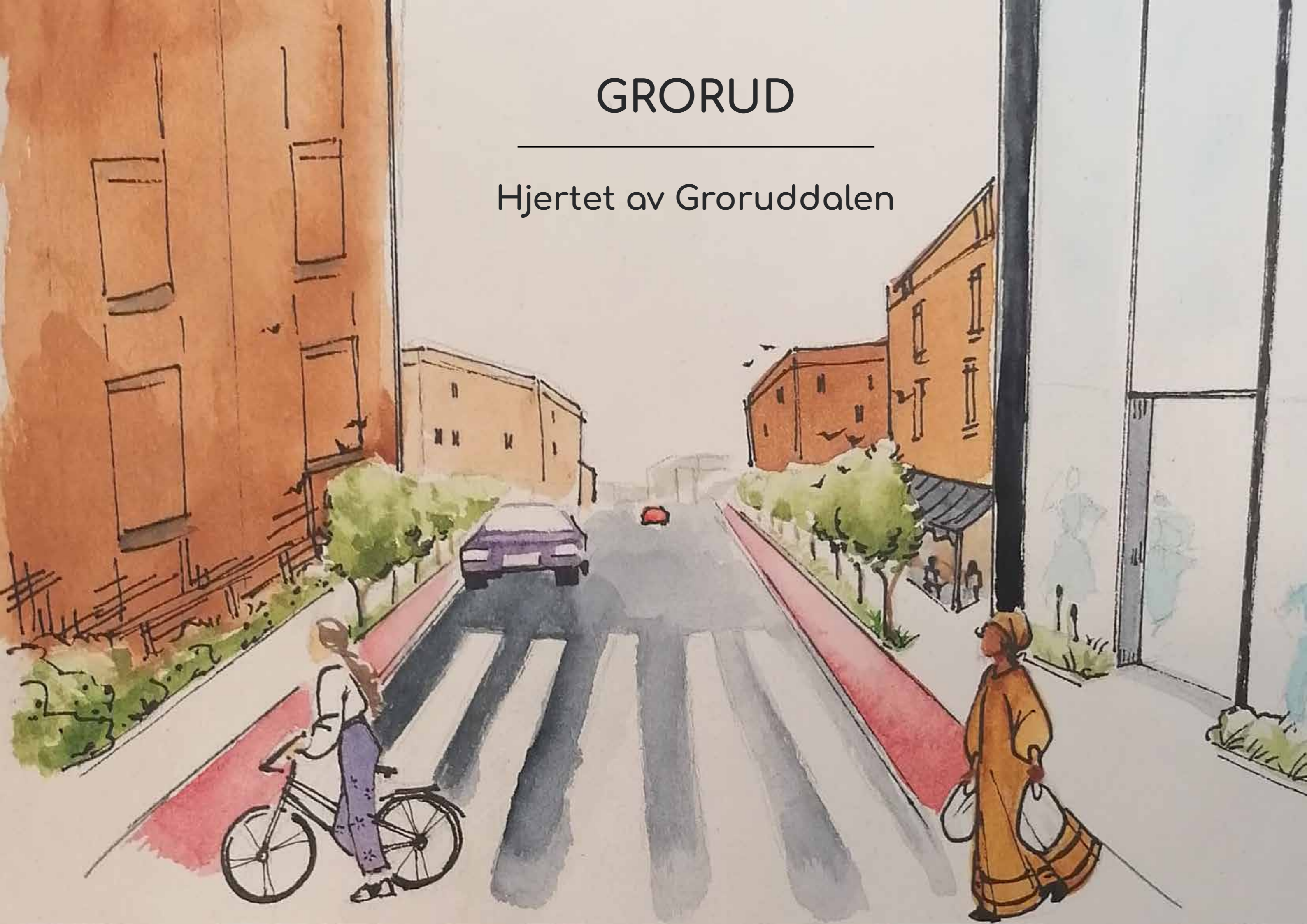


GRORUD

Hjertet av Groruddalen



Historie

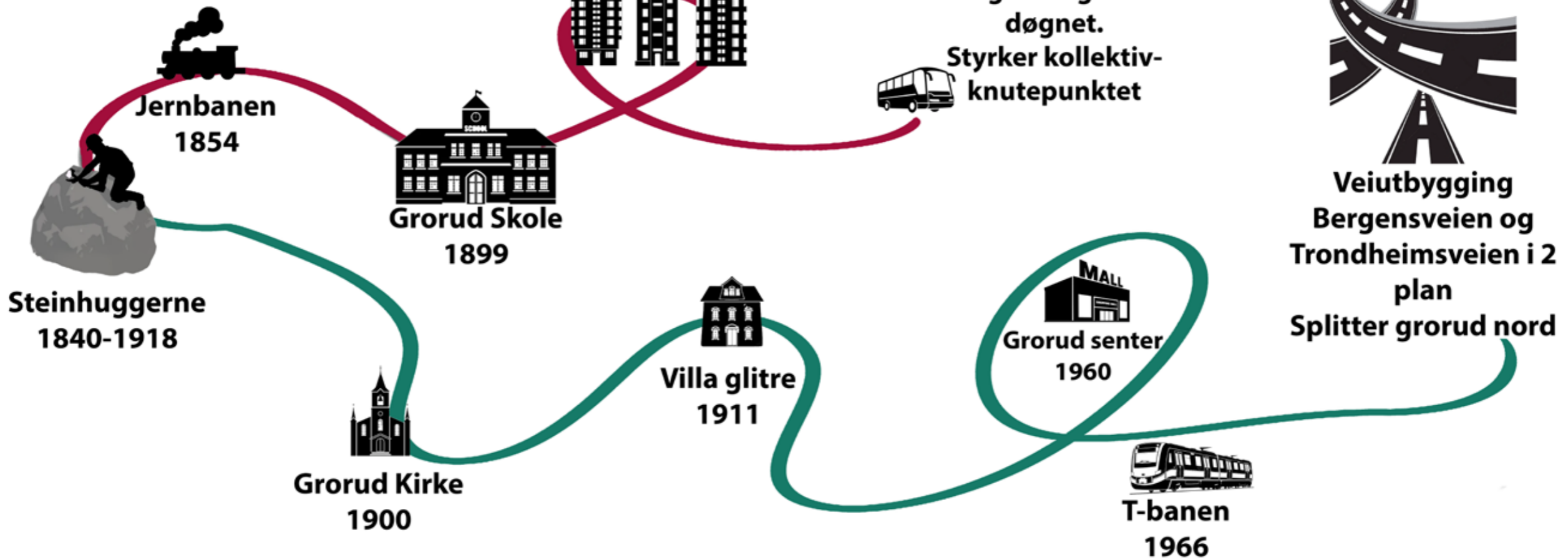
