthet. Disse utgjør alle en forutsetning for å kunne oppnå et godt grønt mobilt samfunn. De offentlige uterommene og deres utforming er viktige elementer i bybildet, for det er i disse rom at koordinering og prioritering av ulike transporttyper blir konkret (Kummel, et al., 2014).



Fig. 15. Syklister i København



Fig. 16. Følgjengere i Tokyo

HVORDAN SKAPE ET VELFUNGERENDE SHARED SPACE ANLEGG

Det finnes mange virkemidler som er med på å definere Shared space. I dette avsnittet er det valgt å trekke fram de virkemidlene jeg ser på som viktige for å kunne planlegge for et velfungerende Shared space anlegg. Disse er kategorisert i gruppene; Utrygghetsfølelsen, Samspill, Byrom og Universell utforming og sikkerhet, med underliggende hovedpunkter. Disse virkemidlene gir retningslinjer for fysisk utforming som vil kunne påvirke menneskelig atferd og handlinger fra de ulike trafikantergruppene.

Utrygghetsfølelsen

Skape en utrygghetsfølelse på plassen. Utrygghetsfølelsen skal ikke være av negativ betydning, men heller gi positiv effekt gjennom å skape bedre trafiksikkerhet og atferd som man ønsker å oppnå på plassen. Utrygghetsfølelsen kommer når trafikkstyringselementer som fortauskanter, skilting, veimerking eller lysregulerende tiltak, er redusert eller fjernet fra gaterommet.

Samspill

I sammenheng med utrygghetsfølelsen som skapes på plassen, gjøres dette bevisst for å skjerpe oppmerksomheten til de ulike trafikantene og få til et godt samspill. Samspill mellom trafikantergruppene oppnås ved at kjøretøyene har lav hastighet slik at det er mulig å opprette øyekontakt med de ulike gruppene. Da får trafikantene mulighet til å observere og analysere situasjonen og en unngår farlige situasjoner. Et godt samspill oppnås når trafikantene gjensidig viker for hverandre.

Byrom

Det er viktig at plassen er tydelig definert så trafikantene forstår at dette er et gaterom som skiller seg ut fra konvensjonell gateutforming. Plassen skal gi følelse av et sted, og bør inneholde andre kvaliteter som inviterer folk inn. Opprettelse av sosialsone gir muligheter for å integrere opphold og rekreasjon, samtidig som ulike trafikantergrupper har mulighet til å krysse plassen.

Universell utforming og sikkerhet

Et byrom bør kunne være tilgjengelig for alle og ikke ekskludere visse brukergrupper. Det bør jobbes opp mot å utforme plassen etter universell utforming prinsipper så langt det lar seg gjøre. Tiltak som kontrast i belegning eller ledelinjer skaper større sikkerhet for eldre og de med synshemming. Opprettelse av Safe space sikrer bedre tilgjengelighet for de myke trafikantene, ettersom denne gruppen er mest utsatt i trafikkbilde. For at trafikantene skal ha godt samspill dagtid som kveldstid bør det legges til rette for belysning som lyser opp området godt.

VIRKEMIDLER FOR Å OPPNÅ
VELFUNKERENDE SHARED SPACE

UTRYGGHETSFØLELSE

- Redusert bruk av veimerking
- Redusert bruk av skilting
- Redusert bruk av fortauskanter
- Redusert bruk av lysregulering

SAMSPILL

- Oppnå øyekontakt mellom trafikantene
- Observere og analysere situasjonen
- Lav hastighet
- Gode krysningsmuligheter

BYROM

- Følelsen av et sted
- Sosialsone
- Mulighet for opphold og rekreasjon

UNIVERSELL UTFORMING
OG SIKKERHET

- Tilgjengelighet for alle
- Gode lederlinjer
- Tilføre "safe space" der det er behov
- Godt opplyste områder
- Ryddig og enkel vedlikehold

Fig. 17. Diagram over virkemidler for hvordan oppnå velfungerende Shared space.

ANALYSE

KONTEKST

PROJEKTOMRÅDE

VEGNETT

GANG- OG SYKKEL

KOLLEKTIVTRANSPORT

PARKERING

BEBYGGELSE OG FUNKSJONER

SKYGGEANALYSE

BLÅGRØNN STRUKTUR

TOPOGRAFI

PROSJEKTOMRÅDETS KRITISKE KONTAKTPUNKT

Analysekapittelet har som mål å få en grunnleggende forståelse av prosjektområdet. Registreringer og analyse baserer seg på to scenarioer, dagens situasjon og framtidig utvikling av Furuset sentrum. Dagens situasjon fokuserer på eksisterende kvaliteter og miljø. Framtidig utvikling tar for seg den nye områdeplanen for Furuset som er nå til høring. Det er valgt å kombinere disse scenarioene i analysedelen for å få et helhetlig inntrykk av hvilke kvaliteter og behov Furuset står ovenfor.

KONTEKST

Furuset er en drabantby og ligger i sørøstlige delen av Groruddalen. Som en typisk drabantby er bebyggelsen strukturert med lavblokker, og disse omkranser sentrumsområdet med innslag av store, sammenhengende grønne friområder. Sør for Furuset ligger Østmarka, et større skogsområde som strekker seg ned mot Enebakk. Selve prosjektområde for denne oppgaven befinner seg i hjerte av Furuset sentrum, og er en del av kollektivknutepunktet for bydelen Alna.

Prosjektområdet er omkranset av forskjellige programmer og aktiviteter som hører til Furuset sentrum. Sosiale funksjoner og offentlige tjenester er konsentrert i sentrumsområdet, mens ytre del av sentrumskjernen består for det meste av ren homogent boligbebyggelse. Barne- og ungdomsskole ligger i nærområdet, hvor det også er plassert idrettsanlegg og friområder som inviterer til sportslig aktivitet og lek for Furusets beboere.

Dagens Furuset har innslag av urbane og grønne kvaliteter som er viktige elementer for å fremme identiteten til drabantbyen. Selve område gjennomgår en transformasjonsfase, og i de siste årene har det blitt opparbeidet planer og renoverte ytterligere utearealer. Det har vært nødvendige å ta tak i en rekke opprustningsprosjekter for å bedre bo- og miljøkvaliteten i området, og med Groruddalssatsningen i spissen,

er Furuset på vei til å bli et mer klimavennlig rettet drabantby som skal være et forbilde for lignende områder. Med en ny områdeplan til høring er det behov for å utvikle utearealet av sentrumsområde, og nå er det Trygve Lies plass som står for tur. Trygve Lies plass er oppgavens prosjektområde, og vil bli en viktig møteplass for innbyggerne og tilreisende.



Fig. 18. Oversiktskart av Furuset

Hva definerer dagens Trygve Lies plass? Ut i fra dagens definisjon utgjør Trygve Lies plass parkområdet rundt Trygve Lies statuen, samt veisløyfa som betjener buss, og parkeringsanlegget som hører til Furuset senter. Denne definisjonen kan være vanskelig å forholde seg til ettersom store deler av dette området gir lite rom til opphold og store deler av arealet brukes til parkering. Dagens definisjon av plassen virker for generell, og gir lite inntrykk av Trygve Lies plass som et sted. Det er mer naturlig å omdefinere Trygve Lies plass til byrommet som avgrenses av Furuset senter og busstraseen, som omfatter et mindre parkområde med sitteplasser, stier og Trygve Lies statuen.

Ved å oppholde seg på plassen tar man innover seg mange forskjellige inntrykk. Det finnes liv og aktivitet i området, men store deler av denne aktiviteten er for det meste folk som går forbi til Furuset senter eller T-banen, biler som leter etter parkeringsplasser eller busser langs busstraseen. En oppfatter

plassen som sterkt preget av gjennomfartstrafikk.

Trygve Lies plass er utformet med forskjellige materialer, men området preges mest av asfalterte overflater som betjener infrastrukturen og parkeringsareal. Parkplassen rundt Trygve Lie statuen er strukturert med stier for gjennomgang og skaper mindre oppholdsplasser med belegning av grus, brostein, treverk og bark. De varierende materialene er en del av en nylig installasjon av midlertidige hagekasser som er plassert på plassen. Hagekassene gir mulighet for å plante forskjellige blomstersorter, og disse definerer soner med sitteplasser og skaper mindre intime rom på plassen. Men igjen virker dette område til å stå tomt i vinterhalvåret og lite brukt. Som en del av parkområde rundt Trygve Lies statuen finnes det en mindre gressplen som strekker seg mot boligblokkene. Med innslag av gress, trær og annen vegetasjon myker dette området opp Trygve Lies plass som ellers er omkranset av harde overflater.

PROSJEKTOMRÅDE

Møbleringen av plassen skaper stor kontrast til de naturlige elementene til parken. Det er plassert sittegrupper i plast som er sirkelformet med sterk rød og grønn farge som bryter opp plassen. Det er også plassert sitteplasser som er integrert i konstruksjonen av hagekassene, disse er av tre og forblir mer anonyme i dets utforming.

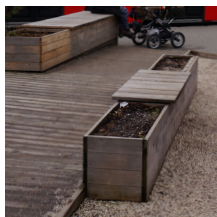
Dagens Trygve Lies plass er mer inviterende i sommerhalvåret når de grønne elementene kommer fram, og selve plassen mangler en helårsfunksjon som kan tiltrekke seg brukere året rundt. I dag er plassen en del av kollektivknutepunktet og dette er ønskelig å opprettholde i den kommende design, samt skal plassen utvides og gi mer rom til opphold og aktivitet. Helhetsinntrykket av plassen er at Trygve Lies plass er et område for gjennomgang til omkringliggende funksjoner og av- og påstigning av buss og T-bane. Plassen er et sentrert punkt for gjennomgang og bevegelse, og dette gjør at deler av området står ubrukt. Det er behov for noe ekstra som gjør at folk oppholder seg der over lengre periode.





Variierende materialer - grus, treverk, stein, brostein, bark og asfalt

TRYGVE LIES PLASS



Statuen av Trygve Lie som ser utover plassen

Innslag av trær, busker, gress og hagekasser myker opp de harde elementene som omkranser plassen



Fig. 19. Bildecollage fra Trygve Lies plass

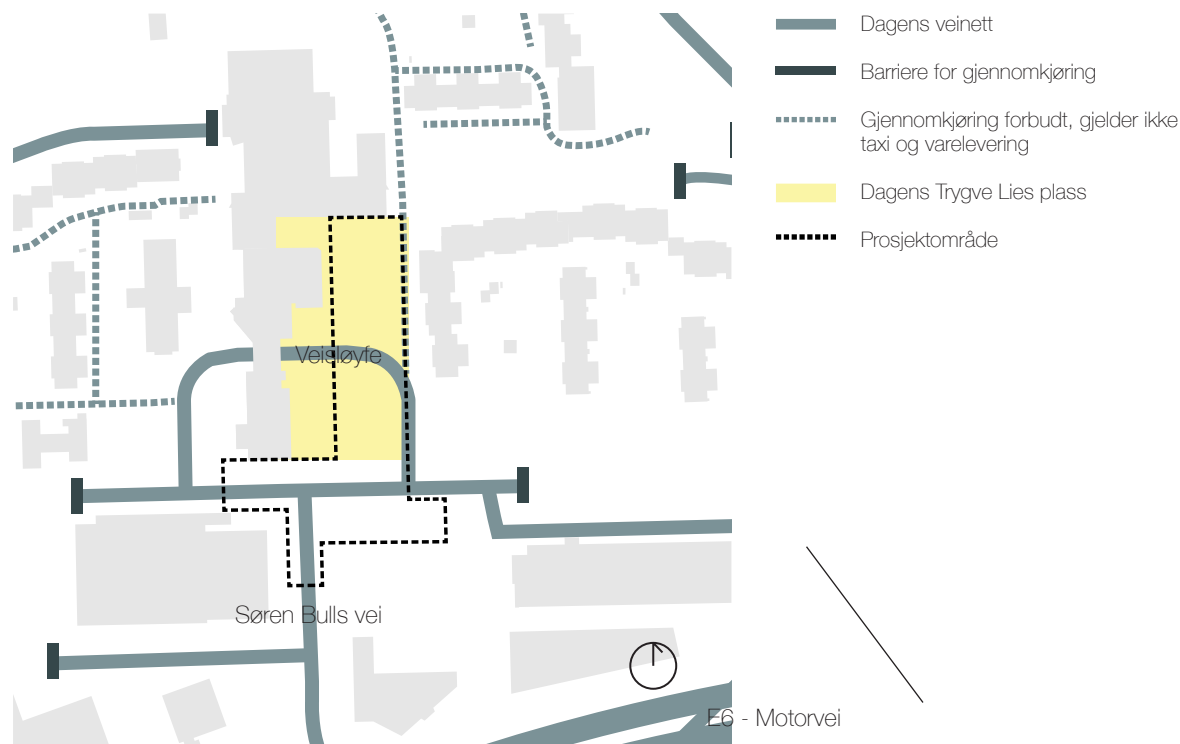


Fig. 20. Kart som viser vegnettet. Dagens situasjon

DAGENS VEGNETT

Dagens overordnede vegnett for Furuset fører biltrafikken langs ytterkantene av sentrumsområde, og rammer inn kjernen av Furuset. Dette gjør så at det ikke er gjennomfartstrafikk i sentrumsområdet og lokalvegnettet er strukturert av blindveier eller fysiske sperringen som hindrer motorisert transport for gjennomkjøring i boligfelt og sentrum.

Sentrum betjenes kun av en vei, Søren Bulls vei. Søren Bulls vei har atkomst fra sør, og deler seg inn i mindre avkjørsler som fører til parkering for næringslokaler, sentrumsformål og boliger. Innenfor prosjektområdet er det i dag veisløyfe og kryss for Søren Bulls vei. Veisløyfa fungerer som en busstrase og er et sentralt kollektivknutepunkt for bydelen Alna. Det er ikke lov med gjennomkjøring av bil i veisløyfa, men deler av veisløyfa fungerer som atkomster til parkeringsplasser som er etablert i sentrum. Med kun en atkomst er sentrum svært dominert av motoriserte kjøretøy



Fig. 21. Kart som viser vegnettet. Framtidig utvikling

FRAMTIDIG UTVIKLING AV VEGNETTET

Den nye områdeplanen for Furuset ønsker å skape en ny og forbedret bymessig forbindelse i sentrum fra øst til vest. Den nye forbindelsen skal opprettes som et langstrakt gaterom, Bygata, og vil erstatte deler av den eksisterende Søren Bulls vei (Plan- Og Bygningsetaten, 2014). Bygata skal inneholde urbane kvaliteter og blir en viktig akse for den fremtidige utviklingen. Bygata vil koble seg på lokalvei i øst, som blir en ny atkomst for Furuset sentrum. I vest er det planlagt å koble Søren Bulls vei til Papyrusgata. Papyrusgata utformes som et gatetun og er forbeholdt lav fart, og planlegges ikke for gjennomkjøring. Den eksisterende veisløyfa som har betjent som busstrase vil bli fjernet, og dette området åpner for ny utforming av Trygve Lies plass. En ny veisløyfe vil bli etablert rundt Furuset Forum.

Prosjektområdet er i dag svært preget av trafikken som befinner seg i sentrum. Dette skaper til tider kaotiske tilstander med kun Søren Bulls vei som eneste atkomst. Den nye områdeplanen åpner opp for to atkomster og gjør så at trafikken skal kunne fordeles og gi bedre flyt i sentrumsområdet. Det er da viktig at det etableres et tydelig system som styrker den urbane aksene.



Fig. 22. Kart som viser soner for gang- og sykkel. Dagens situasjon

DAGENS GANG- OG SYKKELNETTVERK

Furuset har et solid etablert fotgjengernettverk som gir tilbud til både turveier i grønne omgivelser og fotgjengervennlige soner langs de forskjellige boligområdene. Gangstiene strekker seg mellom borettslagene, og fører til både offentlige og halvprivate gårdsrom. Spesielt rundt skole og barnehagene er det godt etablerte gangforbindelser.

Det er også etablert sykkelruter som kobler Furuset med omkringliggende forsteder og bydeler. En av Oslos hovedsykkelveier ligger langs E6 og går forbi Furuset sentrum. Denne ruten har en svak kobling til sentrumsområdet, og det er få som tar i bruk tilbudet og bruker sykkel som transportmiddel til hverdags. Dette er gjerne noe som gjelder hele Groruddalen, hvor spredning av forsteder og barrierer i infrastruktur fører til at folk tar i bruk andre transportmidler for reise (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a).

Furuset sentrum er dominert av motoriserte kjøretøyer og skaper et lite attraktivt miljø for de myke trafikantene. Dette merkes spesielt innenfor prosjektområdet hvor det er få krysningpunkt, og folk velger å krysse veien ved andre punkter, som videre kan skape farlige situasjoner. I sentrum er det etablert fortau og soner for de myke trafikantene langs veinettet og bebyggelsen. Fortauene varierer i bredde og til tider avsluttes brått og generelt lite sammenhengende. Ved dagens Trygve Lies plass er det etablert flere stier som krysser hverandre og skaper en egen fotgjengervennlig sone i byrommet.

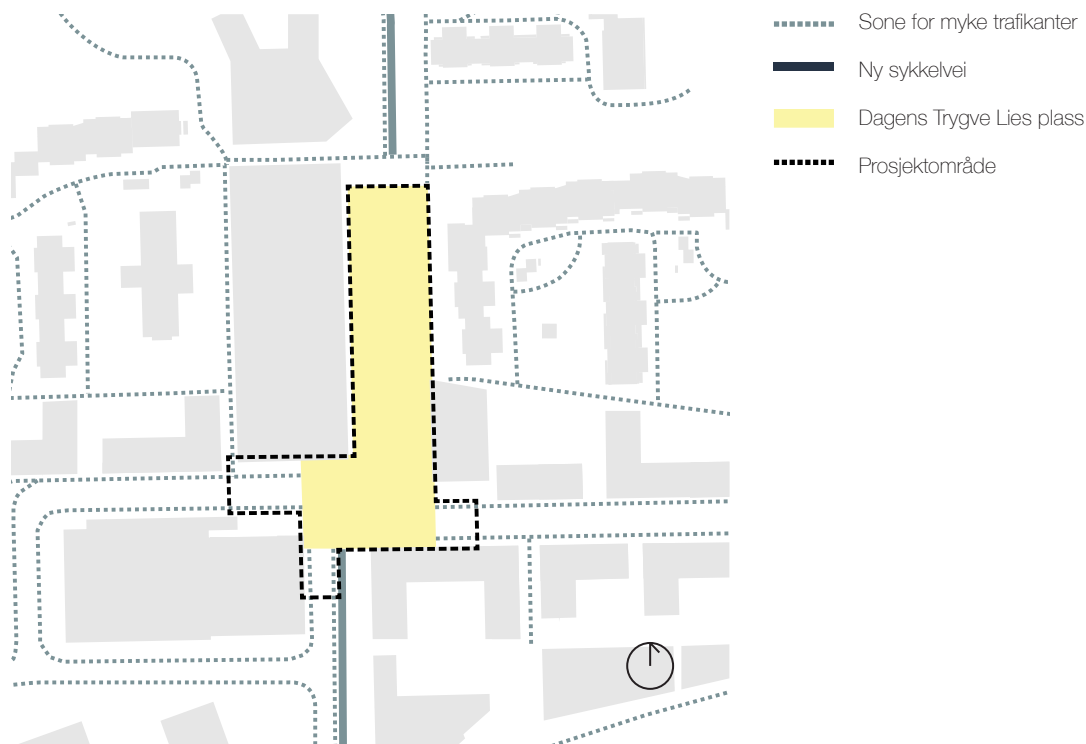


Fig. 23. Kart som viser soner for gang- og sykkel. Framtidig utvikling

FRAMTIDIG UTVIKLING AV GANG- OG SYKKELNETTVERKET

Det nye planforslaget bygger videre på det eksisterende gang og sykkelveisystemet, samtidig som nye strukturer tilføres. Bygata skal bli en fotgjengervennlig akse, og det etableres brede gangsoner på begge sider av kjørearealet. Fra nord til sør skal det etableres en blågrønn akse som vil være rettet mot gange og sykkel. Her vil det etableres sykkelvei som skal koble seg på hovedsykkelveien som går langs E6. Stier og gangveier skal kobles opp til disse aksene, og Trygve Lies plass skal bli et naturlig knutepunkt for myke trafikanter, og utvikles til et attraktivt reisemål og gjennomfartsområde. Planen er å etablere 250 parkeringsplasser for sykkel på plassen som er forbundet med buss og T-banestasjonen, samt sentrumsformålene og torget. (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a).

De myke trafikantene vil ha en sentral rolle for den framtidige utviklingen på Furuset. For å kunne øke antallet av folk som velger å reise til fots eller sykkel er det viktig å tilrettelegge for et sammenhengende og fornuftig nettverk for disse. Brede gang- og sykkelsoner og underlag av god kvalitet er viktig for å kunne skape et godt miljø for disse gruppene.

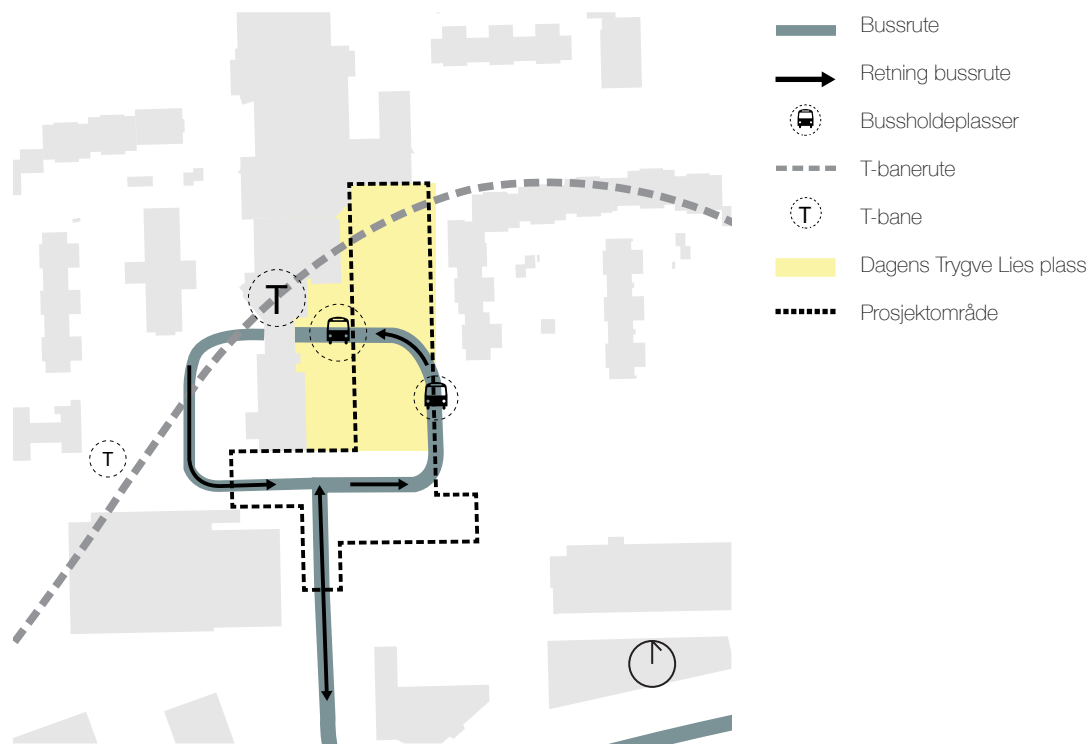


Fig. 24. Kart som viser kollektivtrafikk. Dagens situasjon

DAGENS KOLLEKTIVTRANSPORT

Furuset er distriktsentrum for bydelen Alna og utgjør et kollektivknutepunkt for en stor mengde pendlere og reisende daglig. Kollektivtransporten i området består av buss og T-bane, og er i dag etablert i veisløyfa innfor prosjektområdet. T-banenettverket er under bakkenivå, og har hovedinngangsparti i samme bygg som Furuset senter, vendt ut mot Trygve Lies plass. Det finnes også en avsidesliggende inngang til T-banestasjonen på parkeringsplassen vest for prosjektområdet. T-banestasjonene er utstyrt med billettautomater ved hovedinngangspartiet, og banen går i to retninger, mot Oslo sentrum og Ellingsrudåsen. I tillegg til T-bane betjenes Furuset sentrum av regionale og lokale bussruter, og har ca. 3000 bordstigninger hver dag (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a). Dagens bussholdeplasser er lokalisert i ytterkanten av veisløyfa, og det passerer ca. 600 busser i denne sløyfa daglig (Galleberg & Fritzen, 2014). Bussholdeplassen nærmest

Furuset senter er utstyrt med tak og sitteplasser, samt er det etablert sykkelparkering rett ved, mens bussholdeplassen ved atkomsten til veisløyfa er kun markert med skilt og brukes for det meste til avstigning.

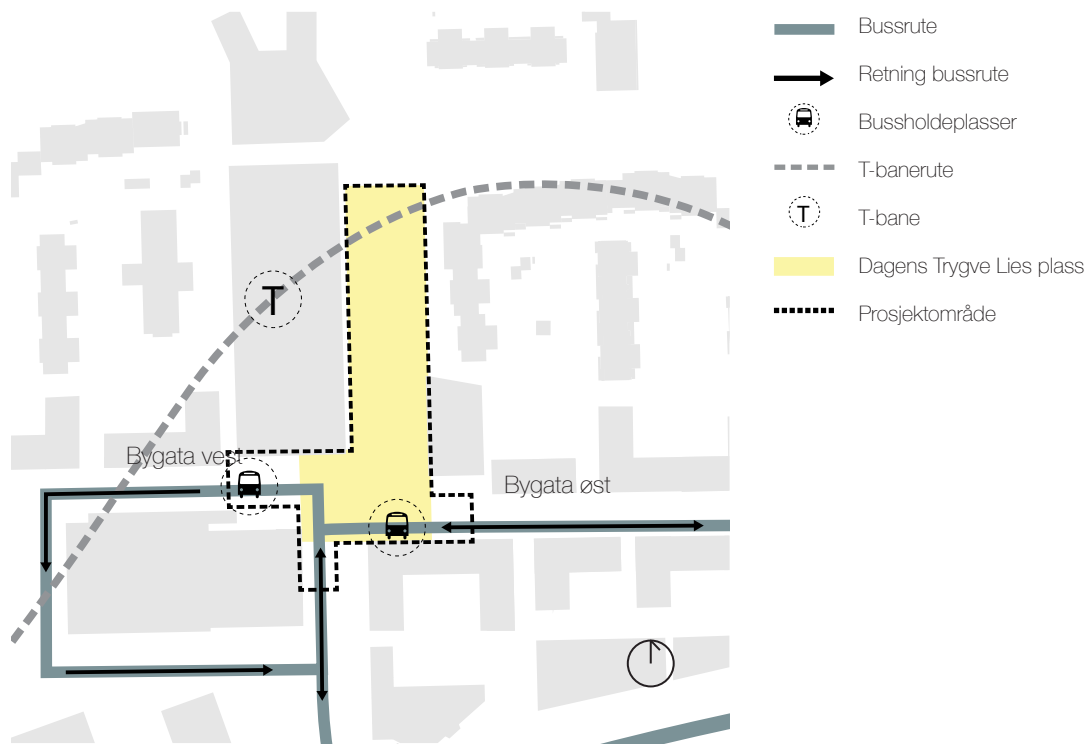


Fig. 25. Kart som viser kollektivtrafikk. Framtidig utvikling

FRAMTIDIG UTVIKLING AV KOLLEKTIVTRANSPORT

Bygata vil bli en viktig urban akse for sentrumsområdet som skal fremme bymessige kvaliteter. Bygata skal bli den nye busstraseen for sentrum, og det er ikke ment for biltrafikk i dette område. Bussrutene vil i hovedsak komme fra Bygata øst til bygata vest, for så følge den nye veisløyfa før den tar av på Søren Bulls vei. Det vil også komme buss fra Søren Bulls vei som tar av til Bygata øst, men den vil ikke være like trafikkert. Det skal opprettes nye plasseringer for busstopp langs Bygata, og disse er det ønskelig å plassere både øst og vest for Trygve Lies plass. T-bane stasjonen vil ligge på samme plass som i dag og ha samme inngang som Furuset senteret.

I dag har Furuset et godt kollektivtilbud med høy frekvens av buss på bakkeplan, samt T-banelinje til Oslo sentrum og Ellingsrudåsen. Dagens veisløyfe for busstraseen er svært folksomt i rushtiden, og det kommer ofte 2-3 busser samtidig eller innen korte intervaller. Dette gjør så at plassen framstår noe kaotisk og vanskelig å avvikle. Ved utbygging av den nye områdeplanen vil det bli tilført flere boliger, areal til næringslokaler og sentrumsfunksjoner i sentrumsområdet. Dette vil føre til at det blir flere folk i område, og det blir da viktig å utvikle et robust og attraktivt kollektivsystem for at folk vil velge kollektivtransport fremfor bilen. Innenfor prosjektområdet blir det viktig å ha god flyt i busstrafikken, samt skape attraktive holdeplasser som beskytter for vær og vind, er godt tilgjengelig og synlig langs den urbane aksene. Det er ikke nevnt hvor mange holdeplasser som er nødvendig, men med kommende utvikling trengs det flere holdeplasser enn hva det er i dag.

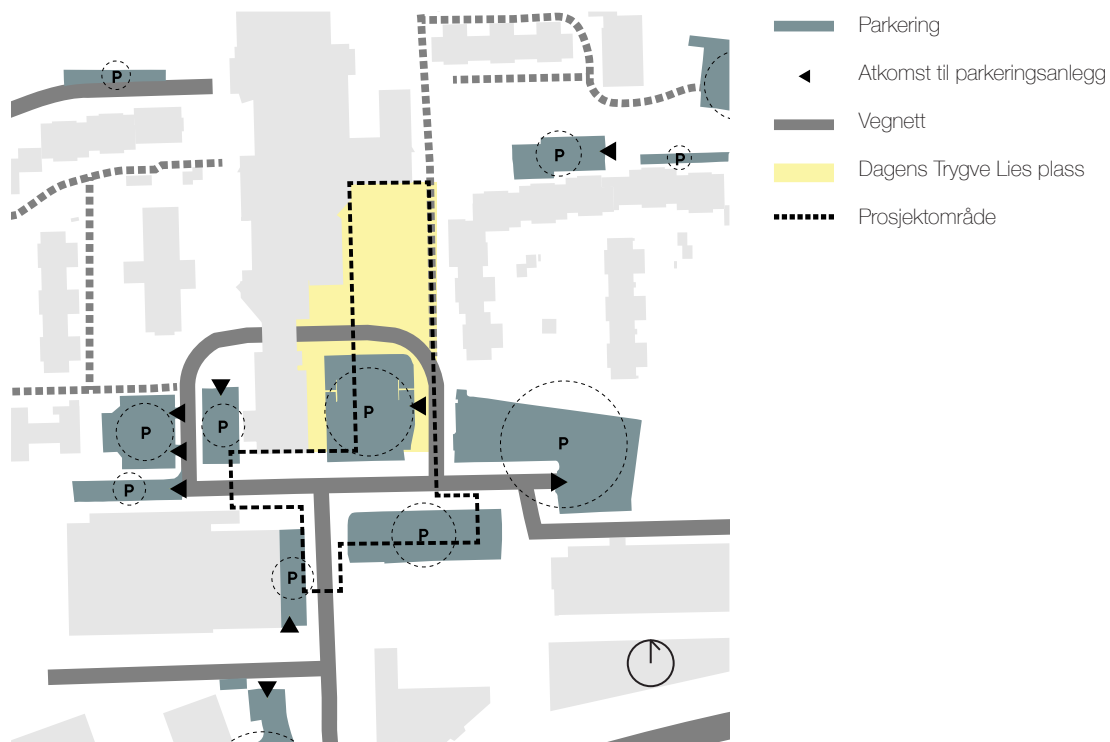


Fig. 26. Kart som viser parkeringsanlegg. Dagens situasjon

DAGENS PARKERING

Parkeringsdekning av de forskjellige områdene på Furuset er varierende. Boligområdene har parkering på privat tomt eller i gaterommet. Blokkbebyggelsen deler fellesparkering, samt er det tilrettelagt for underjordisk parkeringskjeller for borettslagene, hvor disse har en dekning på ca. 0,6 per leilighet.

Furuset sentrum har offentlige parkeringsarealer spredt på 4-5 parkeringsplasser, hvor disse er av lav standard og til dels vanskelige atkomster (Galleberg & Fritzen, 2014). Parkeringsarealer er det første man møter i Furuset sentrum, og bilen er et dominerende element. Parkeringsanlegget innenfor prosjektområdet i nord ligger i terreng, og er fordelt på to nivåer på med ca. 2500 kvadratmeter. Nivåene er koblet med ramper, hvor det også er ramper ned til tilhørende parkeringskjeller. Parkeringskjelleren går over fire etasjer,

og er gammel med behov for renovering. Eksisterende parkeringshus, eksklusiv overflateparking har til sammen 202 parkeringsplasser, hvor parkeringen på bakkeplan har 65 plasser og 7 handikapparkeringer. Det er ingen direkte kontakt mellom parkeringshuset og kjøpesenteret eller T-banestasjonen. Og selve brukerne av parkeringsplassen er forbeholdt kjøpesenteret, offentlige tjenester eller besøkende mot parkeringsavgift.