Den historiske bakgrunnen for valgene



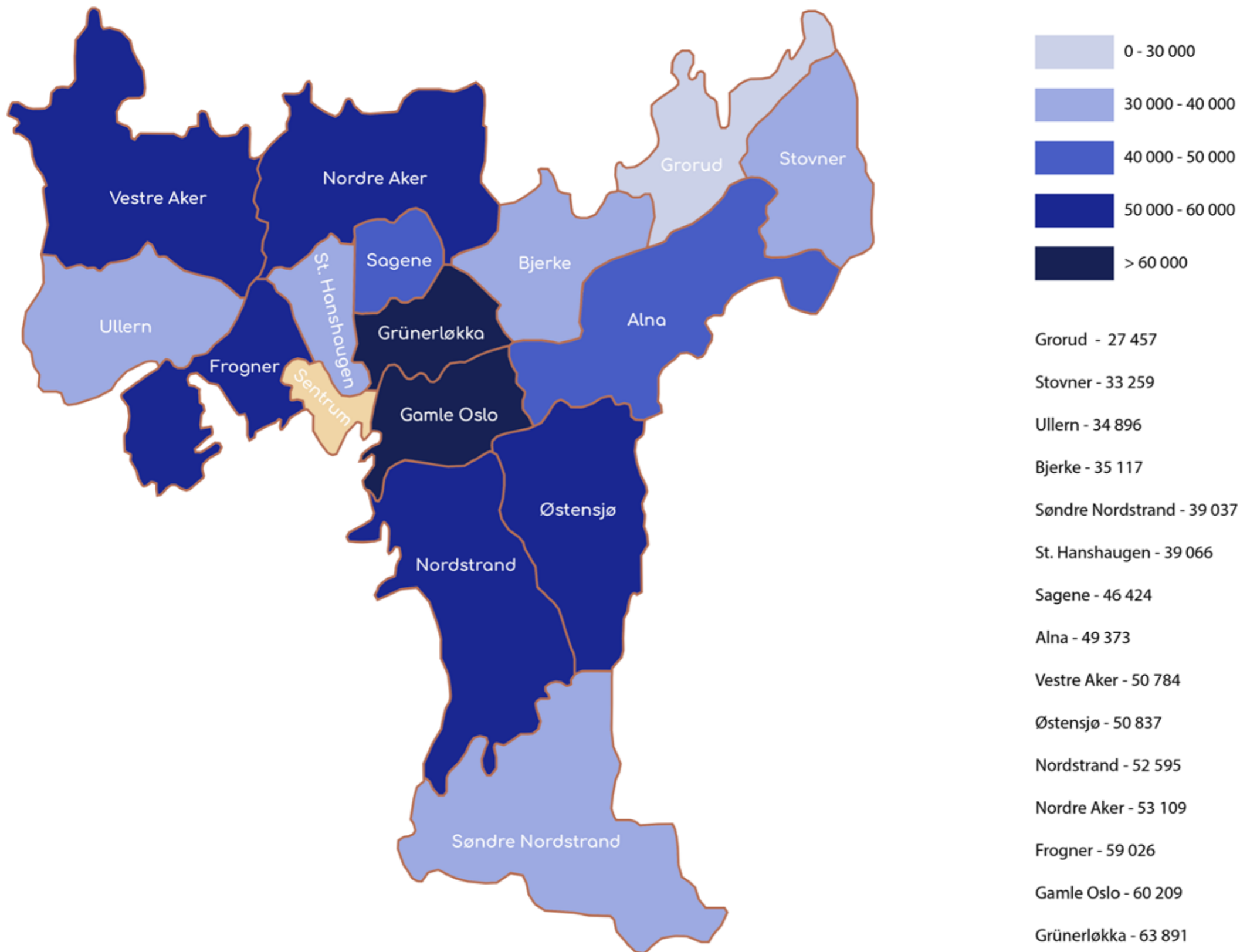
Samle funksjonene ved å gjenoppbygge landformen



Utbygge bolig, service og handelsgate. Skape et sentrum



Demografi

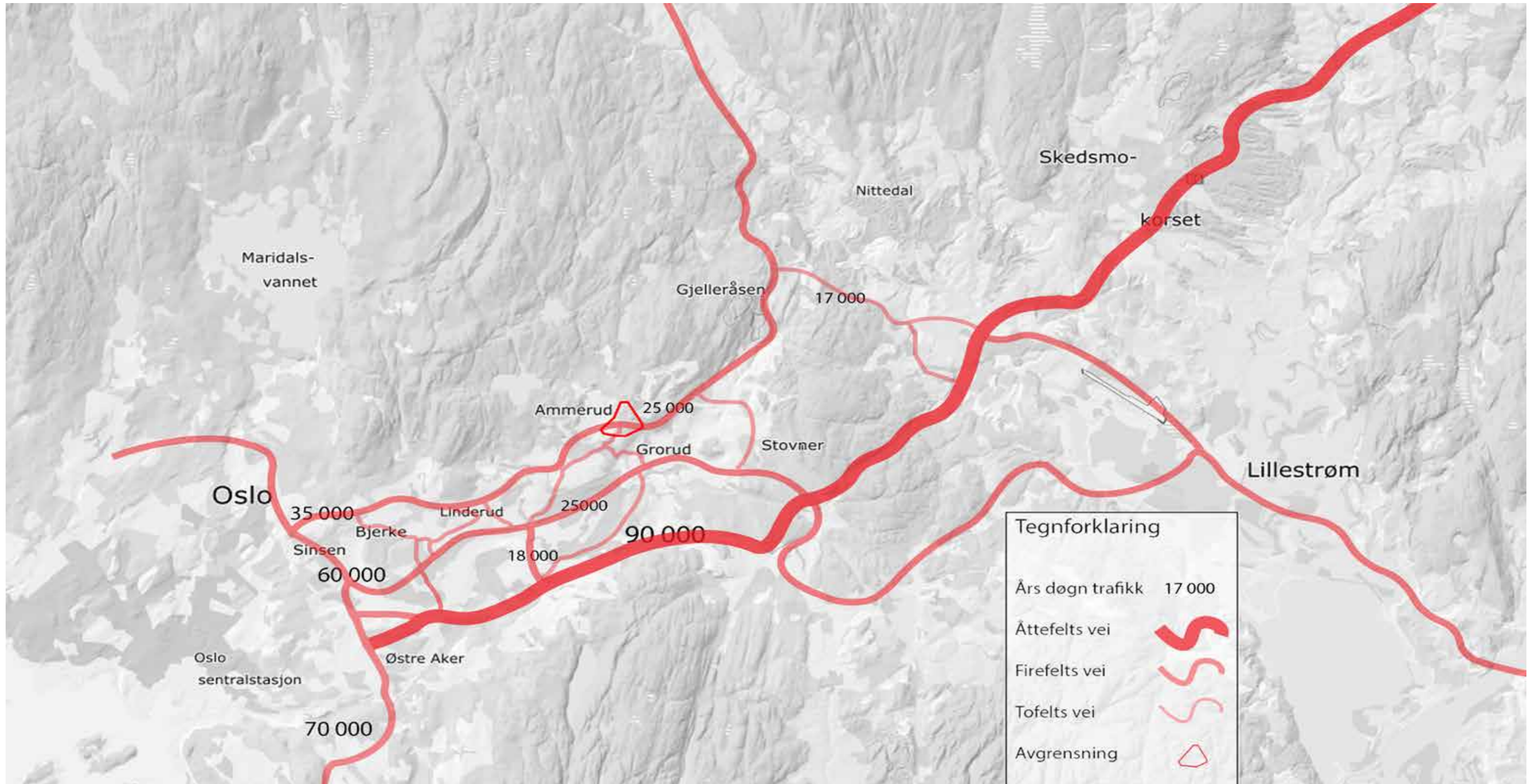


I delbydel Grorud bor det ca. 4000 personer. En moderat prognose viser at befolkningen vil øke med om lag 900 personer frem mot 2024. Her bor det mennesker med bakgrunn fra rundt 150 ulike land. I 2019 er 50,8% av befolkningen innvandrere og norskfødte med innvandrerforeldre. Dette er en økning på 10,8% fra 2009. Grorud scorer betydelig (65-85%) høyere enn Oslo-snittet når det gjelder indikatorene for lav utdanning, ikke fullført videregående skole, fattige barnehusholdninger og ikke-vestlige innvandrere med kort botid.

Delbydel Grorud består av tre grunnkretser; Nedre Grorud, Øvre Grorud og Vestre Rommen. Øvre Grorud strekker seg fra skogen over Ammerudgrenda ned til Trondheimsveien og inkluderer Grorud T-bane- og busstasjon. Dette området er et sterkt kollektivknutepunkt.

Bydel Grorud inngår i Groruddalssatsingen som er et samarbeid mellom Oslo kommune og staten. Satsingen skal bidra til å styrke nærmiljøene i utsatte områder og utvikle bedre oppvekstvilkår, utdannings- og sysselsettingstjenester, samt skape levende nærmiljøer som fremmer helse og trivsel. Et av målene er å gjøre Grorud senter og området rundt til en attraktiv møteplass for alle beboergrupper.

Overordnet trafikksituasjon

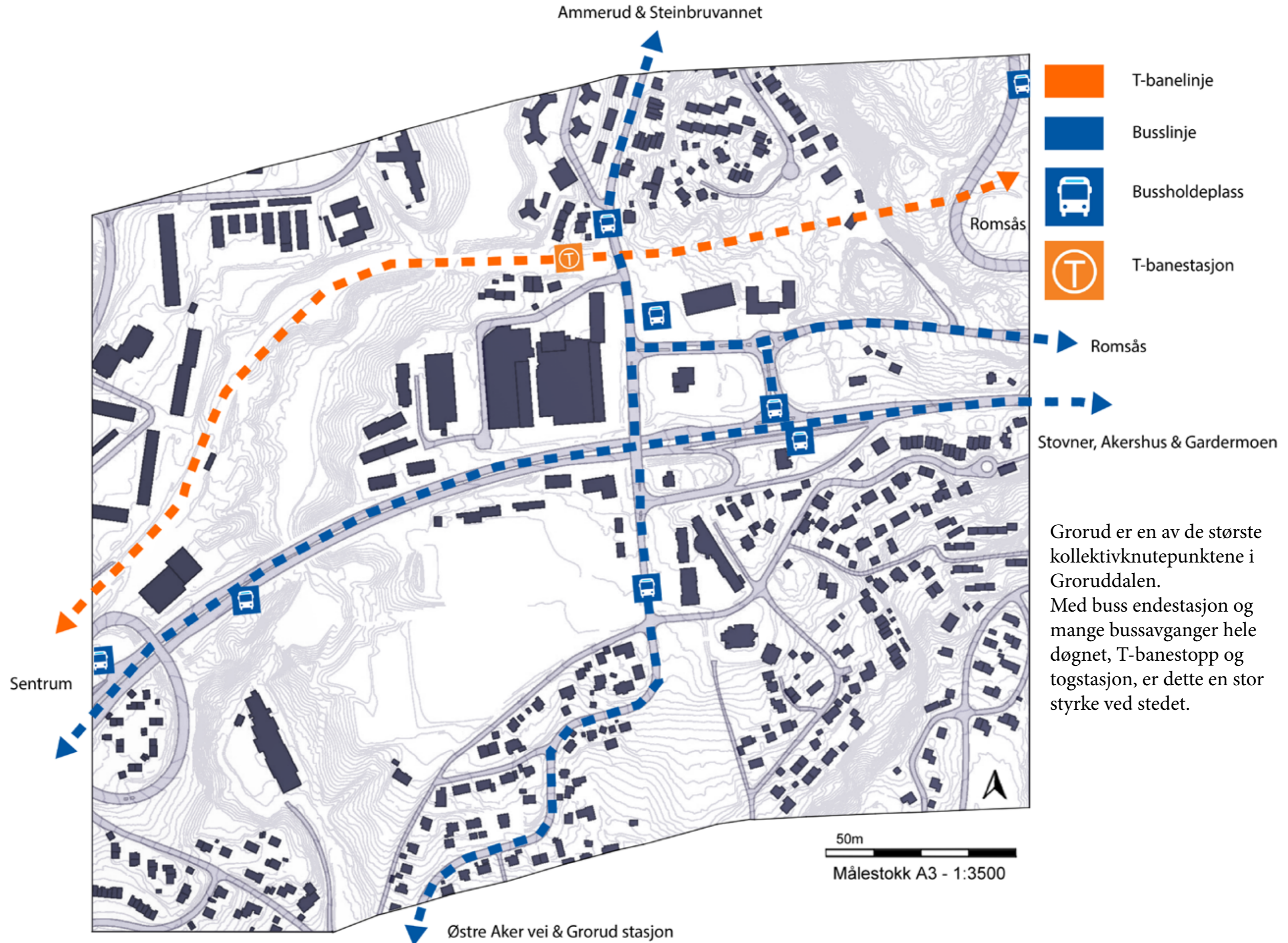


Oversiktskart over veinettet gjennom Groruddalen. Her vises alle mulighetene til å forflytte trafikken fra Trondheimsveien til Østre Aker vei og E6. Ved redusering i trafikkmengde gjennom Grorud området, vil Østre Aker måtte benyttes i større skala, via overgang fre gjelleråsen eller gjennom Stovner for trafikk fra nord-øst.