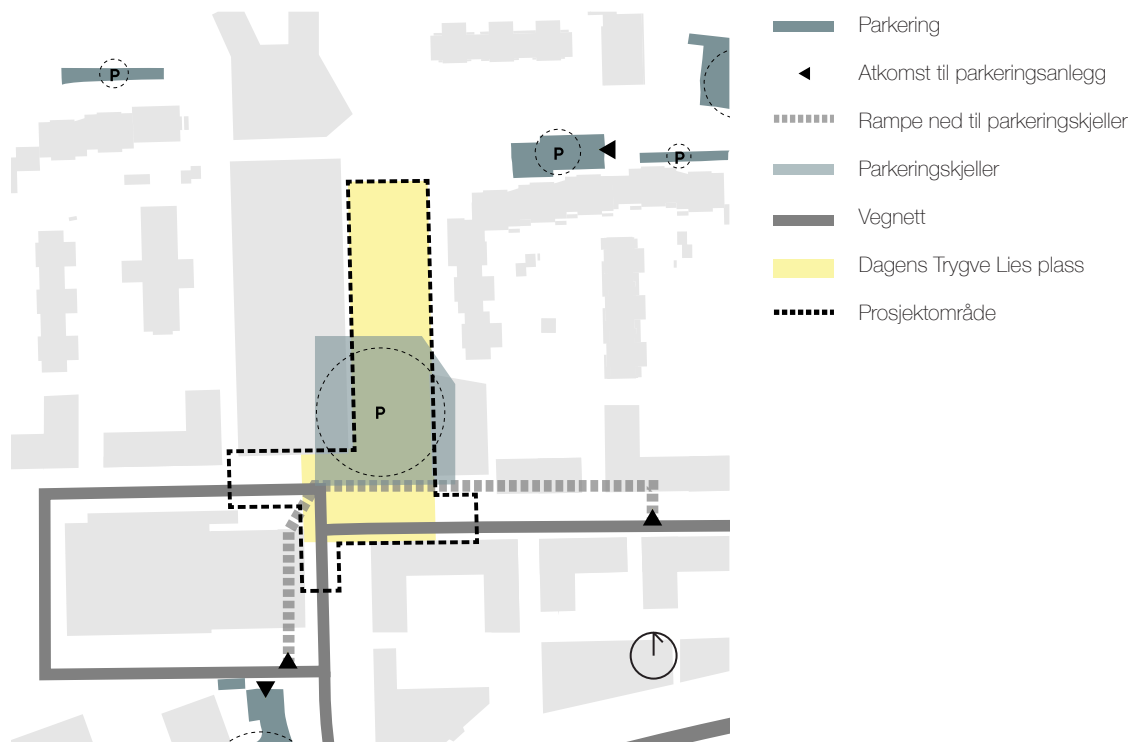


Fig. 27. Kart som viser parkeringsanlegg. Framtidig utvikling

FRAMTIDIG UTVIKLING AV PARKERING

Den nye områdeplanen foreslår å fjerne bilparkering på bakkeplan, og legge bilparkering i parkeringskjeller under Trygve Lies plass. Atkomstene til parkeringskjelleren skal legges slik at biltrafikken ikke benytter seg av sentrale deler av Furuset sentrum. Det vil bli etablert to atkomster til parkeringskjelleren, en fra Papyrusgata i vest ved Furuset Forum, og en fra Bygata øst. Det skal være tilrettelagt for mulig gjennomkjøring i parkeringshuset (Galleberg & Fritzen, 2014).

Ved å fjerne bilparkering fra bakkeplan åpnes det for store arealer til utvikling. En stor del av disse arealene vil brukes til å etablere ny bebyggelse, infrastruktur og grøntområde. Innenfor prosjektområdet åpner det seg for å etablere nye funksjoner til Trygve Lies plass. Oslo kommune har indikert ønske om å etablere sykkelhotell i område. Et sykkelhotell vil være et attraktivt tilbud for parkering av sykkel i sikre lokaler. Trygve Lies plass er et mulig sted for å kunne etablere et sykkelhotell, og en vil da erstatte parkering for bil med parkering for sykkel.

DAGENS BEBYGGELSE OG FUNKSJONER

Bebyggelsen på Furuset ble etablert på slutten av 1970-tallet og utgjør en helhetlig drabantby i dets struktur og utforming. Det finnes flere varianter av boligbebyggelse i Furusets mange områder, hvor nordvest preges av eneboliger og villabebyggelse med privat tomt og hage, mens boligbebyggelsen som omkranser sentrum utgjør ulike varianter av blokkbebyggelse som hører til de forskjellige borettslagene. Blokkbebyggelsen varierer mellom 3-8 etasjer og har romlige utearealer med lekeplasser. Blant boligbebyggelsen er det strategisk plassert funksjoner som barnehager og skoler, og sentrum av Furuset finnes de viktigste offentlige funksjonene.

Bebyggelsen som omkranser prosjektområdet inneholder forskjellige funksjoner og sentrumsrettet virksomheter. Her finnes et kjøpesenter, et offentlig bibliotek, en moské, idrettsanlegg, kontorer og andre offentlige tjenester (inkl. kommunale tjenester, tannlege, lege, seniorsenter etc.) Disse virksomhetene trekker til seg folk og vil ha en påvirkning for hvilke brukergrupper og aktivitet som finner sted på Trygve Lies plass.

FURUSET SENTER

Furuset senter er et kjøpesenter for handel, men inneholder lokaler for andre virksomheter. I dag har senteret rundt 25 butikker, og et gulvareal på ca. 6600 kvm. Bygget inneholder flere offentlige tjenester som er lokalisert i de øverste etasjene (NAV, sosialkontorer, kommune administrasjon, samt lokale organisasjoner, tannlegesenter og andre helsetjenester) (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a). Svømmehall og idrettsanlegg er plassert nord for prosjektområde i nærheten av Gran skole. Den fremtidige plasseringen av disse tjenestene kan endre seg etter omregulering av Furuset sentrum, men disse vil forbli i sentrumsområdet i nærhet til Trygve Lies plass og kollektivtransporten.

BIBLIOTEK

Bibliotek og aktivitetshus er i samme bygning som kjøpesenteret, og ble gjenåpnet som nytt mars 2016. Biblioteket er en kulturell møteplass for alle generasjoner, og har et høyt antall brukere med ca. 160 000 besøkende i året (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a). Her tilbys det forskjellige arrangementer og aktiviteter, samt en liten kafe i andre etasje. Bygget har en glassfasade med utsikt over parkeringsplassen i veisløyfa. Utsikten er ganske trist, og fremtidig utvikling av Trygve Lies plass bør utvikles i samsvar til det kulturelle innholdet biblioteket har i dag.

FURUSET FORUM

Furuset Forum er en flerbrukshall som ligger sørvest for Trygve Lies plass. Her tilbys det sport og aktivitetssenter for forskjellige idretter, og til tider konserter. Hallen har ca. 1500 tilskuerplasser, og brukes av barn og unge daglig.

MOSKE

Bait-un-Nsar er Nordens største moske og ble åpnet i 2011. Bygget har et areal på 4000 kvm, og består av bønnesaler, kontorer, flerbrukshall og storkjøkken, og har plass til over 4000 mennesker. Moskeen ligger sør for Trygve Lies plass og grenser til E6 i sør. Bygget har en kuppel på 15 meter, og minareten rager 21 meter over bakken (Furuset moske).

BOLIGBEBYGGELSE

Boligbebyggelsen som grenser til Trygve Lies plass er lavblokker på 5 etasjer. Inngangspartiene er vendt mot fellesarealene, og her er det tilrettelagt for lekeplasser og oppholdsrom for beboerne. Det er kun fasadene med verandaer som er rettet mot plassen.



Furuset aktivitetspark

Furuset Forum - Idretsanlegg

Moske

Sykehjem

T-banestasjon - Bussholdeplasser

Furuset senter - Bibliotek - Handel k

Verdensparken

Boliger - Leiligheter - Lavblokk - Lekeplasser

Fig. 28. Illustrasjon av funksjoner på Furuset. Dagens situasjon



Fig. 29. Kart som viser ny bebyggelse på Furuset. Framtidig utvikling

FREMTIDIG UTVIKLING - BEBYGGELSE OG FUNKSJONER

Den nye områdeplanen satser på en kraftig utbygging av sentrumsområdet. Den nye bebyggelsen skal ha høy tetthet og blandet bruk som inneholder forskjellige funksjoner som bolig, næringslokaler og sentrumsformål. Bebyggelsen som er vendt mot Trygve Lies plass og Bygata skal utvikles med offentlige tjenester i første etasje. Disse vil være tjenester som butikker, restauranter, kafeer eller andre publikumsrettet virksomheter (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a). Selve strukturen på bebyggelsen vil definere gate- og byrom.

Den nye områdeplanen satser på en kraftig utbygging av sentrumsområdet. Den nye bebyggelsen skal ha høy tetthet og blandet bruk som inneholder forskjellige funksjoner som bolig, næringslokaler og sentrumsformål. Bebyggelsen som er vendt mot Trygve Lies plass og Bygata skal utvikles med offentlige tjenester i første etasje. Disse vil være tjenester som butikker, restauranter, kafeer eller andre publikumsrettet virksomheter (Bymiljøetaten Oslo kommune, 2015a). Selve strukturen på bebyggelsen vil definere gate- og byrom.

SKYGGEANALYSE



Fig. 30. Skyggeanalyse av den nye bebyggelsen. Fra 3D modell.

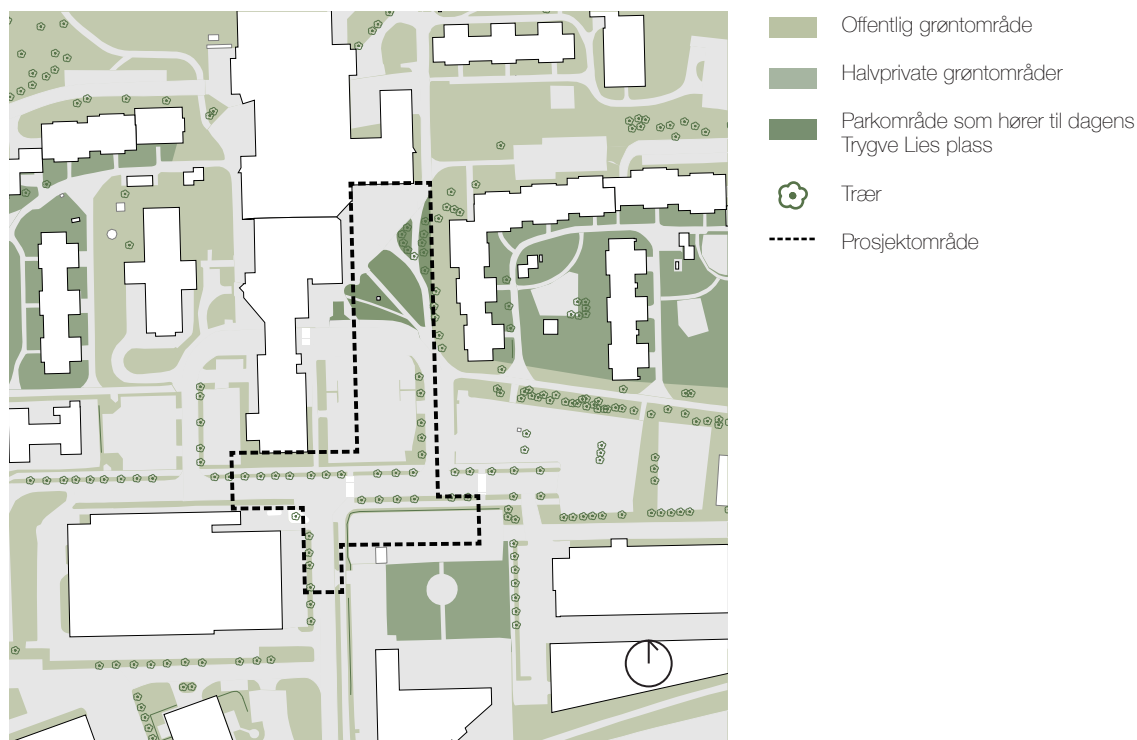


Fig. 31. Eksisterende grøntområder på Furuset

DAGENS BLÅGRØNNE STRUKTUR

I dag finnes det store, sammenhengende grønne arealer som strekker seg blant de bebygde områdene på Furuset. Grøntarealene varierer fra åpne parkområder som følger terrenget i dalen, og mindre skogsområder bestående av varierende vegetasjon. Parkområdene er offentlige friområder, og her er det tilrettelagt for lekeplasser, grillplasser og varierende terreng som inviterer til opphold og aktivitet. Skoler og barnehager er gjerne plassert i nærheten og har god tilgang til disse offentlige uteområdene. Borettslagene er satt i tun og har halvprivate fellesareal til disposisjon med lekeplasser og oppholdssoner for beboerne. Villabebyggelsen med halvprivate hager fremstår også som en del av Furusets grønne struktur. Det finnes også mindre bekker som strekker seg gjennom dalen. I dag er flere av bekkene lagt i rør og ikke synlige fra bakkeplan.

Furuset sentrum tilbyr også grønne kvaliteter, men i mindre omfang. Langs vegnettet er det beplantet trær og busker. Ved dagens Trygve Lies plass finnes det et mindre parkområde med gressplen og trær som står i kontrast til plassens asfalterte overflater. Her er det også plassert midlertidige hagekasser som gir en romlig kvalitet og mulighet for annen type beplantning.

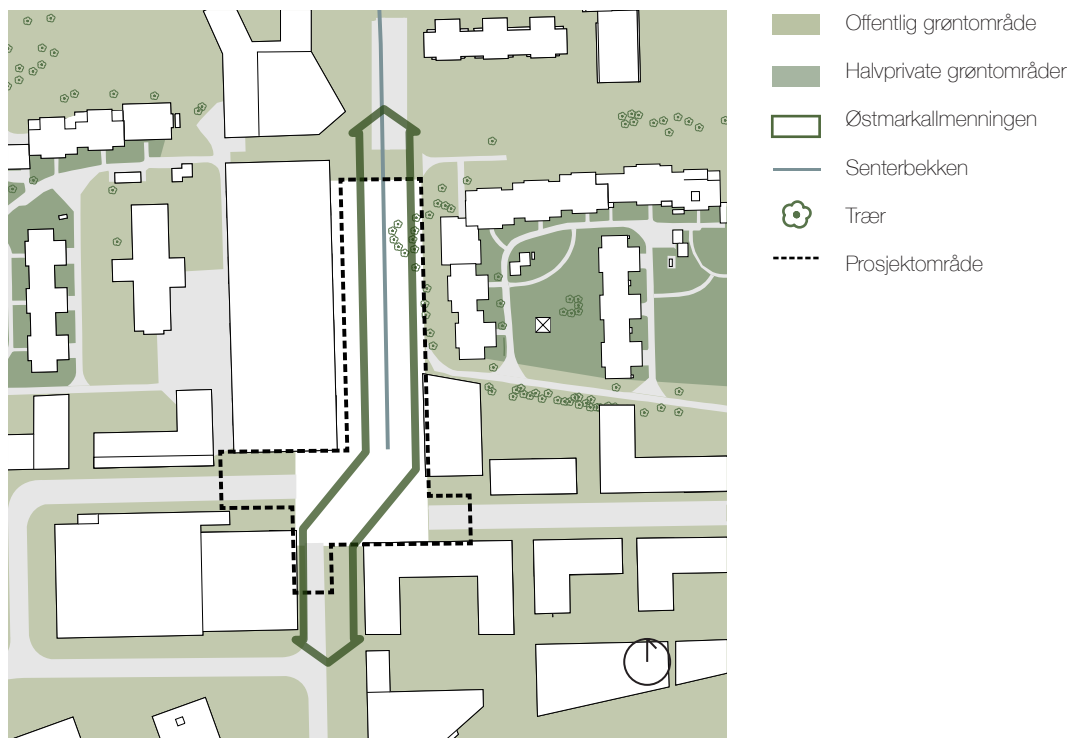


Fig. 32. Tilføring av Østmarkallmenningen

FRAMTIDENS BLÅGRØNNE STRUKTUR

Den nye områdeplanen ønsker å styrke blågrønne kvaliteter i sentrumsområdet. Dette skal gjøres ved å etablere et grøntdrag, Østmarkallmenningen, som vil gå på tvers av Groruddalen, fra Østmarka, gjennom Furuset til Fossumbekken. Dette tiltaket vil skape nye muligheter for aktiviteter, opplevelser og opphold, og vil prioritere de myke trafikantene. Allmenningen vil variere mellom 19-40m i bredde, og krysser Trygve Lies plass fra nord til sør. Oslo kommune har som ønske å gjenåpne Senterbekken som ligger i rør under dagens Trygve Lies plass.