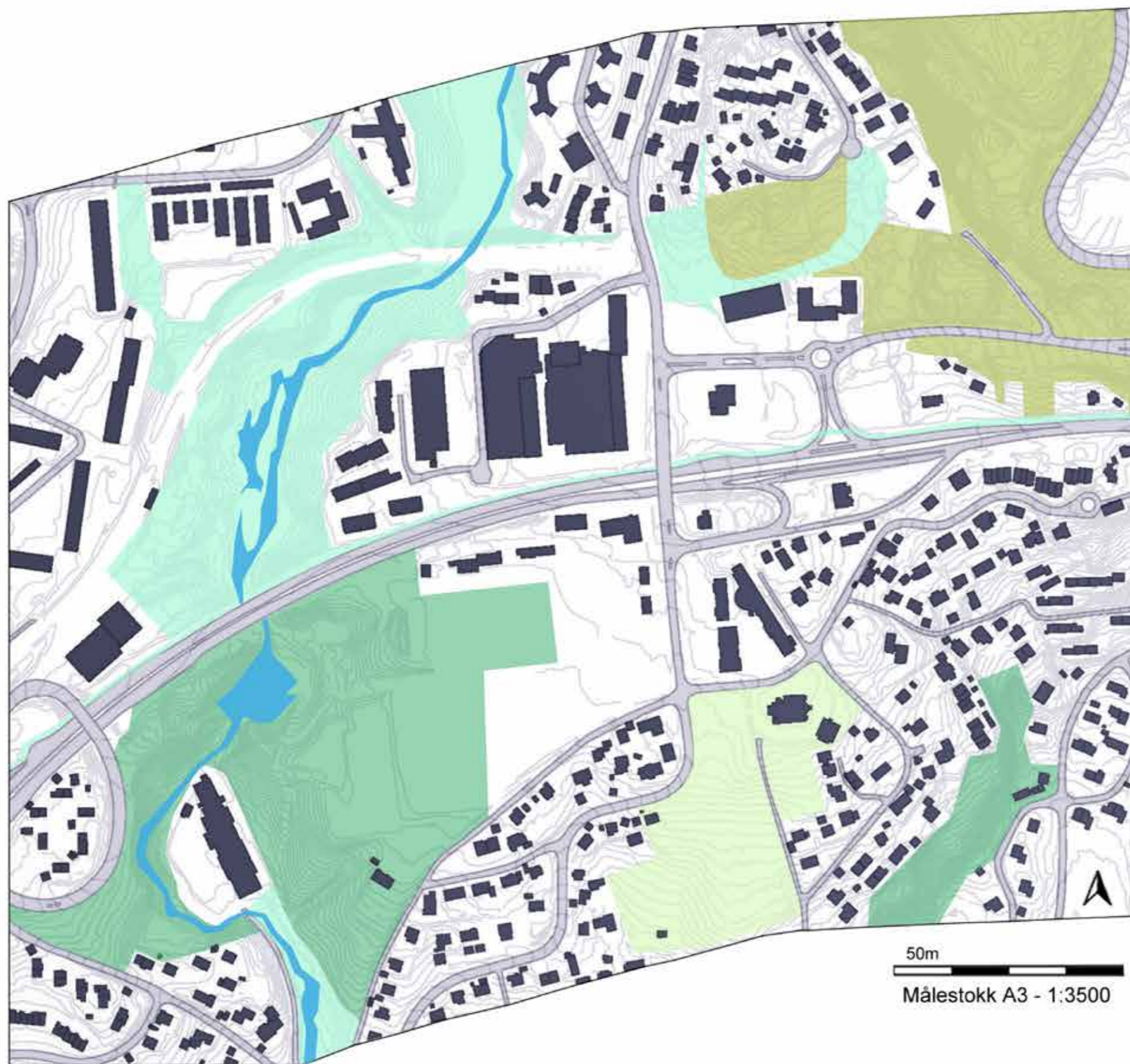
Mobilitet



Kollektiv



Blågrønnstruktur

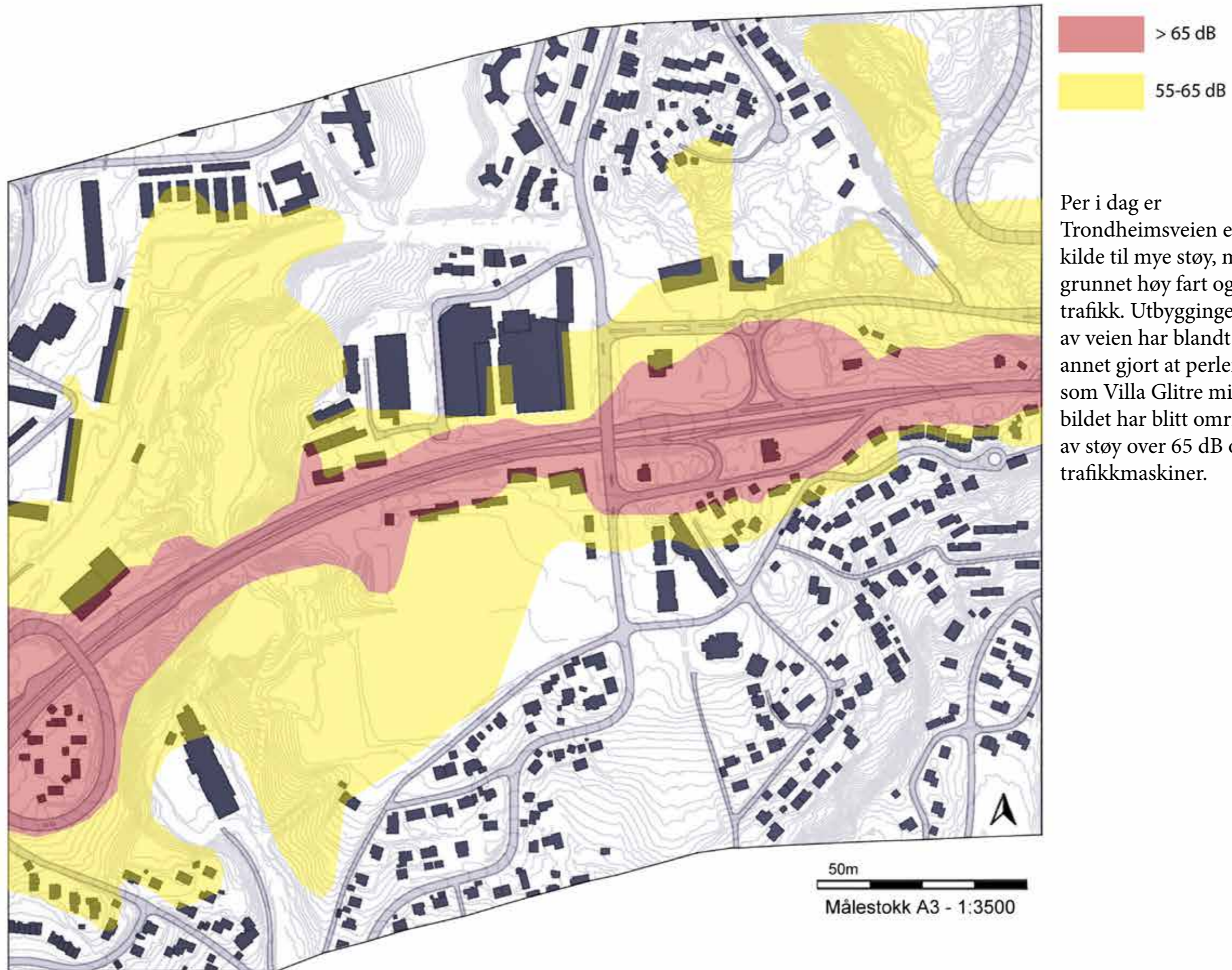


- Rekreasjonsområde
- Grønnkorridor
- Nærturterreng
- Kirkegård
- Vann

Nærheten til Marka i nord og Alnaelva i vest er en stor styrke ved stedet.

50m
Målestokk A3 - 1:3500

Støy



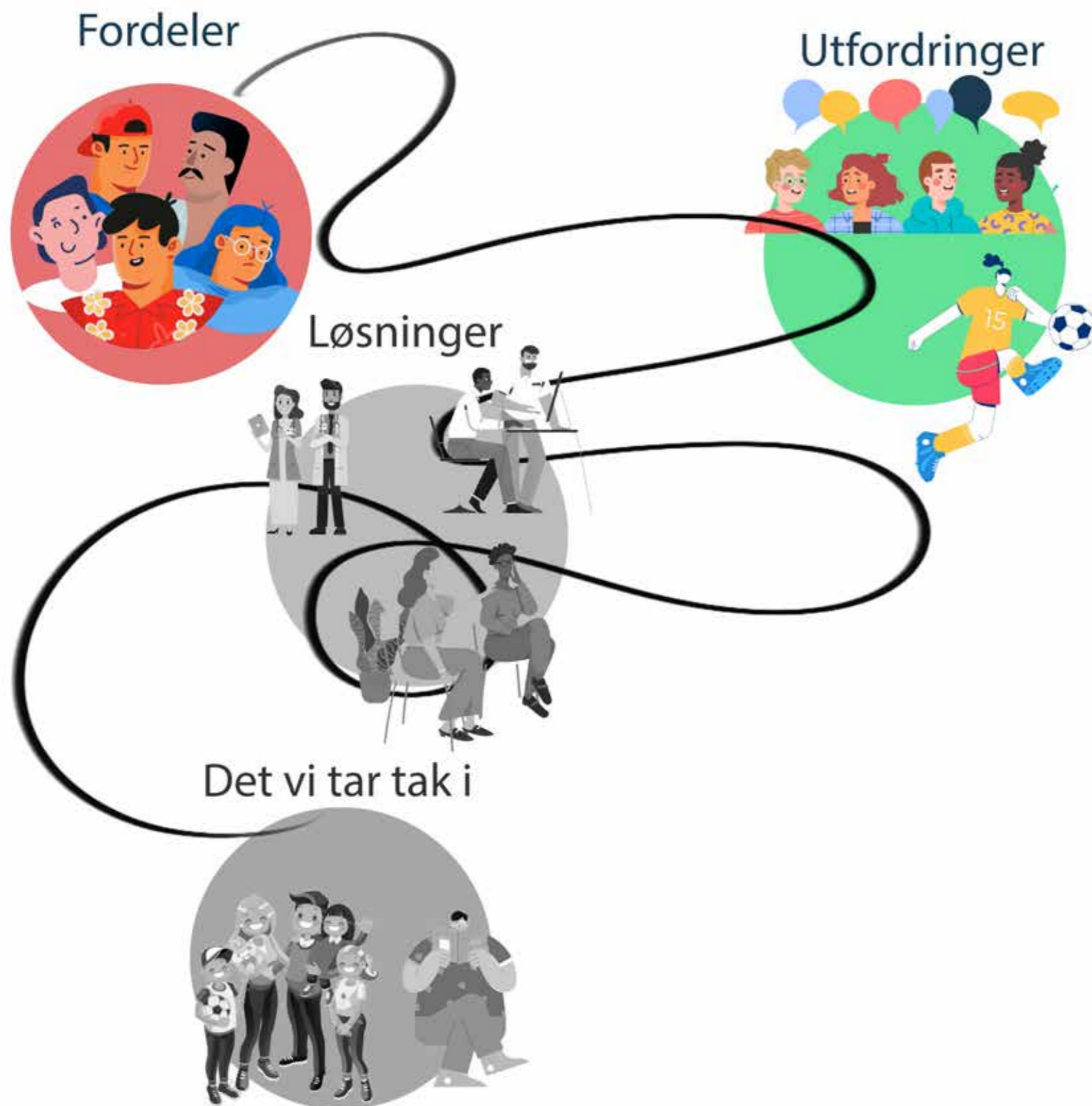
Funksjoner



- Kultur
- Boliger
- Næring
- Utdanning
- Barnehage
- Bensinstasjon



Demografi og psykisk helse



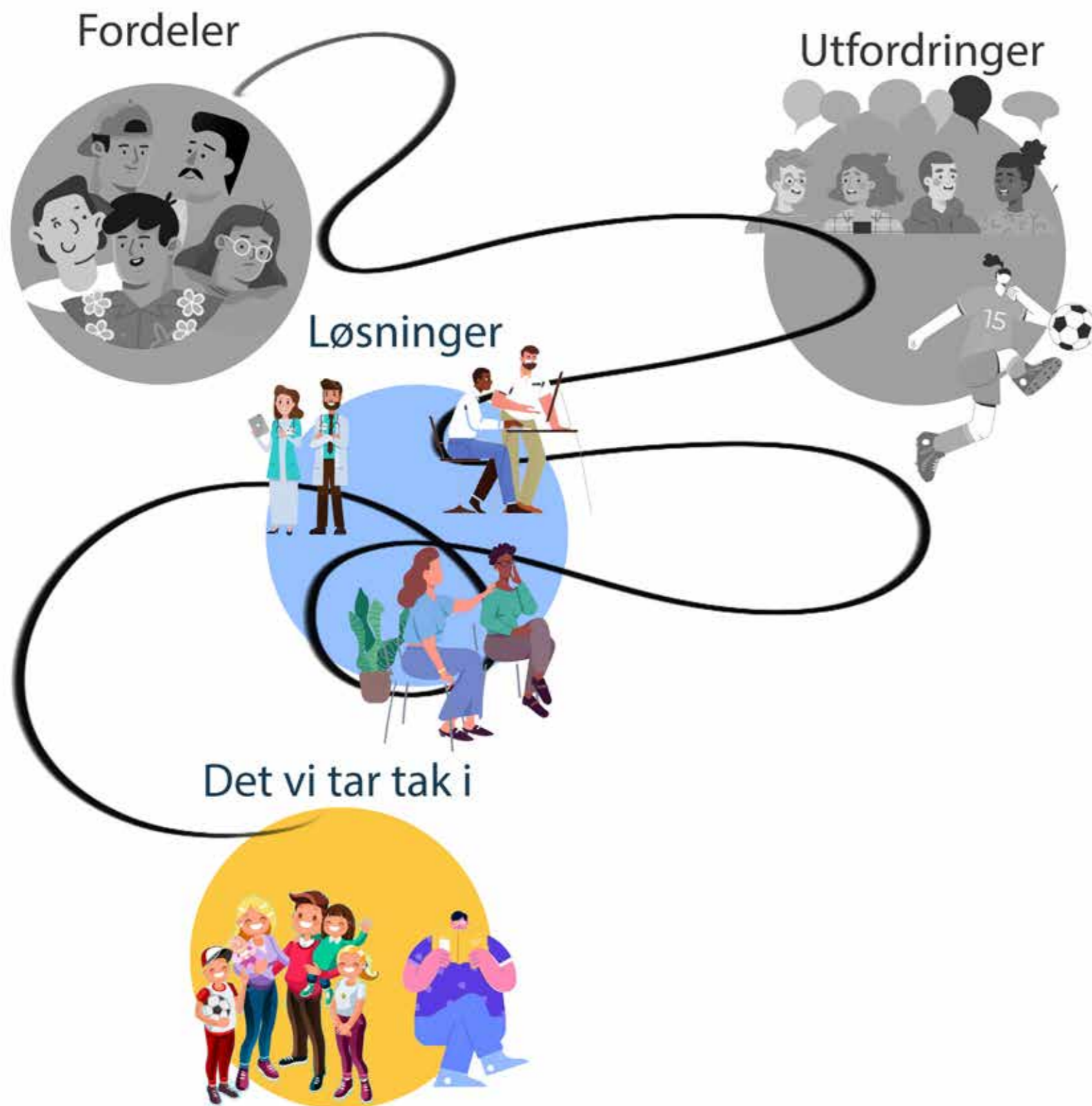
Fordeler

- Typisk område for etablerte småbarnsfamilier.
- Mange barn i skolealder.
- 100 år lang historie som sportsarena, lokalsamfunnet samles rundt fotballaget.
- Nær tilgang til Marka.
- Mangfoldig felleskap

Utfordringer

- Barn og unge mangler trygge fritidsområder
- Utenforskap er et økende problem i området.
- 28% bor trangt.
- Svært lav sysselsetting. Høy andel husholdninger har over halvparten av inntekter fra offentlig overføring.
- Språk er en utfordring ved skolestart, i utdanning, arbeid og deltakelse i lokalmiljøet.
- Andelen barn som går i barnehage er lav.
- Mange sliter med fysiske og psykiske helseplager, og en stor andel av befolkningen er uføretrygdet.