Fig. 33. Kartet viser kotene i terrenget. Terrenget heller fra sør til nord

TOPOGRAFI

Furuset er en del av Grouddalen, og har tilhørende topper og terreng i sitt landskapet. Furuset sentrum fremstår som en del av dalsiden og ligger 30-40 meter høyere i terrenget i sør med helning ned mot dalbunnen i nord. De bebygde områdene er tilpasset terrenget, og deler av landskapet har til dels bratte skråninger

Furuset sentrum ligger høyere oppe i terrenget enn dalbunnen og heller mot nord. Skråningen starter på kote +57moh ved Furuset Forum og skrånner ned til Verdensparken og Gran skole i sør. Den nordlige delen av prosjektområdet ligger på kote +53. Det er ca. 4 meter høydeforskjeller innenfor prosjektavgrensningen fra sør til nord. Parkeringen i veisløyfa innenfor Trygve Lies plass har løst helningen ved å sette inn platåer som jevner ut terrenget. I den framtidige utviklingen av plassen er det viktig å jobbe med terrenget, og at det skapes gode løsninger for de forskjellige trafikantgruppene som skal oppholde seg på plassen.



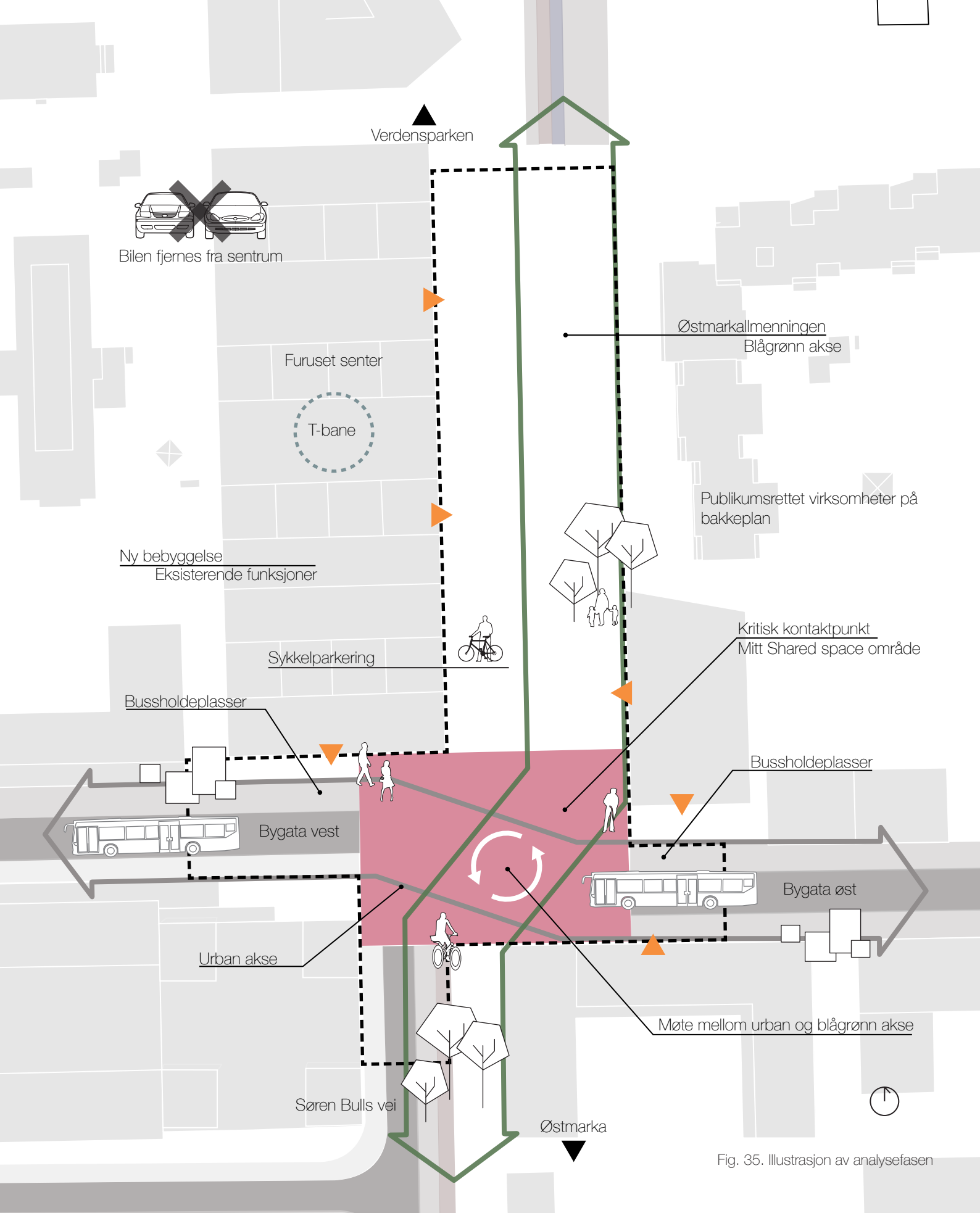
FURUSET

Fig. 34. Bildecollage av Furuset

PROSJEKTOMRÅDETS KRITISKE KONTAKTPUNKT

Gjennom analysearbeidet har jeg identifisert noen områder innenfor prosjektavgrensningen som er mer interessante enn andre. Jeg har med dette identifisert den sørligste delen av prosjektområdet som et kritisk kontaktpunkt etter Jensen og Morellis teori (CPC). Den sørligste delen av prosjektområdet er i dag et trafikkert kryss med få kryssingsmuligheter for de myke trafikantene. I den framtidige utviklingen av Furuset vil dette krysset møte Østmarkallmenningen og Bygata. Dette er et interessant område hvor ulike trafikantgrupper vil møtes og overlape hverandre. Det vil bli økt bevegelse av myke trafikanter som skal fungere sammen med busstrafikken som følger Bygata. Det er i dette krysset jeg har valgt å utforme ved bruk av Shared space prinsipper. Dette område vil være mitt hovedfokus for utforming av nye Trygve Lies plass. Her vil det bli viktig å sikre gode overganger til de andre aksene, samt

skape god kommunikasjon med bebyggelse og funksjoner rundt. Den nordligste delen av prosjektområde vil bli en del av Østmarkallmenningen og er kun tilgjengelig for fotgjengere og syklister. Denne plassen vil jeg lage en strategisk plan som viser romlig inndeling og struktur, men vil ikke være like detaljert som Shared space plassen i sør.



Bilen fjernes fra sentrum

Verdensparken

Furuset senter

T-bane

Østmarkallmenningen
Blågrønn akse

Publikumsrettet virksomheter på bakkeplan

Ny bebyggelse
Eksisterende funksjoner

Sykkelparkering

Kritisk kontaktpunkt
Mitt Shared space område

Bussholdeplasser

Bussholdeplasser

Bygata vest

Bygata øst

Urban akse

Møte mellom urban og blågrønn akse

Søren Bulls vei

Østmarka

Fig. 35. Illustrasjon av analysefasen

DESIGNPRINSIPPER
VIKTIGE AKSER
SAMSPILL OG KONTAKT
KOLLEKTIVSYSTEM
SKAPE EN Plass FOR ALLE
SONER
BEVEGELSE
ROMDANNELSE
ØSTMARKALLMENNINGEN
MØBLERING

DESIGNPROSESS

Det endelige designforslaget for Trygve Lies plass er bygget opp av registreringer og funn fra analysekapittelet og Shared space virkemidler som er identifisert fra teorikapittelet. Dette kapittelet viser designprosessen til endelig designforslag, og forklarer de valg og fokusområder som har ført til designløsningen. Designprosessen vises i to deler. Første del er kryssområdet som skal utvikles til å bli et Shared space areal. Andre del viser strategiske grep for torgplassen som ligger nord, innenfor prosjektavgrensningen.

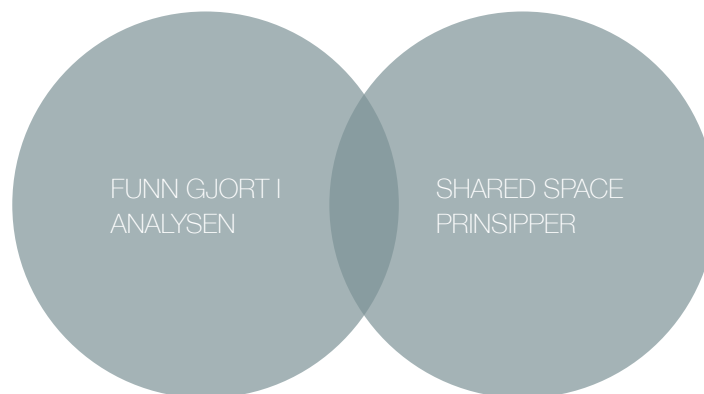
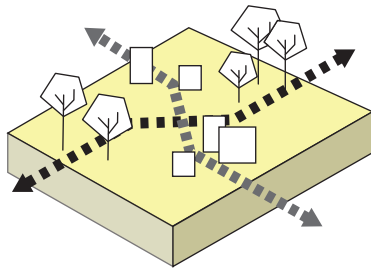
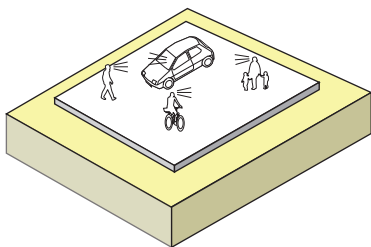


Fig. 36. Sammenslåing av analyse og teori

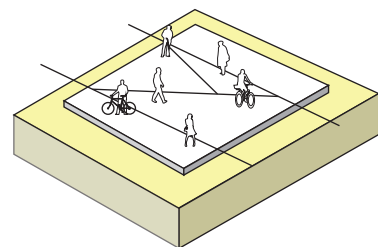


BLÅGRØNN AKSE MØTER URBAN AKSE

AKSER

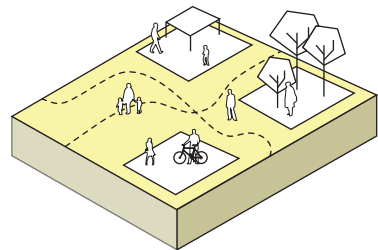


SAMSPILL OG KONTAKT

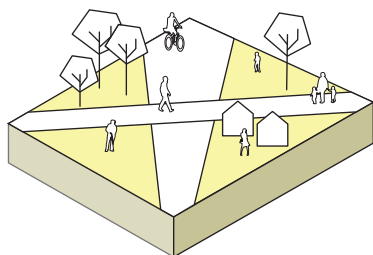


EN Plass FOR ALLE - LEDELINJER

SHARED SPACE I KRYSS



SOSIALE SONER



BEVEGELSE OG ROMDANNELSE

TORGLASS

VIKTIGE AKSER

BLÅGRØNN AKSE MØTER URBAN AKSE

Den nye områdeplanen for Furuset etablerer to sterke akser, Østmarkallmenningen og Bygata. Disse aksene vil krysse hverandre i den sørlige delen av Trygve Lies plass og blir et viktig punkt for grønt og urbant samspill. Østmarkallmenningen er en grønn akse som strekker seg på tvers av Groruddalen, fra Østmarka i sør, gjennom Furuset sentrum, for videre til Fossumbekken i nord. Den grønne aksene vil i hovedsak ha vegetasjon som retningsgivende elementer og vil variere mellom trær, busker, bekk, gressplen og andre blågrønne elementer. Østmarkallmenningens blågrønne elementer skal være godt synlig i byrommet og torget for Trygve Lies plass, og skal kunne følges som en helhetlig akse.

Bygata strekker seg fra øst til vest, og opprettes som en urbanakse som leder trafikken i sentrum. I hovedsak er det kun busstrafikk som vil gå langs aksene, og urbane elementer skal hjelpe å synliggjøre kollektivstopp samt tilføre bymessige kvaliteter.

RETNINGSAKSER

Østmarkallmenningen og Bygata er tydelige retningsakser som strekker seg gjennom prosjektområdet. Den nye områdeplanen legger til grunn for hvordan de ulike trafikantgruppene møter Trygve Lies plass, og har etablert fortau, sykkelvei og kjørebane. I hovedsak er det etablert fortau langs vegbanene, og fra nord til sør er det opprettet sykkelvei som skal koble seg på hovedsykkelveien langs E6. I alt er det fire retningsakser som møtes i prosjektområdet, hvor tre av disse utgjør konvensjonell gateutforming. Bebyggelsen er formet slik at aksene ikke har direkte synskontakt med hverandre, og det er valgt å strekke disse aksene inn i byrommet for å skape kontakt, samt etablere naturlige inngangspartier til den nye bebyggelsen.

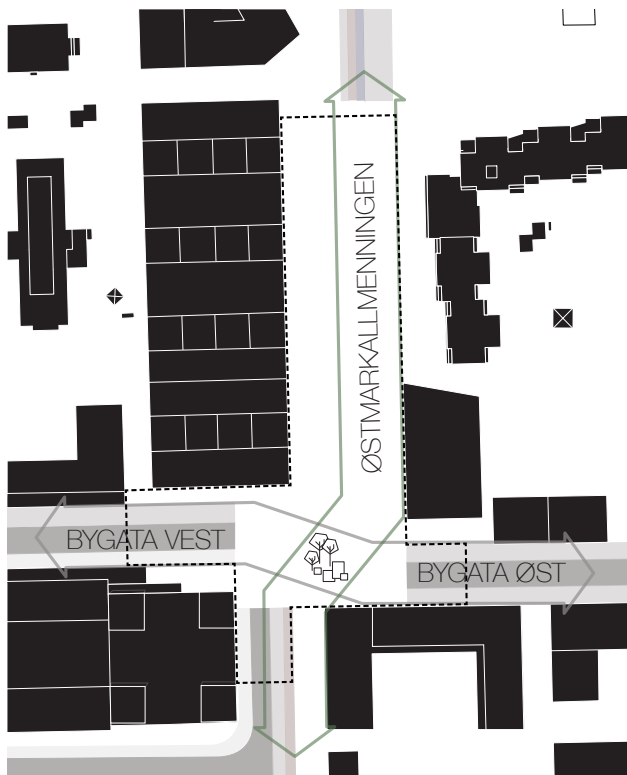


Fig. 38. Blågrønn akse møter urban akse



Fig. 39. Eksempel på blågrønn akse. North end park, Boston



Fig. 40. Eksempel på urban akse. Oxford street, London

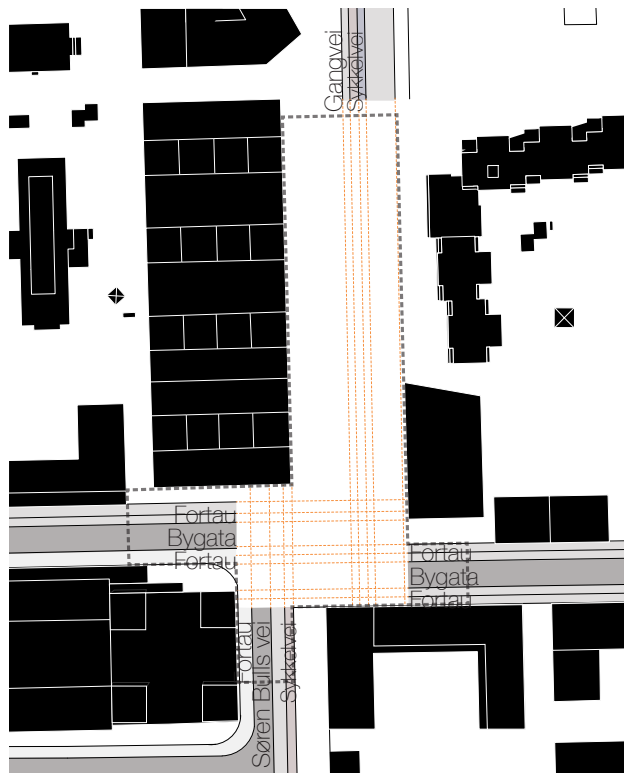


Fig. 41. Retningsakser med tilhørende fortau, sykkelvei og kjørebane

SHARED SPACE I KRYSS - TRYGVE LIES PLASS

SAMSPILL OG KONTAKT

Furuset sentrum påvirkes av landskapet med hellende terreng mot dalbunnen i nord. Retningsaksene som møter prosjektområdet varierer i terreng, med sterkest stigning i sør, og et slakere terreng i nord. Terrenget heller fra øst til vest. Dette gjør så de forskjellige aksene møter plassen fra forskjellige nivåer i et krysningspunkt.

Et velfungerende Shared space areal legger vekt på at det oppstår godt samspill mellom de forskjellige trafikantgruppene som tar i bruk byrommet. For å oppnå et godt samspill bør plassen være utformet slik at trafikantene har mulighet til å få øyekontakt med hverandre, så hver enkel kan lese og oppfatte situasjonen i byrommet. Shared space arealet legges derfor som et platå i landskapet på samme nivå. Dette gjør så at når trafikantgruppene kommer inn i byrommet vil de være på samme nivå og det er lettere å oppnå kontakt med omgivelsene rundt og hverandre. Plassen blir avgrenset av bebyggelsen rundt for å definere Shared space arealet, og tydeliggjøre byrommet til et sted som tar i bruk andre regler og atferd enn vanlig konvensjonell gateutforming.