- For mange fullfører ikke videregående opplæring.

Demografi og psykisk helse



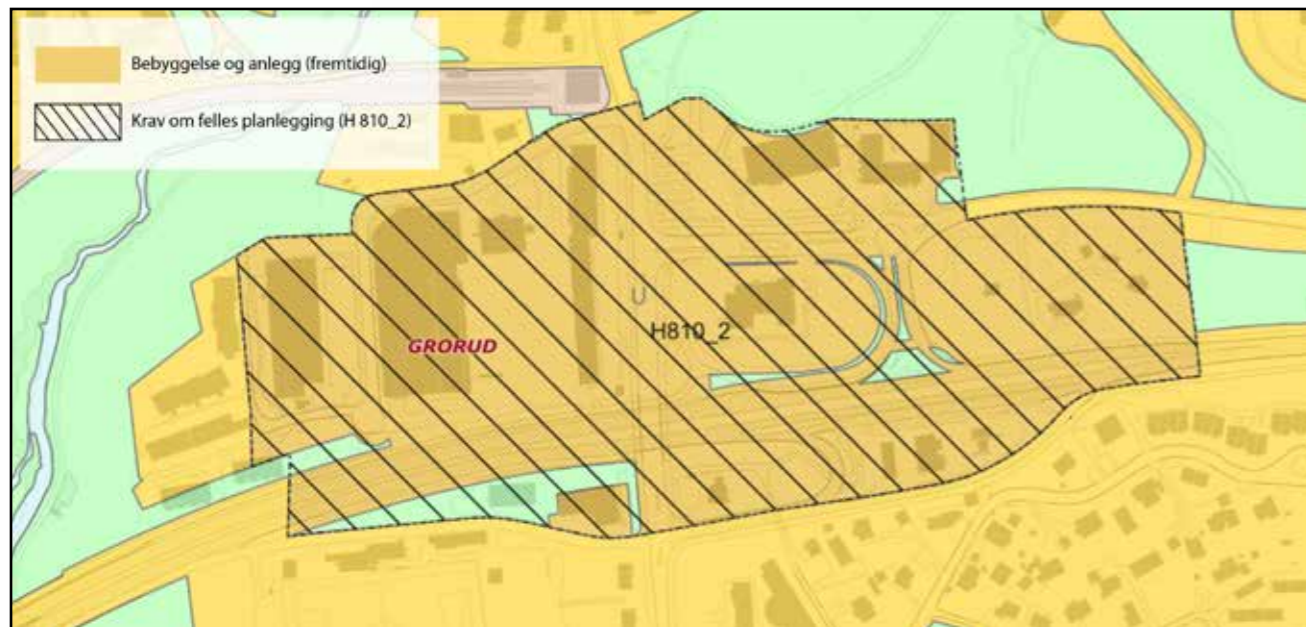
Løsninger

- I Oslo kommunes arealdel skal Grorud sentrum utvikles og tilrettelegge for boliger, gater, næring, handel, torg, park og ny gateterminal for buss.
- I tillegg bør man forminske skille mellom Øvre og Nedre Grorud for å skape et bedre samhold og en sterkere stedsidentitet for innbyggerne. Dette gjøres ved å bedre boforholdene for innbyggerne i grorud nord.

Det vi tar tak i

- Tilrettelegging for språkopplæring på offentlige lokaler som for eksempel biblioteket vi anlegger er viktig.
- Vi anlegger en ny yrkes-VGS for å få flere unge til å fullføre videregående.
- Gjennom språkopplæring og hjelp til å fullføre videregående vil også terskelen bli lavere for å få flere i arbeid.
- En omdannelse av Grorud sentrum som kan skape stolthet og tilhørighet, med gode fysiske og sosiale møteplasser.