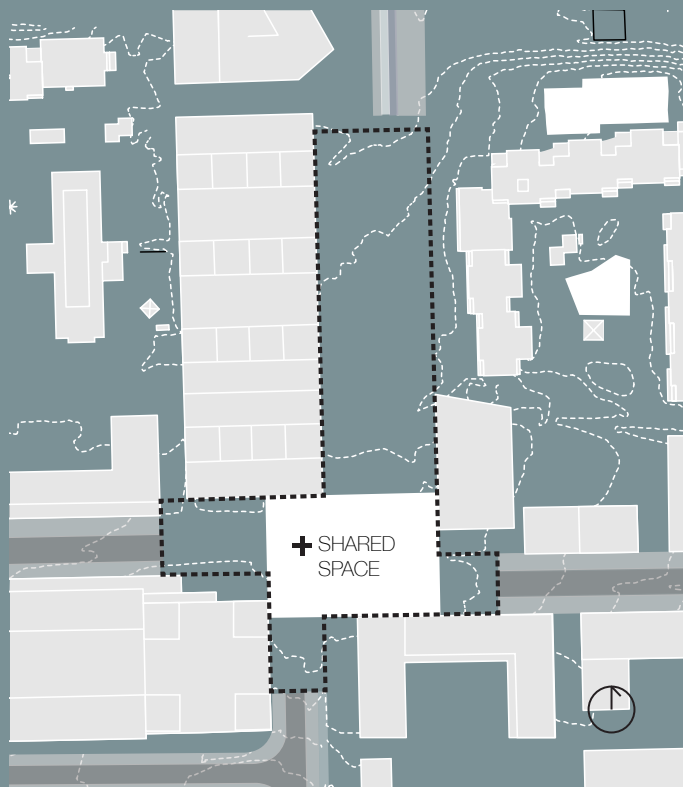


Fig. 42. Illustrasjon av Shared space avgrensning

KOLLEKTIVSYSTEM

Buss er et transportmiddel som er avhengig av å være et effektivt framkomstmiddel i trafikken, og styres av satte linjer den kjører og rutetabell for tidspunkter den ankommer bussholdeplasser. Med andre ord bør bussen komme seg enkelt fram i trafikken for å være et godt reisemiddel.

I den nye områdeplanen for Furuset er det gitt et system for hvor bussen vil ankomme og reise videre fra prosjektområdet. I hovedsak vil bussen krysse prosjektområde fra Bygata øst til Bygata vest, men bussen vil også ankomme fra Søren Bulls vei og kunne ta inn til både Bygata øst og vest. For å oppnå en effektiv avvikling av bussen er det valgt å fordele busstrafikken i to akser som bygger oppunder samme prinsipp som en rundkjøring. Det vil være et sentrert punkt på plassen som fordeler og sikrer en god flyt i busstrafikken. Dette punkt vil kunne fungere som møte mellom den blågrønne- og urbane aksene og vil kunne tas i bruk av de myketrafikantene som et "Safe space" midt på plassen. Ved å fordele busstrafikken vil en sikre bedre framkommelighet, og bussen vil ta del i samspillet i byrommet. Bussen skal være et synlig element på lik linje med de andre trafikantgruppene med tilhørende bussholdeplasser som plasseres langs den urbane aksene.

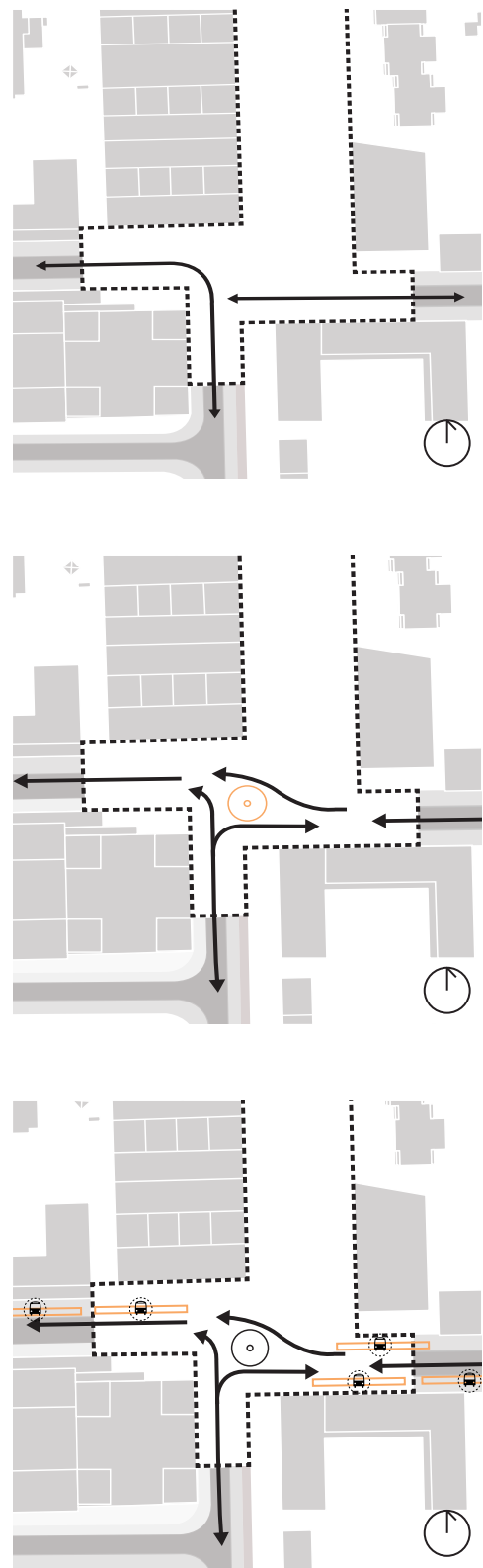


Fig. 43. Illustrasjon av grepene for kollektivavvikling

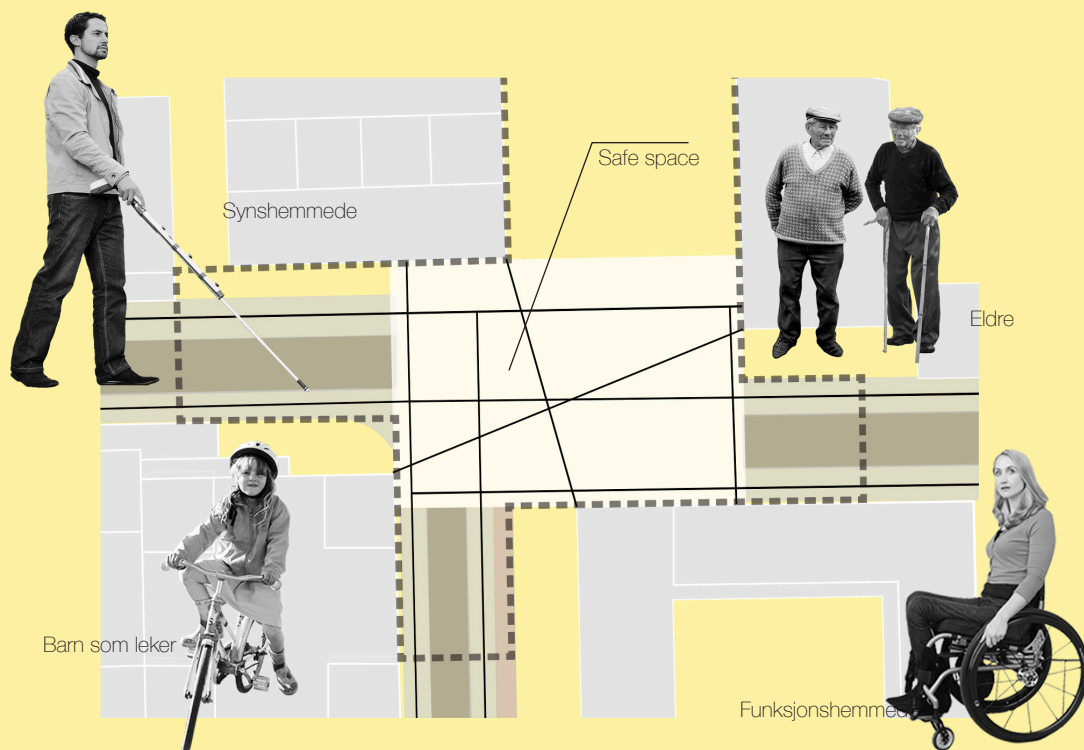


Fig. 44. Illustrasjon av ledelinjer og svake brukergrupper

SKAPE EN Plass FOR ALLE

Et av de største svakhetene ved utforming av Shared space arealer er å skape et trygt og sikkert byrom for folk med funksjonshemming, synshemmede og eldre. Disse gruppene har større behov for å kunne skilles fra kjøretøyer, og sikre arealer for orientering og trygghetsfølelse. Prosjektområdet skal utvikles til å bli et effektivt knutepunkt for busstrafikk som skal kunne brukes av alle, og designet har lagt vekt på at også disse gruppene skal inkluderes, ikke ekskluderes.

Det er valgt å integrere disse gruppene ved å sette inn et system av ledelinjer. Ledelinjene skal være funksjonelle i form av orientering og lede en til spesifikke målpunkter på og forbi plassen. Samtidig skal ledelinjene være av estetisk kvalitet, og mønsteret vil gi et særpreg i byrommet.

Designet av ledelinjer har fokusert på å gi gode koblinger til viktige målpunkter på plassen. Disse målpunktene er bussholdeplasser, inngangspartier og hjørner til bebyggelsen. Linjene føres langs gangveiene i nærhet av bebyggelsen, som

også er sonen hvor mennesker føler størst trygget. Det er også valgt å trekke ledelinjer mellom hjørnene til omkringliggende bebyggelsen for å skape en større frihet for denne gruppen å krysse plassen.

Mønsteret ledelinjene skaper gir en romlig inndeling av plassen. Som tidligere nevnt etableres det et Safe space på plassen som vil fordele busstrafikken. Dette punkt blir etablert sørvest innenfor de kryssende linjene og vil også utgjøre det rom hvor blågrønn- og urban akse møtes. Safe space har fått en form, og er strategisk plassert som en sikkerhetssone for de myketrafikantene. Selve Shared space plassen måler 40x60m i bredde og lengde, og ved etablering av sikkerhetssonen vil fotgjengere, som er den mest utsatte gruppen i trafikken, kunne føle en større sikkerhet ved å krysse plassen.

Ledelinjene er i førsteomgang satt som ledene elementer for fotgjengere med nedsatt funksjon. Det er ønskelig at plassen skal oppleves åpen, og invitere til fri bevegelse over plassen.

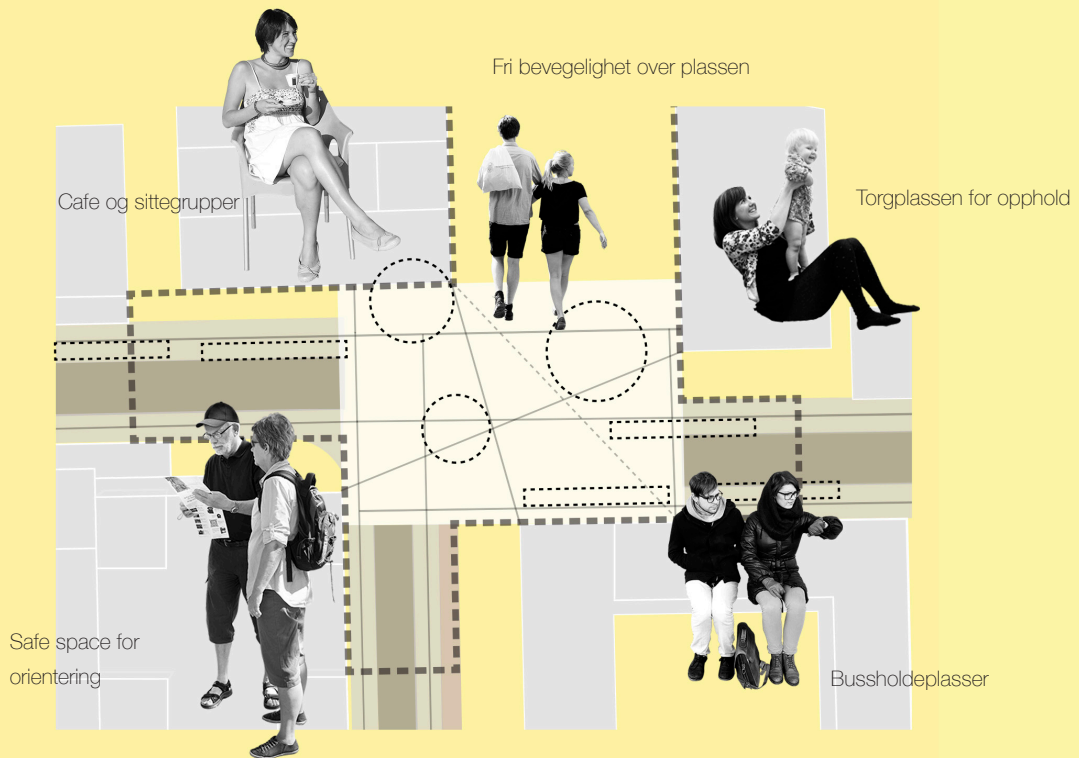


Fig. 45. Illustrasjon av soner og programmer

SONER

Ved utforming av Shared space arealet har det blitt lagt vekt på å invitere folk til korte og lengre opphold på plassen. Det er blitt opprette forskjellige soner som skal gi ulik kvalitet. Plassering av disse sonene er gjort i samspill med den omkringliggende bebyggelses funksjon, strategisk plassering etter solforhold og mønsteret ledelinjene former. Disse sonene er i større eller mindre grad sosialsoner som skal tiltrekke seg folk til å bruke plassen, om det er kun for gjennomreise, som møteplass, eller opphold og aktivitet.

Sonene gir forskjellig kvaliteter til plassen. Opprettelse av cafesone utenfor Furuset senter inviterer folk inn til å sitte i solveggen med utsikt over Trygve Lies plass. Her er det ønskelig at plassen føles åpen og en del av Shared space arealet, og bør ikke avgrenses av gjerde eller lignende. I nord møter Shared space arealet torgplassen, og her opprettes det en sone som er en del av Østmarkallmenningen blågrønne akse. Denne sonen skal invitere til lengre opphold, og ha både vann og vegetasjon som ledende elementer. Safe space er

strategisk plassert som et pusterom for kryssende fotgjengere. Her er det ment for kort opphold til orientering og/eller vente på forbigående trafikk. Det er valgt å flytte Trygve Lies statuen til denne plassen, som et oppsiktvekkende element ved møte med Trygve Lies plass. I dette punkt møtes den blågrønne og urbane aksene, og dette skal gjenspeiles i sonens utforming og bruk av grønne og urbane elementer.

DESIGNPROSESS - TORGPlassen

BEVEGELSE

Strategien for torgplassen er å skape et velfungerende bevegelsessystem som danner gode møteplasser, og kan romme kvaliteter Furuset sentrum mangler i dag. Selve torgplassen strekker seg langs Furuset senter og utgjør 40 meter i bredde. Det er valgt å fokusere på å koble sammen viktige målpunkter på plassen. Et av hovedmålpunktene er inngangspartiet til Furuset senter og T-banestasjonen, som rommer programmer som handel, offentlige tjenester og bane. Andre viktige målpunkter er gang- og sykkeltraseen i nord, Shared space arealet i sør, og gangsti fra nærliggende borettslag i øst. Utforming av disse traseene har vært å koble sammen målpunkter og hjørner til omkringliggende bebyggelse. Det skapes gode akser for bevegelse som varierer mellom 5 til 15 meter i bredde. Dette er god plass for både fotgjengere, syklister og eventuelle utrykningskjøretøyer og vareleverings kjøretøyer til å ta seg fram på området. Den sørligste delen av torgplassen ligger i terreng, med en høydeforskjell på 2,5 meter. Her skal det settes akseptabel stigning i form av universell utforming for god tilgjengelighet.