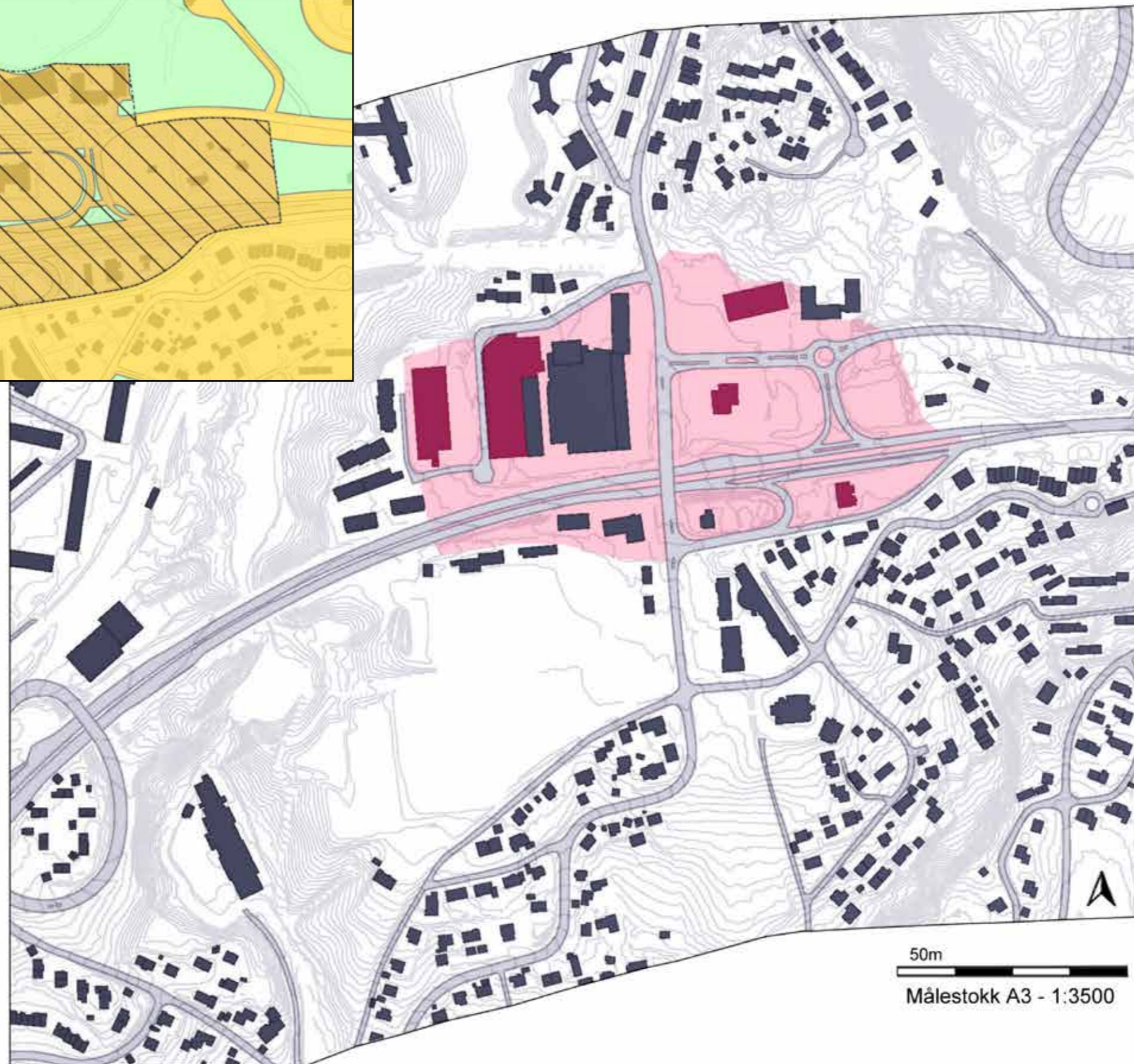
Sanering



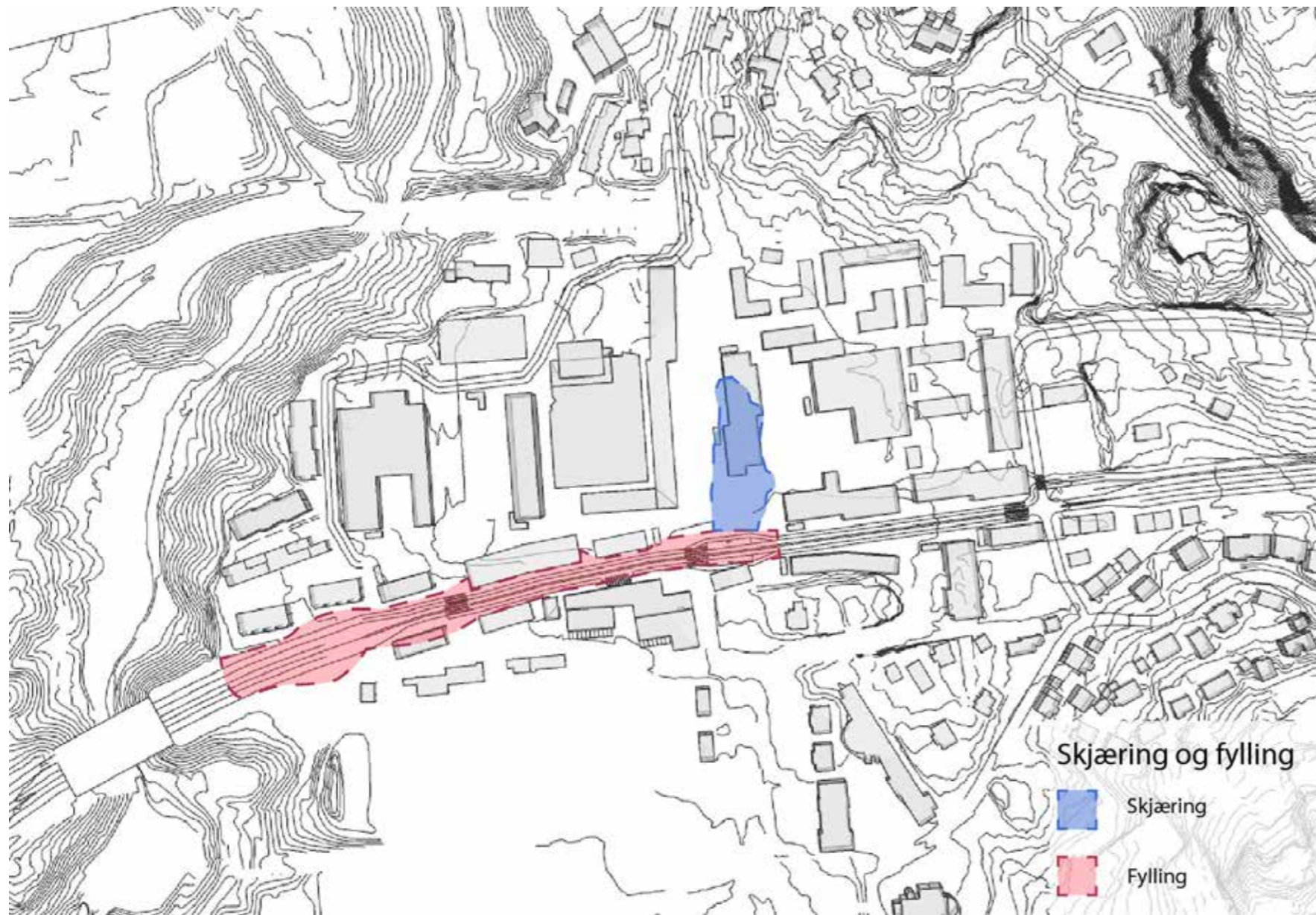
Bildet hentet fra:
<https://od2.pbe.oslo.kommune.no/kart/?mode=kommuneplan#605058,6648479,7>