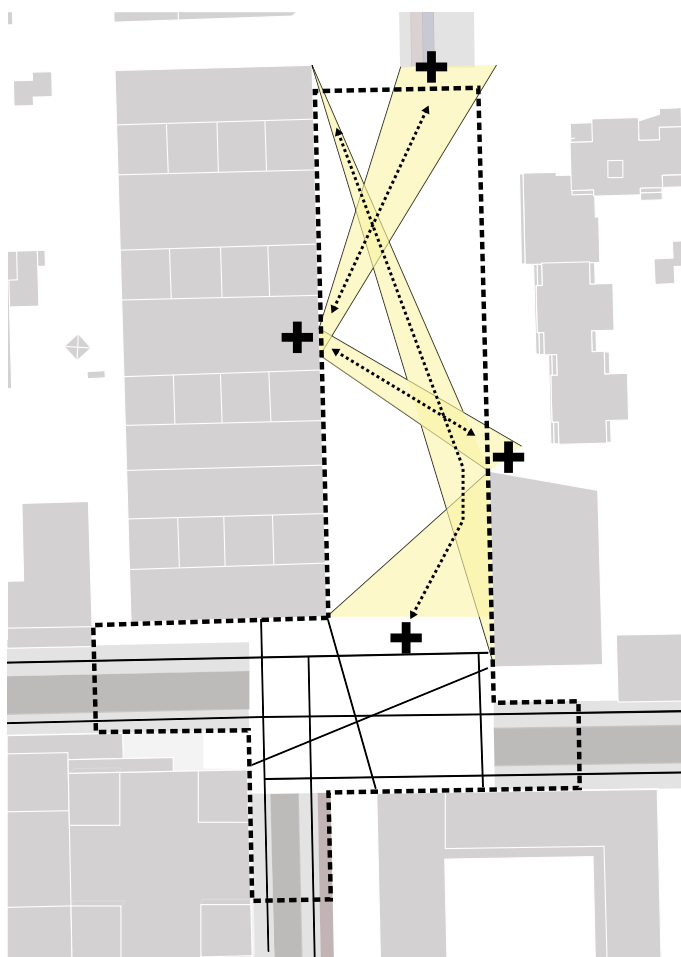


Fig. 46. Illustrasjon av bevegelsesakser

ROMDANNELSE

De gitte bevegelsesaksene danner romlige soner som varierer fra store åpne plasser til mer intim rom. Disse sonene vil tilføres ulike kvaliteter og opplevelser for torgplassen. Det er valgt å bevare eksisterende grøntområde som hører til dagens Trygve Lies plass. Her vil både trær, gressplen og busker bevares som en del av Østmarkallmenningen. Sør for hovedinngangen til Furuset senter opprettes det en stor åpen plass som skal kunne holde større folkemengder. Et mindre rom opprettes foran inngangen til Furuset senter. Dette rom vil utformes til en oppholdssone og fungere som en møteplass for innbyggerne. Nord for inngangspartiet åpnes det for at senteret skal kunne ha en sone til disposisjon, og bringe sine funksjoner ut på torgplassen. Disse funksjonene vil kunne invitere forbigående inn til torgplassen, samt bringe nye kvaliteter til utearealet, noe som Furuset ikke har i dag. Sør for torget etableres det en ny bygning, integrert i terrenget. Denne bygningen skal være et sykkelhotell, og gir et nytt tilbud for lagring sykkel. Et sykkelhotell er et attraktivt tilbud for lagring av sykkel hvis en skal ut på lengre reiser med buss eller T-bane. Bygningen skal i tillegg romme service for utleie av sykler, samt verksted for vedlikehold. Plassering av bygningen har kort avstand til både bussholdeplassene på øvre Trygve Lies plass og T-banestasjonen. Det er et behov for å gjøre sykkel mer attraktiv på Furuset, og ved tilføring av sykkelhotell vil syklister få nye kvaliteter i sentrum.

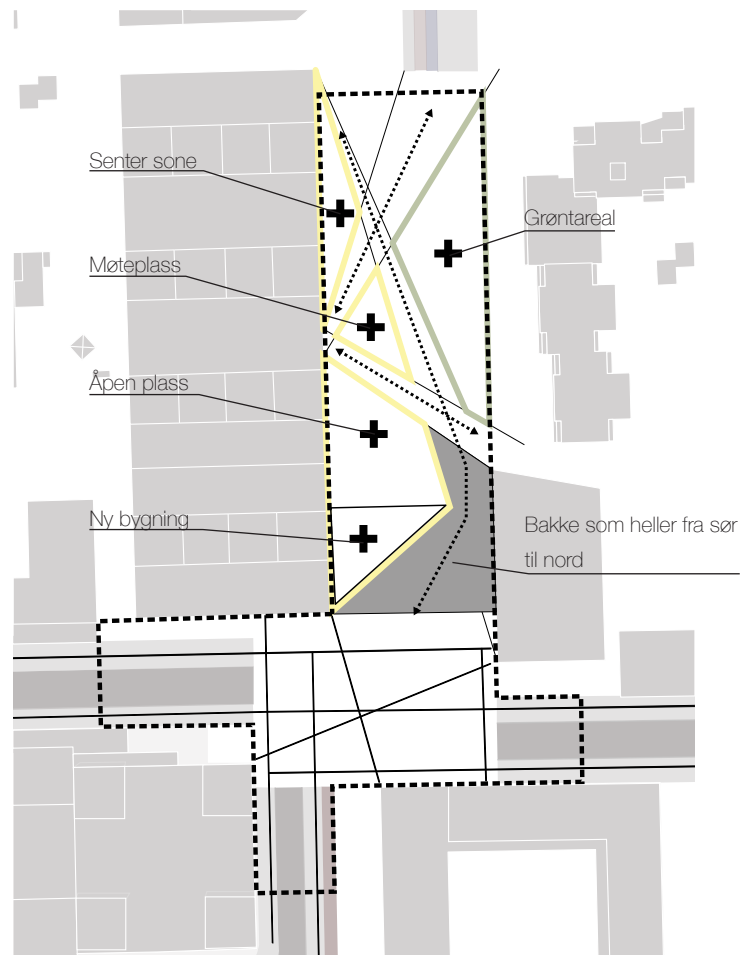


Fig. 47. Illustrasjon av rom og kvaliteter

ØSTMARKALLMENNINGEN

Østmarkallmenningen krysser torgplassen fra nord til sør, og vil tilføre og bevare blågrønne kvaliteter til plassen. Som tidligere nevnt er det valgt å bevare eksisterende grøntareal som hører til dagens Trygve Lies plass. Her vil noe av landskapet bearbejdes til gresstopper, som vil inviterer til lek og aktivitet. Gresstoppene er i tilknytning til Verdensparken nord for området som har slike gresstopper i større skala. Ellers skal arealet brukes til rekreasjon og opphold for beboere og besøkende. Sykkelhotellet skal tilføres gresstak, som vil forsterke den blågrønne aksene. Fra øvre Shared space arealet i sør vil bygningen være et synlig grønt element, mens fra nedre torgplass vil fasaden til bygningen være i fokus.

Senterbekken gjenåpnes på torgplassen, og er et ledende blått element som renner gjennom området fra sør til nord. Bekken vil ha både åpen og lukket løsning. Dette er med hensyn til bevegelsesaksene som krysser området. Bekken vil variere i bredde, og koble seg på den blågrønne sone som hører til Shared space arealet.

MØBLERING

Bevegelsesaksene defineres ved å sette møblering i ytterkant av disse aksene. Møbleringen vil bestå av trær og sittegrupper, og vil tydeliggjøre de romlige sonene på torget.

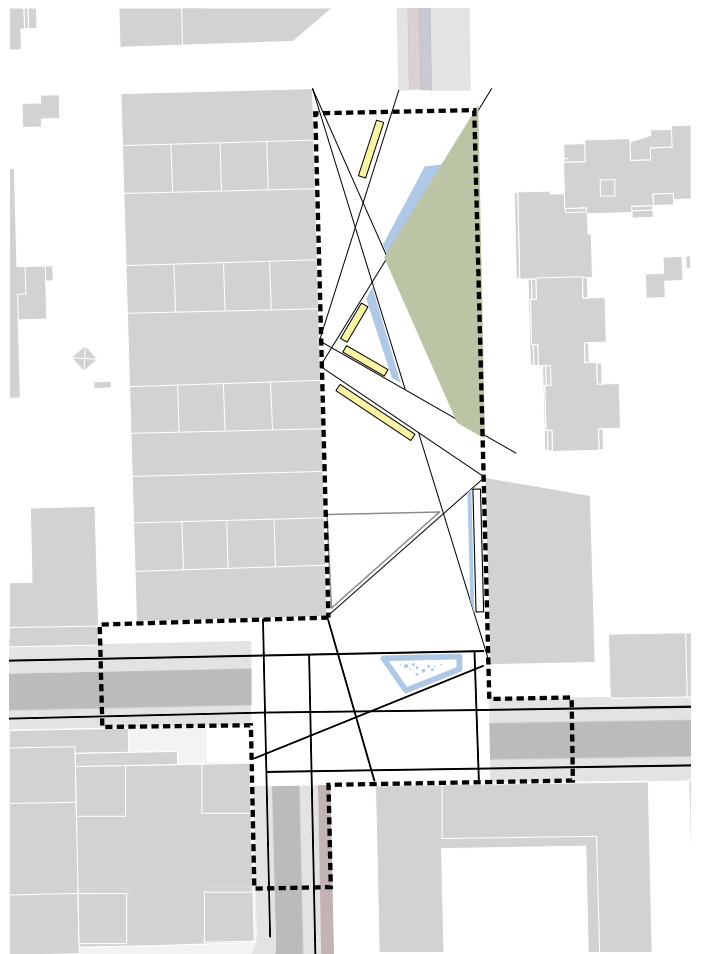


Fig. 48. Illustrasjon av blågrønne elementer og møbleringssoner

SITUASJONSKART OG VISJON

SNITT

BYGATA - EN URBAN AKSE

BUSSHOLDEPLASSER

ØSTMARKALLMENNINGEN - EN BLÅGRØNN AKSE

OASEN

STRATEGISK PLAN FOR TORGET

TRYGVE LIES Plass - SHARED SPACE

FLOORSCAPE - LEDELINJER - BELYSNING

MØTE MED TRYGVE LIES Plass

PRESENTASJON

Fig. 48 Illustrasjon av blågrønne elementer og møbleringssoner



Utsnitt til masterplan 1:200 (se vedlegg 1)

I dette kapitlet presenteres det endelige designforslaget for Trygve Lies plass. Designforslaget er fremstilt med situasjonskart 1:1000 (hele Trygve Lies plass), snitt 1:200 og utsnitt av masterplanen 1:200 av Shared space arealet. Utsnitt av masterplan forklarer løsninger som er gjort på plassen. Se vedlegg 1. for hele masterplanen 1:200 av Shared space areal. Designforslaget er også fremstilt med illustrasjoner som gir en stemning og følelse av endelig produkt.

VISJON: TRYGVE LIES PLASS - **LEDER** DEG PÅ DIN **REISE**

fysiske **LEDElinjer** i belegning som øker trygghetsfølelsen for de med synshemming og eldre. Trygve Lies plass som destinasjon for din **REISE**. Trygve Lies plass som utgangspunkt for din **REISE**. **LEDElinjer** skaper kontrast og mønster i byrommet, og gir estetisk kvalitet. Du blir **LEDET** til bytte av **REISE**midler. Trygve Lies plass gir en annen type opplevelse på din **REISE**. Trygve Lies plass **LEDER** deg til aktivitet og opphold. Trygve Lies plass prioriterer grønn mobilitet for din **REISE**.

Oppnå et **MOBILT SAMSPILL** mellom forskjellige trafikantgrupper





Ledelinje

Ledelinje

Ledelinje

Shared space areal



Fig. 51. Snitt BB' – 1:200. Torgplassen møter Shared space areal.



Ledelinje

Ledelinje

Shared space areal



Fig. 52. Illustrasjon. Bygata øst med tilhørende bussholdeplasser møter Trygve Lies plass

BYGATA - EN URBAN AKSE

Den urbane aksen er et langstrakt byrom som tilfører bymessige kvaliteter til sentrum av Furuset. Aksen rommer plass til kollektivtrafikk, syklistene og fotgjengere, og gir følelsen av en gate i indre by. Bebyggelsen rundt har handel og sentrumsrettet virksomheter på bakkeplan, og disse er i samspill med forbigående trafikk og bidrar til ytterligere liv og aktivitet i byrommet. Bakkeplan er dekket av harde elementer, og det er definert vegbane for kjøretøyer som utgjør 9 meter i bredde. De harde overflatene brytes opp av vegetasjon som følger retningen til aksen, fra øst til vest. Ledelinjer er integrert i gangsonen og fører til Trygve Lies plass hvor skille mellom trafikantene viskes ut. Her spres lederlinjene ut og kobler seg til nye holdepunkter, og det skapes et helhetlig mønster over plassen. Bussholdeplasser er strategisk plassert i ytterkanten av vegbanen, og utgjør et sterkt urbant element som kobler seg til Trygve Lies plass, som destinasjon, stopp, eller videre reise.

BUSSHOLDEPLASSER

Bussholdeplassene er utformet som kantstopp, og fremstår som et synlig urbant element i byrommet. Bruken av kantstopp viser tydelig prioritering av kollektivtrafikk i vegbanen, og bidrar til å sikre lav hastighet hos kjøretøyer. Lav hastighet er et viktig virkemiddel for å oppnå et godt samspill innenfor Shared space arealet. En slik utforming er lite arealkrevende og gir kort betjeningstid, samt enkelt å vedlikeholde.

Alle bussholdeplassen er utformet etter samme prinsipp. Busstoppet er hevet fra bakkenivå, med kantsteinshøyde på 18 cm. Oppholdssonen er 20 meter, og gir behagelig av- og påstigning av buss både foran og bak. Som en del av den urbane akse er det tatt i bruk harde materialer, og kantstoppene har samme belegningsstein som Trygve Lies plass for å styrke bussholdeplassenes kobling til plassen. Plattformene utgjør 3 meter i bredde, og er utstyrt med ramper i ytterkantene. Rampene utgjør 1/20 helning, og er tilgjengelig for rullestolbrukere og barnevogner for enkel fremkommelighet.

Holdeplassene skal oppleves som en integrert del av Trygve Lies plass, hvor platåene reiser seg fra bakkenivå, og skaper en hevet oppholdssone for av- og påstigning til buss. De er utstyrt med sitteplasser og elektronisk informasjon av busstidene.

Kollektivtrafikken er et viktig bindeledd innenfor grønn mobilitet, hvor det skal være enkelt å reise som fotgjenger, syklist eller kollektivt. For å skape gode overganger mellom sykkel og buss er det integrert sykkelparkering i busstoppet. Det er satt tak som beskytter sykkelparkering og oppholdssonen for nedbør, og skaper en attraktiv plass for å starte, bytte, eller avslutte sin reise.

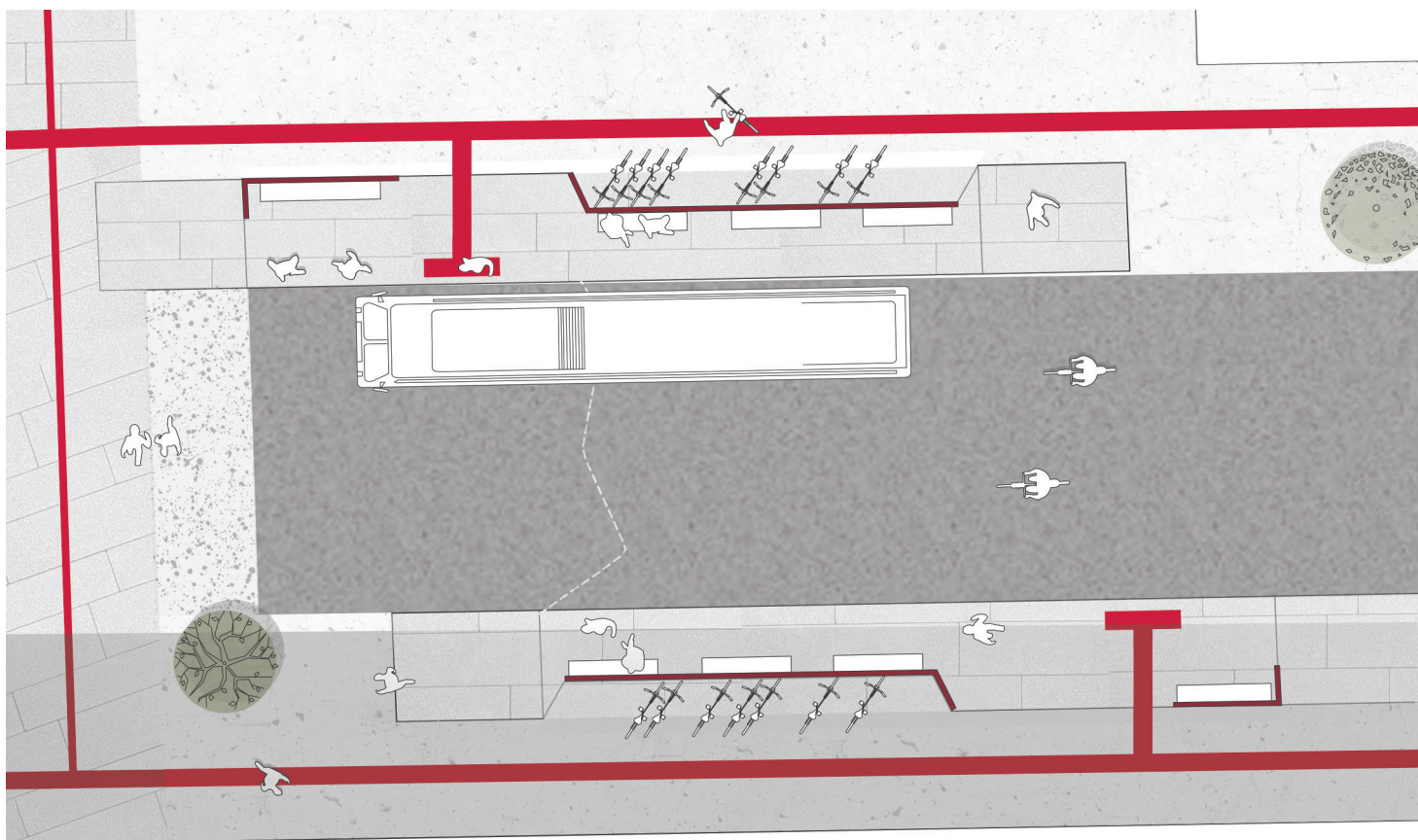




Fig. 54. Stemningscollage for Bygata, urban akse



Fig. 55. Illustrasjon. Oasen og Shared space areal som en del av Østmarkallmenningen

ØSTMARKALLMENNINGEN - EN BLÅGRØNN AKSE

Den blågrønne aksen gir følelsen av natur i en urban setting. Harde og myke elementer er i samspill med hverandre, og skaper rom for opphold og rekreasjon for besøkende og beboere på Furuset. Den blågrønne aksen strekker seg gjennom Trygve Lies plass, og kobler sammen Østmarka og dalbunnen, hvor vegetasjon og vann er retningsgivende elementer. På din reise gjennom Trygve Lies plass, fra nord til sør, vil man oppleve åpent parkområde med tilhørende gressplen, trær og busker, samt rennende vann i åpent og lukket anlegg, som videre ender opp i en oase med vannspill

OASEN

Shared space arealet er koblet til torgplassen i nord, og de utgjør begge en del av Østmarkallmenningens blågrønne akse. Overgangen mellom Shared space og torgplassen er gjort ved opprettelse av Oasen. Oasen er en romdannende oppholdssone som styrker de blågrønne kvaliteter i det urbane rom. Oasen er plassert vest for biblioteket, og inviterer besøkende til en ny opplevelse på plassen med vannspill. Oasen er utformet som et nedsenket areal, med trinn på 20 cm, hvor det laveste platået er installert med fonteneuttak som spruter vann. Vannspillet gir liv og stemning til plassen, og bryter med lyden av forbigående

trafikk. Det skapes en beroligende atmosfære. Trær og benker er plassert rundt oasen for å gi gode forhold til opphold, samt skjerme plassen for trafikk. Plassen er formet etter mønsteret ledelinjene skaper, samt avgrenset etter svingkurve for buss. Det er satt en buffer på 2 meter for å ikke hindre folk som tar i bruk ledelinjer for orientering. Oasen er en karakteristisk møteplass som er integrert i Shared space belegningen. Her kan man løpe og leke i vannstrålene en sommerdag, sitte og vente på neste buss, eller ta en liten pustepause på din reise.





Fig. 57. Stemningscollage for Østmarkallmenningen, blågrønn

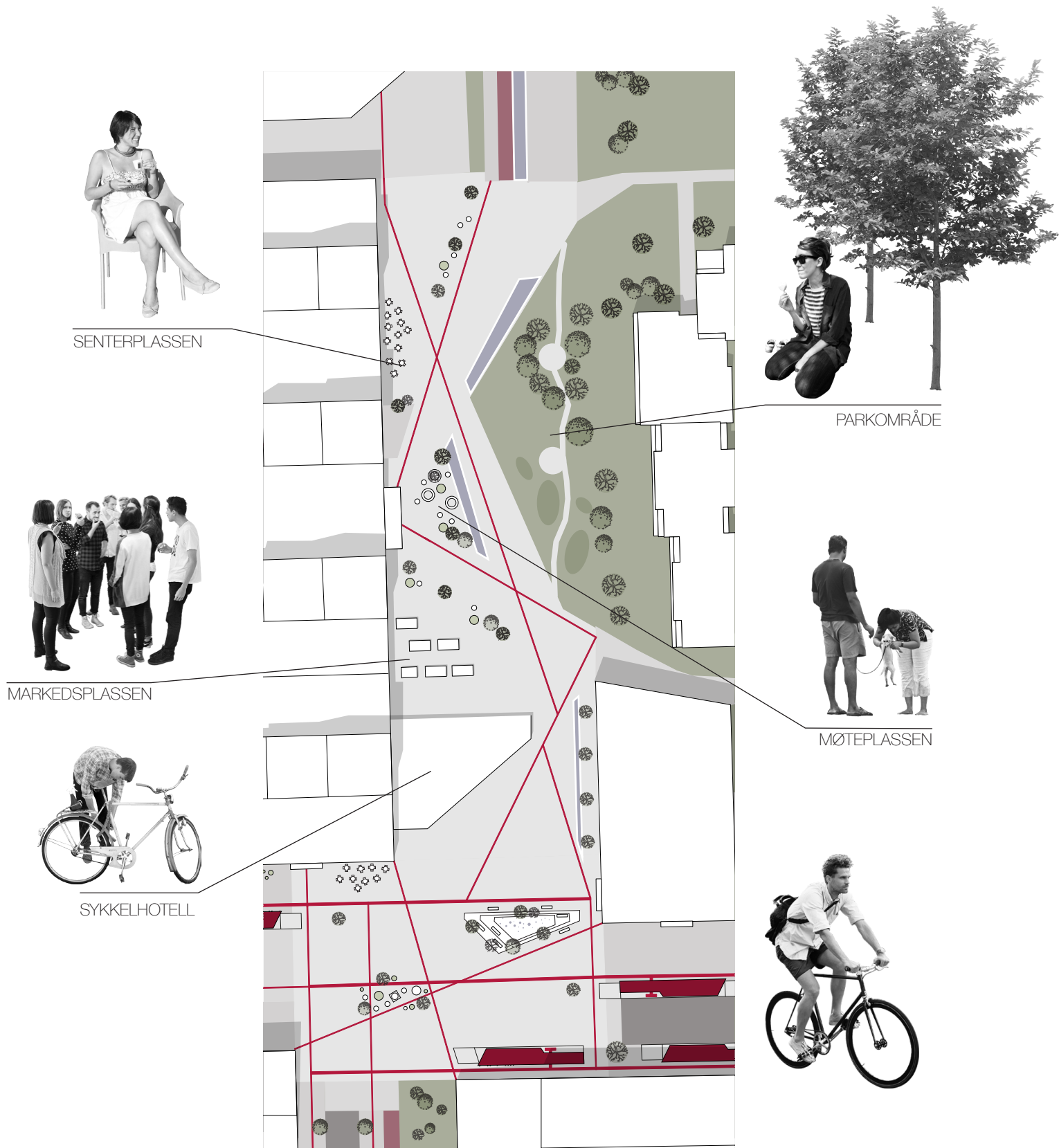


Fig. 58. Strategisk plan for torgplassen, Trygve Lies plass, med ulike soner. 1:1000

STRATEGISK PLAN FOR TORGET - TRYGVE LIES Plass

Trygve Lies torg er strategisk utformet for å gi sammenhengende akser for gjennomgang og romlige soner for opphold. Torgplassen er en del av Østmarkallmenningen og inneholder blågrønne kvaliteter i en urban setting. Plassen er forbeholdt fotgjengere og syklist, borte fra trafikk og støy. Bevegelsesaksene former soner, Parkområde, Markedsplassen, Møteplassen og Senterplassen, som gir ulike kvaliteter til torget. Selv om det er fire ulike soner så framstår de som et helhetlig torg.

PARKOMRÅDE

Et grøntområde er bevart fra tidligere Trygve Lies plass. Deler av landskaper er formet som gresstopper og inviterer til lek og aktivitet. Trær, busker, gressplen og vannelement med sti av grus gir preg av natur til torget, og styrker Østmarkallmenningen som en blågrønn akse. Parkområdet har intime soner til opphold i grønne omgivelser og står i kontrast med torgets harde overflater.

MARKEDSPLASSEN

Markedsplassen gir mulighet for å romme større folkemengder og ulike aktiviteter for innbyggerne.

Det vil være mulig å sette opp boder og arrangere loppemarked, julemarked eller marked som kan benyttes av butikkene i Furuset senter. Markedsplassen deler areal med det nye sykkelhotellet som inneholder sykkelparkeringer, utleie av sykkel og sykkelservice.

MØTEPLASSEN

Møteplassen ligger utenfor inngangspartiet til Furuset senter og T-banestasjonen. Plassen skal utformes som en intim møteplass, strukturert av sittegrupper, vegetasjon og urbane elementer.

SENTERPLASSEN

Senterplassen skal romme funksjoner som hører til Furuset senter. Her er det mulighet for utendørs cafe, restauranter og butikker. Plassen vil koble kjøpesenteret til torgplassen, og med publikumsrettede virksomheter, vil området skape liv og aktivitet.

Ledelinjene fra Shared space arealet videreføres inn på torgplassen og følger retningen til bevegelsesaksene i området.



Fig. 59. Illustrasjon. Trygve Lies plass – Shared space areal

TRYGVE LIES Plass - SHARED SPACE

Trygve Lies plass er et sentralt knutepunkt for mobilt samspill. Her deler ulike trafikantgrupper samme areal, og skilles ikke av vegoppmerking eller fortauskanter. Trafikantgruppene skal selv vurdere trafikksituasjonen på plassen og kommunisere med øyekontakt og kroppsspråk. Plassen utgjør et midtpunkt for møte med Østmarkallmenningen og Bygata. Disse aksene tilfører kvaliteter til plassen som forsterker Trygve Lies plass som et urbant sentrum, og gjenspeiler drabantbyens grønne omgivelser. Urbane og grønne elementer i samspill med plassens grafiske uttrykk gir et spennende byrom, og trafikantgruppene får en annerledes opplevelse framfor den tradisjonelle gateutformingen. Trygve Lies plass leder deg på din reise, om du så har Furuset sentrum som starten på din reise, gjennomreise eller destinasjon.

FLOORSCAPE

Trygve Lies plass er et byrom som inkluderer ulike trafikanter over ett og samme areal. Trafikantgruppene skal ikke skilles ved bruk av fortauskanter, veioppmerking, eller styres av lysregulerende tiltak. Det er heller fokusert på å tilføre område andre kvaliteter som gir et trafikksikkert byrom å ferdes i. For at Shared space arealet skal oppfattes som et helhetlig og tydelig byrom er plassen utformet med store steinheller av samme materiale. Disse steinhellene har en jevn overflate som er like behagelig å krysse for fotgjengere, syklister eller motorisertkjøretøy. Ved å bruke steinheller med jevn overflate blir framkommeligheten for rullestol og barnevogner forbedret. Ledelinjene på plassen ligger som kontrast mellom steinhellene, og koble seg på viktige målpunkter. Steinhellene skifter retning mellom ledelinjene og skaper et helhetlig mønster over Trygve Lies plass. Dette gjøres for å gi trafikantgruppene fri bevegelighet, samt gir mønsteret plassen et sterkt estetisk uttrykk.

LEDELINJER

En ledelinje er et ledende element som gir visuell og taktil informasjon for synshemmede og blinde. Trygve Lies plass er utformet ved bruk av ledelinjer, og disse brukes som retningsindikatorer for å lede og krysse Shared space arealet. Ledelinjene fører til spesifikke funksjoner og målpunkter som er koblet til Trygve Lies plass. Disse målpunktene er; bussholdeplasser, inngangspartier og hjørner til bebyggelse. Det er brukt to ulike bredder på ledelinjene, for å tydeliggjøre hvilke funksjon linja er koblet til. De som fører til bussholdeplassene har en bredde på 50 cm, mens ledelinjene som kun å krysser plassen har en bredde på 21 cm. Foruten å være et ledende element, gir ledelinjene et grafisk uttrykk og en plass som skiller seg ut.

BELYSNING

Trygve Lies plass er belyst fra oven med ringlykter. Disse ringlyktene er 4 meter i diameter, og er festet i vaiere 4,5 meter over bakkenivå. Vaierne er festet i hjørnet av bygningene, og ringlyktene gir en illusjon av svevende ringer over Trygve Lies plass. Ringlyktene gir forskjellig uttrykk på dagtid og kveldstid. Det er særlig viktig å lyse opp Shared space arealet på kveldstid for å kunne opprettholde samspillet mellom trafikantene. I de sosiale sonene for opphold er det satt belysning i bakken, og disse vil lyse opp trær og urbane elementer. Belysning fra oven og fra bakkenivå vil skape en stemningsfull atmosfære på plassen.

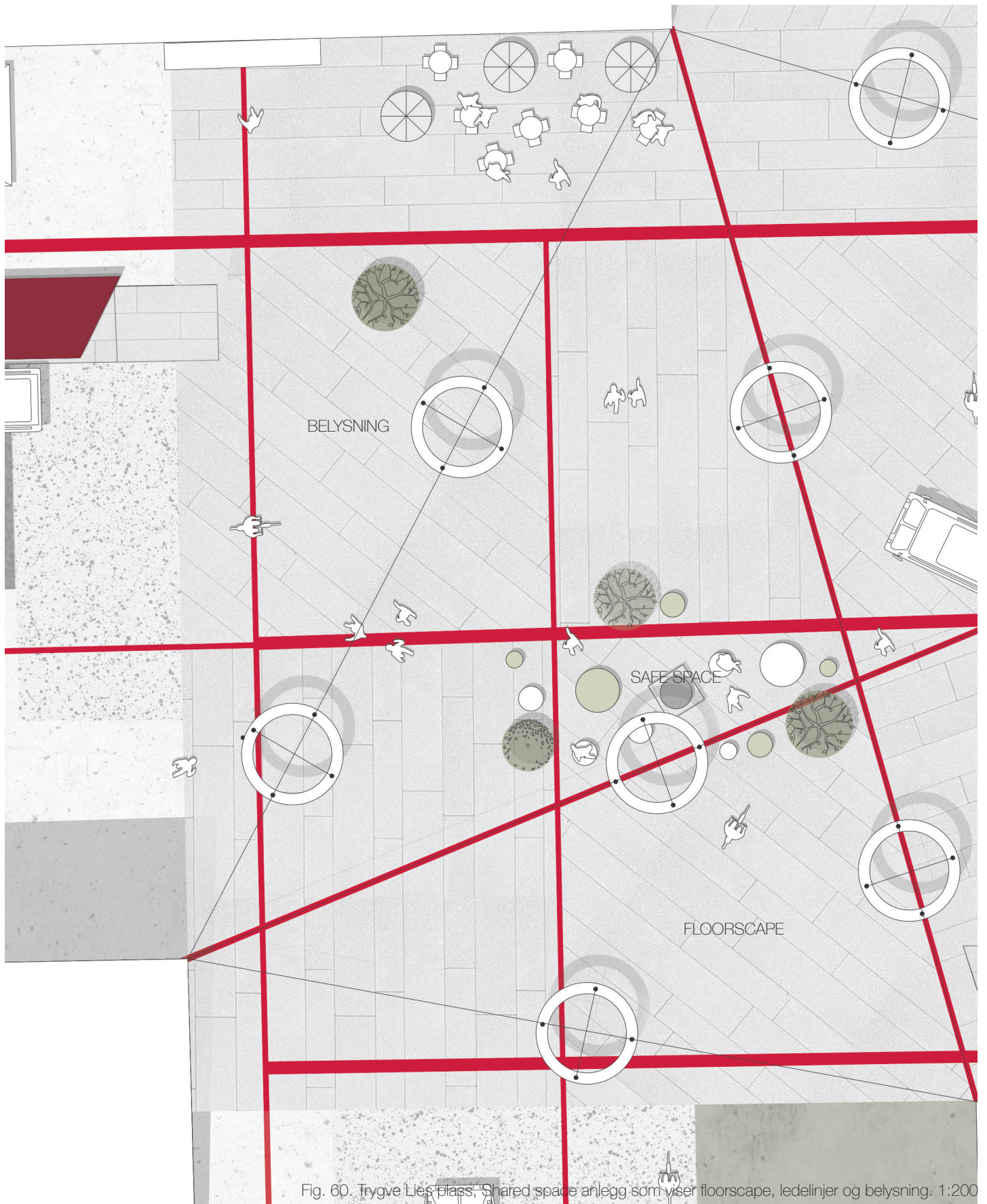


Fig. 60. Trygve Lie's plass, Shared space anlegg som viser floorscape, ledelinjer og belysning. 1:200

MØTE MED TRYGVE LIES PLASS

Utformingen av Trygve Lies plass skal gjøre de forskjellige trafikantgruppene bevisst på at de trer inn i et nytt byrom, hvor annen atferds gjelder. Plassen utgjør et kryss med fire armer, hvor tre er fører til konvensjonell gateutforming, og en leder til torgplassen. Overgangen mellom krysset og de forskjellige atkomstene må være tydelig for å kunne oppnå den ønskede atferden fra brukerne.

En møter Trygve Lies plass i tre steg

- 1.** Som syklist og kjøretøy møter man plassen i en på- og avstigningsrampe. Denne rampen er i et annet materiale, og gjør føreren oppmerksom på at man kommer inn i ett nytt rom. Rampen har en hardere kontrast som bevisstgjør føreren å senke hastigheten, og er godt synliggjort i belegningen.
- 2.** Neste steg er Shared space arealet. Her møter trafikantene en jevn overflate av samme materiale.
- 3.** Når man videre trer inn i byrommet vil en krysse ledelinjer som er integrert i belegningen. Disse ledelinjene vil være en kontrast til den jevne overflaten og gjøre trafikanten oppmerksom på å holde lav fart.



Fig. 61. Stemningscollage for Trygve Lies plass, Shared space anlegg

EPILOG

KONKLUSJON

REFLEKSJON

REFERANSER

FIGURLISTE

KONKLUSJON

Målet med denne masteroppgaven har vært å utvikle Trygve Lies plass på Furuset til å bli et attraktivt byrom som fremmer grønn mobilitet ved bruk av Shared space prinsipper. Oppgaven har tatt utgangspunkt i en plan- og designkonkurranse for Furuset, og den kommende områdeplanen hvor nye strukturer og kvaliteter skal implementeres på plassen. Fokuset til den nye områdeplanen er å skape et klimavennlig urbant Furuset, med innslag av grønne kvaliteter. Dette har vært veiledende innslag for designprosessen av nye Trygve Lies plass. Prosjektets teoretiske studie har utforsket Shared space som er en alternativ løsning til den konvensjonelle gateutformingen. Målet har vært å skape en plass som er like inviterende for de myke trafikantene som for motoriserte kjøretøy, samt tilrettelegge for godt samspill mellom disse. Oppgaven er løst ved å identifisere hvilke virkemidler som må ligge til grunn for å skape et velfungerende Shared space areal. I et voksende Furuset er det også viktig å analysere hvilke behov og fremtidige løsninger Furuset står ovenfor for å oppnå et attraktivt byrom som fremmer bærekraftige reiser.

Designforslaget har fokusert på å skape en plass for ulike brukere og trafikantgrupper. Den nye områdeplanen åpner opp for ny plassering av bussholdeplasser, og det har vært en viktig faktor i designet å gjøre disse holdeplassene godt tilgjengelig for alle brukergrupper. Bruken av ledelinjer har fremtrådt aktivt i designforslaget for å inkludere mennesker med synshemming (som er en svak gruppe innenfor Shared space), og for å skape en ny identifiserbar plass av estetisk kvalitet som leder deg på din reise. Ledelinjene gir kontrast i belegningen og gjør motoriserte kjøretøy oppmerksomme på å ha lav fart gjennom området. Lav fart er en viktig faktor for å skape et velfungerende Shared space areal. Urban- og blågrønne akser møtes og krysser Trygve Lies plass, og det er fokusert på å bruke disse aktivt for å skape romlige kvaliteter på plassen som inviterer til aktivitet og opphold for brukerne. En reise er en aktivitet som forflytter deg fra A til B, og måten du reiser på påvirkes av hvor attraktiv og tilgjengelig de fysiske rom er. Det er derfor viktig at det fysiske miljøet tilrettelegger for spennende byrom som kombinerer opphold og aktivitet og har gode overganger til andre miljøvennlige reisemåter. Byer jobber aktivt for at folk skal velge bærekraftige reisevaner, og det er nettopp dette designforslaget for Trygve Lies plass prøver å innføre. Et nytt byrom som er like attraktivt for fotgjengere, syklistene og buss. Designforslaget sikter til å skape et spennende byrom hvor veireguleringer ikke styrer de ulike trafikantene, men heller fungerer slik at kommunikasjon og samspill skaper god flyt og et trafikksikkert byrom.

REFLEKSJON

I begynnelsen av denne oppgaven kjente jeg til Shared space som en byutviklingsmetode, og hadde kjennskap til begrepet gjennom planer og faglige tekster fra studiet. Jeg hadde lite kunnskap om hva Shared space prinsippene innebar, og har gjennom denne oppgaven fått opparbeidet meg kunnskap og forståelse for begrepet, samt prøvd ut disse prinsippene i et designforslag for Trygve Lies plass. Shared space omhandler mobile situasjoner, og i startfasen av oppgaven var det viktig for meg å få en forståelse for hvordan man planlegger for mobilitet og hva grønn mobilitet innebærer. Som en framtidig byplanlegger har jeg veldig tro på at Shared space, som et utformingsprinsipp, vil bli et viktig virkemiddel for å sikre gode gate- og byrom i fremtiden. Jeg tror at Shared space vil være en effektiv måte å redusere bilens dominanse i byområder, og at utformingsprinsippet vil kunne være et positivt innslag for de myke trafikantene og samtidig fremme grønn mobilitet.

DESIGNFORSLAG

Resultatet av denne oppgaven er et designforslag av Trygve Lies plass på Furuset som skal fremme grønn mobilitet ved å ta i bruk Shared space prinsipper. I forhold til problemstillingen er det gitt et forslag på hvordan man kan utvikle et område. En slik oppgave kan ha mange ulike løsninger, og det kommer an på hvilke faktorer man velger å fokusere på. Et designforslag påvirkes av de faktorer man ser på som viktige, og de designprinsippene man velger å bruke. Hvis man endrer på designprinsippene, eller velger å fokusere på andre faktorer, vil dette også påvirke designforslaget. I denne masteroppgaven har det kun vært fokusert på bevegelige brukere som fotgjenger, syklist og de som reiser med buss og T-bane. Oppgaven kunne vært løst ved å bruke innbyggerne på Furuset mer aktivt og tatt i bruk deres bakgrunn, meninger og forslag til plassen. Dette vil mest sannsynlig ha påvirket det endelige designforslaget, og kanskje endret utformingen av plassen. Hadde oppgaven hatt et lengre tidsperspektiv, eller vært løst med flere gruppe-medlemmer, ville de sistnevnte faktorene vært interessante for videre studie.

VIL PLASSEN FUNGERE?

Design av mobile situasjoner er vellykket når planleggeren klarer å designe og planlegge de fysiske strukturer (iscenesettelse ovenfra) som harmonerer med de menneskelige handlingene (iscenesettelse nedenfra). Man ønsker å minimere gapet mellom iscenesettelse ovenfra og nedenfra og få et godt samspill mellom design og handlinger. Jeg har prøvd gjennom designprosessen å se for meg hvordan mine løsninger vil påvirke opplevelsen og handlingene til de trafikantgruppene som skal bruke byrommet. Eksempelvis er ledelinjene integrert i byrommet for å skape bedre trygghet og orientering for de med synshemming og de eldre, men de er også plassert for å kunne minne syklister og motorisert kjøretøy av å ha lav fart gjennom området. Ledelinjene vil være en synlig og fysisk kontrast å krysse, og ved å få en endring i belegningen vil en mest sannsynlig bli oppmerksom og senke farten. Om designet faktisk er vellykket vil man ikke vite før det er prøvd ut i praksis.

REFERANSER

- Bymiljøetaten Oslo Kommune. (2015a). Appendix 1-3. Oslo: Bymiljøetaten, Oslo kommune Lastet ned fra <https://kgv.doffin.no/ctm/Supplier/Documents/Folder/136689>
- Bymiljøetaten Oslo Kommune. (2015b). Smart, green and urban - revitalising the transport hub at trygve lies plass. Oslo Bymiljøetaten, Oslo kommune
- Exempelbanken.Se. (u.d). Vgu tätort - skvallertorget - vackra vägars pris 2004 - bygger på samspel och hänsyn mellan trafikanter Lastet ned 07.03, 2016, fra <http://www.exempelbanken.se/examples/347>
- Furuset Moske. (u.d). Furuset moske – islams ahmadiyya menighet Lastet ned 06.04, 2016, fra <http://furusetmoske.no/>
- Galleberg, K. K. & Fritzen, H. O. (2014). Deloppdrag 2_transportsystemet på furuset. Oslo Asplan Viak
- Hamilton-Baillie, B. & Jones, P. (2005). Improving traffic behaviour and safety through urban design. Civil Engineering 40(4), 39-47.
- Hansen, H. T. R. & Knudstrup, M.-A. (2005). The integrated design process (idp) - a more holistic approach to sustainable architecture 894-901.
- Hjeltnes, G. (2009, 2009, 13.02). Trygve lie. I norsk biografisk leksikon Lastet ned 25.05, 2016, fra https://nbl.snl.no/Trygve_Lie
- Jensen, O. & Morelli, N. (2011). Critical points of contact. Danish Journal of Geoinformatics and Land Management, 46(1), 36-49.
- Jensen, O. B. (2013). Staging mobilities Aalborg Routledge International Library of Sociology.
- Jensen, O. B., Wind, S. & Lanng, D. B. (2015). Mobilitetsforskning Byplan 4(4), 36-41.
- Kummel, L., Ståhle, A. & Hernbäck, J. (2014). Grønn mobilitet Stockholm,: Spacescape Lastet ned fra <http://www.futurebuilt.no/M-lanserer-veileder-for-gronn-mobilitet>.
- Myrberg, G., Winjgarden, K. V., Børrud, E. & Stenersen, L. (2008). Shared space - erfaringer med "shared space" ved kryssutforming. Rambøll Norge AS: Statens vegvesen Vegdirektoratet Lastet ned fra http://www.vegvesen.no/_attachment/106759/binary/182558.
- Oslo Kommune. (2007). Groruddalssatsingen Lastet ned 04.03, 2016, fra <https://www.oslo.kommune.no/politikk-og-administrasjon/prosjekter/groruddalssatsingen/>
- Plan- Og Bygningsetaten. (2014). Områderegulering for klimaeffektiv byutvikling på furuset, kvalitetsprogram Oslo: Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten
- Project for Public Spaces. (2014). Placemaking event: Ben hamilton-baillie on shared space Lastet ned 08.02, 2016, fra <http://www.pps.org/blog/placemaking-event-ben-hamilton-baille-on-shared-space/>

Project for Public Spaces. (u.d). Hans monderman Lastet ned 08.02, 2016, fra <http://www.pps.org/reference/hans-monderman/>

Regjeringen. (2014, 10.12.2014). Groruddalssatsingen Lastet ned 03.03, 2016, fra <https://www.regjeringen.no/no/tema/kommuner-og-regioner/by--og-stedsutvikling/omradeloft1/groruddalssatsingen/id2344376/>

Sheller, M. & Urry, J. (2006). The new mobilities paradigm. *Environment and Planning A*, 38(2), 207-226.

Sørensen, M. W. J. (2010). Trafikksikkerhetshåndboken 3.24 sambruksområde (shared space) Lastet ned 08.02, 2016, fra <http://tsh.toi.no/324-sambruksomraade.htm>

Sørensen, M. W. J. (2011). Sambruksareal/shared space Lastet ned 08.02, 2016, fra http://www.tiltakskatalog.no/d-2-2.htm#anchor_147660-700

Transport, D. O. (2011). Local transport note 1/11, shared space. TSO.

Urry, J. (2007). *Mobilities*. UK: Polity Press.

FIGURLISTE

Fig. 1. Oslo kommune med tilhørende bydeler. Kartgrunnlag fra Google Maps. Egenprodusert illustrasjon

Fig. 2. Trygve Halvdan Lie. Hentet fra: <http://www.unon.org/galleries/82>

Fig. 3. Dagens Furuset, sett fra sørøst. Foto: LasseTur/Mapaid. Hentet fra: (Plan- Og Bygningsetaten, 2014)

Fig. 4. Illustrasjonsplan av nye Furuset. Hentet fra: (Plan- Og Bygningsetaten, 2014)

Fig. 5. Fasene i Mary-Ann Knudstrups «Integrated design process». Inspirert av diagram fra: (Hansen & Knudstrup, 2005).

Fig. 6. Skvallertorget før omlegging til Shared space. Skilter. Hentet fra: <http://www.exempelbanken.se/examples/347>

Fig. 7. Skvallertorget for omlegging til Shared space. Trafikklys. Hentet fra: <http://www.exempelbanken.se/examples/347>

Fig. 8. Skvallertorget etter omlegging til Shared space. Hentet fra: <http://www.geodruid.com/intl/en/place/611924-alosa-hotell-hotel-norrkoping-sverige>

Fig. 9. Skvallertorget etter omlegging til Shared space Hentet fra: <http://www.exempelbanken.se/examples/347>

Fig. 10. Exhibition Road, London – Etter omlegging til Shared space. Hentet fra: <http://www.dailymail.co.uk/news/article-2094939/Britains-longest-clutter-free-street-unveiled-make-things-SAFER.html>

Fig. 11. Exhibition Road, London – Før omlegging til Shared space. Hentet fra: https://www.allianz.com/en/about_us/open-knowledge/topics/mobility/articles/120416-how-mingling-road-users-improves-safety.html/#!md839eccb-4be4-420b-9669-ad973ec571ac

Fig. 12. Sammenligning av trafikksone og sosialsone.

Hentet fra: <http://www.rosedunn.co.uk/site/motorway.html>

<https://prosjektsarpsborg.wordpress.com/media-2/bilder/byen/gagate-2/>

Inspirert av: (Hamilton-Baillie & Jones, 2005).

Fig. 13. Forskjellen mellom konvensjonell gateutforming, Shared space med Safe space og fullverdig Shared space. Diagram inspirert av: Alexander Mysen diagram s.15. Hentet fra: <https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/188334?show=full>

Fig. 14. Staging mobilities modell. Hentet fra: http://vbn.aau.dk/files/207888931/Sammenfatning_SMOB_DMOB.pdf

Fig. 15. Syklister i København. Hentet fra: <http://www.cycling-embassy.dk/2013/05/22/bicycles-in-the-media/>

Fig. 16. Fotgjengere i Tokyo. Hentet fra: http://www.slate.com/articles/life/walking/2012/04/walking_in_america_how_walk_score_puts_a_number_on_walkability_.html

Fig. 17. Diagram over virkemidler for hvordan oppnå velfungerende Shared space. Diagram inspirert av: Alexander Mysen diagram s.35. Hentet fra: <https://brage.bibsys.no/xmlui/handle/11250/188334?show=full>

Fig. 18. Oversiktskart av Furuset. Satellitt kart fra Google Maps. Egenprodusert illustrasjon

Fig. 19. Bildecollage. Egne bilder

Fig. 20. - 28. Egenproduserte illustrasjoner fra DWG-fil

Fig. 29. Kart som viser ny bebyggelse på Furuset. Framtidig utvikling. Kartgrunnlag fra Google Earth. Egenprodusert illustrasjon

Fig. 30. Skyggeanalyse av den nye bebyggelsen. Fra 3D modell. Egenprodusert, 3D modell.

Fig. 31. - 33. Egenproduserte illustrasjoner fra DWG-fil

Fig. 34. Bildecollage av Furuset. Egne bilder

Fig. 35. - 38. Egenproduserte illustrasjoner

Fig. 39. Eksempel på blågrønn akse. North end park, Boston. Hentet fra: <http://citytank.org/2011/07/13/boston-the-best-city-for-walking-in-the-usa/>

Fig. 40. Eksempel på urban akse. Oxford street, London. Hentet fra: <http://www.keyword-suggestions.com/b3hmb3JkICBzdHJlZXQ/>

Fig. 41- 49. Egenproduserte illustrasjoner fra DWG-fil

Fig. 50. - 53. Egenproduserte illustrasjoner

Fig. 54. Stemningscollage for Bygata, urban akse.

Bilder hentet fra: <http://www.tiltakskatalog.no/b-3-3.htm>

<https://www.americanforests.org/blog/urban-trees-for-carbon-offsets/>

Bilder av buss: Egne bilder

Fig. 55. - 56. Egenproduserte illustrasjoner

Fig. 57. Stemningscollage for Østmarkallmenningen, blågrønn akse

Bilder hentet fra: <http://www.sla.dk/en/projects/norresundby/>

http://schoolstudio.typepad.com/school_design_studio/2007/03/childrens_lands.html

<http://lensblr.com/post/69227907397/geometric-world-late-2013-panasonic-dmc-zs15>

<https://s-media-cache-ak0.pinnimg.com/originals/9f/fd/d9/9ffd97c2d82f85b7b5b2a75f47545e2.jpg>

<http://blog.bartlett.com/2015/08/urban-tree-care/when-trees-stand-for-a-nation>

Fig. 58- 60. Egenproduserte illustrasjoner

Fig. 61. Stemningscollage for Trygve Lies plass, Shared space anlegg

Bilder hentet fra: <http://www.furnes-as.no/Furnes-Akademi/Veiledninger/Brukerveiledning-ledelinjer>

<http://www.landezine.com/index.php/2016/03/neue-meile-bobligen/bauchplan-pedestrian-zone-design-landscape-architecture-11/>

<http://www.cfmoller.com/p/Aalborg-Havnefront-i2005.html>

Trygve Lies statuen. Eget bilde.

TRYGVE LIES Plass - LEDER DEG PÅ DIN REISE

VEDLEGG 1. Snitt 1:200 x2, Masterplan 1:200

Masteroppgave våren 2016 - Revitalisering av Trygve Lies plass