Avgrensningen av området for sentrumsutvikling, interesseområder og riving av strukturer falt naturlig i området rundt Grorud senter og Trondheimsveien. Ved fjerning av to bensinstasjoner, en stor dagligvarehandel, store parkeringsareal, et gammelt kontorbygg og store deler av veginfrastrukturen, ble store sentrumsområder frigjort.

Videre fant vi at Oslo kommunes arealdel hadde en så og si identisk avgrensning med krav om felles planlegging for fremtidig bebyggelse og anlegg.



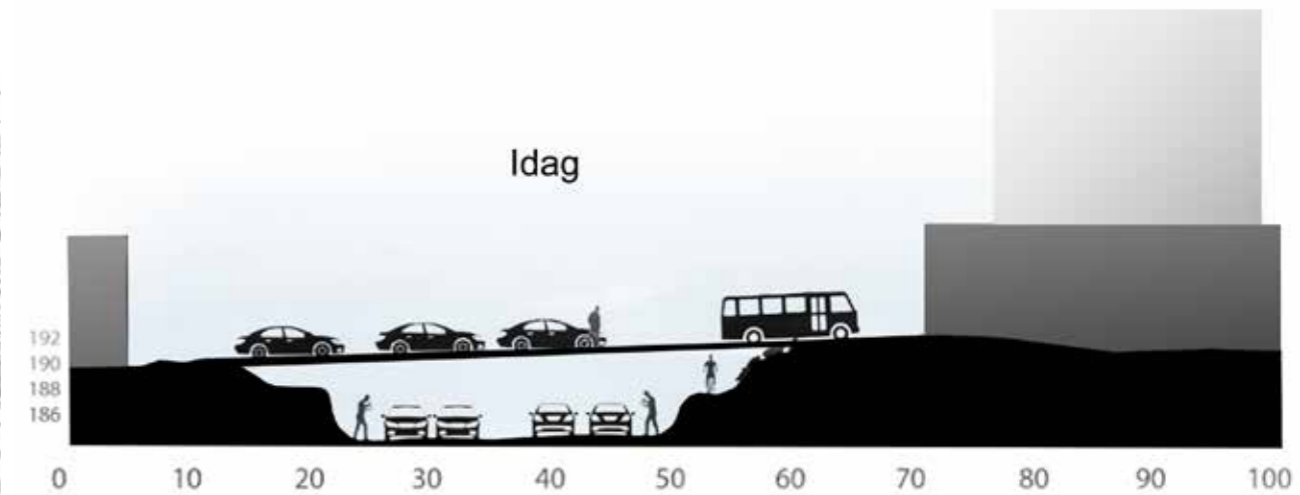
Skjæring + fylling



Gjenfylling av landformen (2 snitt og skjæring fylling):

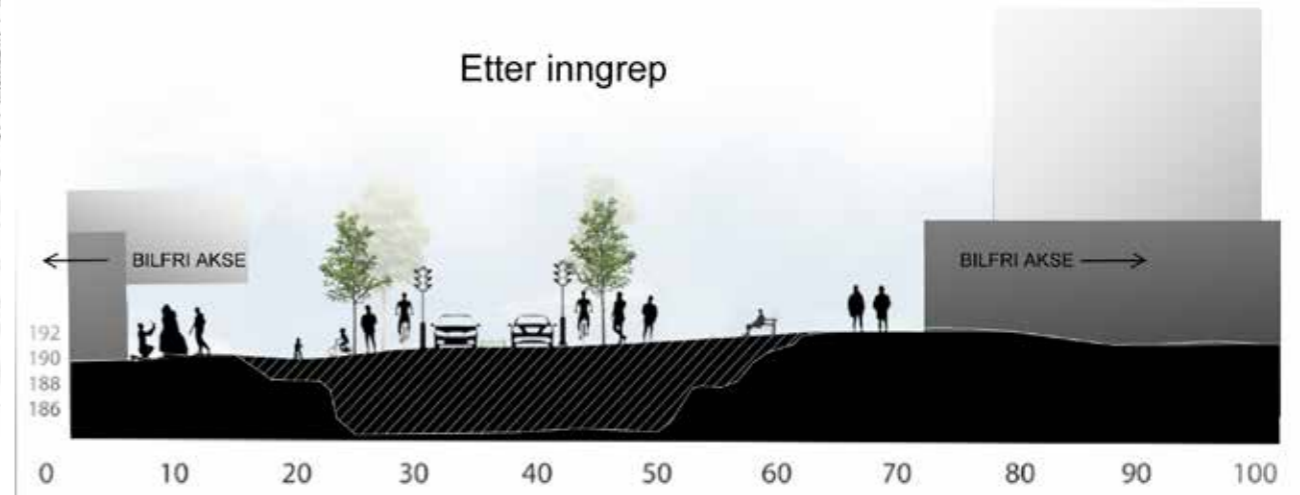
Utskjæringen som fylles igjen har et flateareal på ca 9500 m² og strekker seg gradvis ned til maks 6,5 meter dypt. Dette gir masser på størrelsen ca. 32 500 m³. Noe av massene kan hentes fra skjæringen som gjøres der man fylte på ekstra masser på nordsiden av overgangen, som endret senteret fra å være på en høyde til å ligge i en dump.

Ved å leggje krysset i et plan unngår man unødvendig vegarealer og frigjør arealer til bolig og sentrumsformål. I tillegg omdannes Trondheimsveien fra å være en barriere som tvinger gående over den ene broovergangen som en trakt, til å fjerne terrengbarrieren og åpne for fotgjengeroverganger i plan. Dette, i kombinasjon med innsnevring til to-felts vei gjør at Trondheimsveien blir tvunget enda et skritt nærmere bygate-status.



Illustrasjonssnitt A-A' før inngrep.

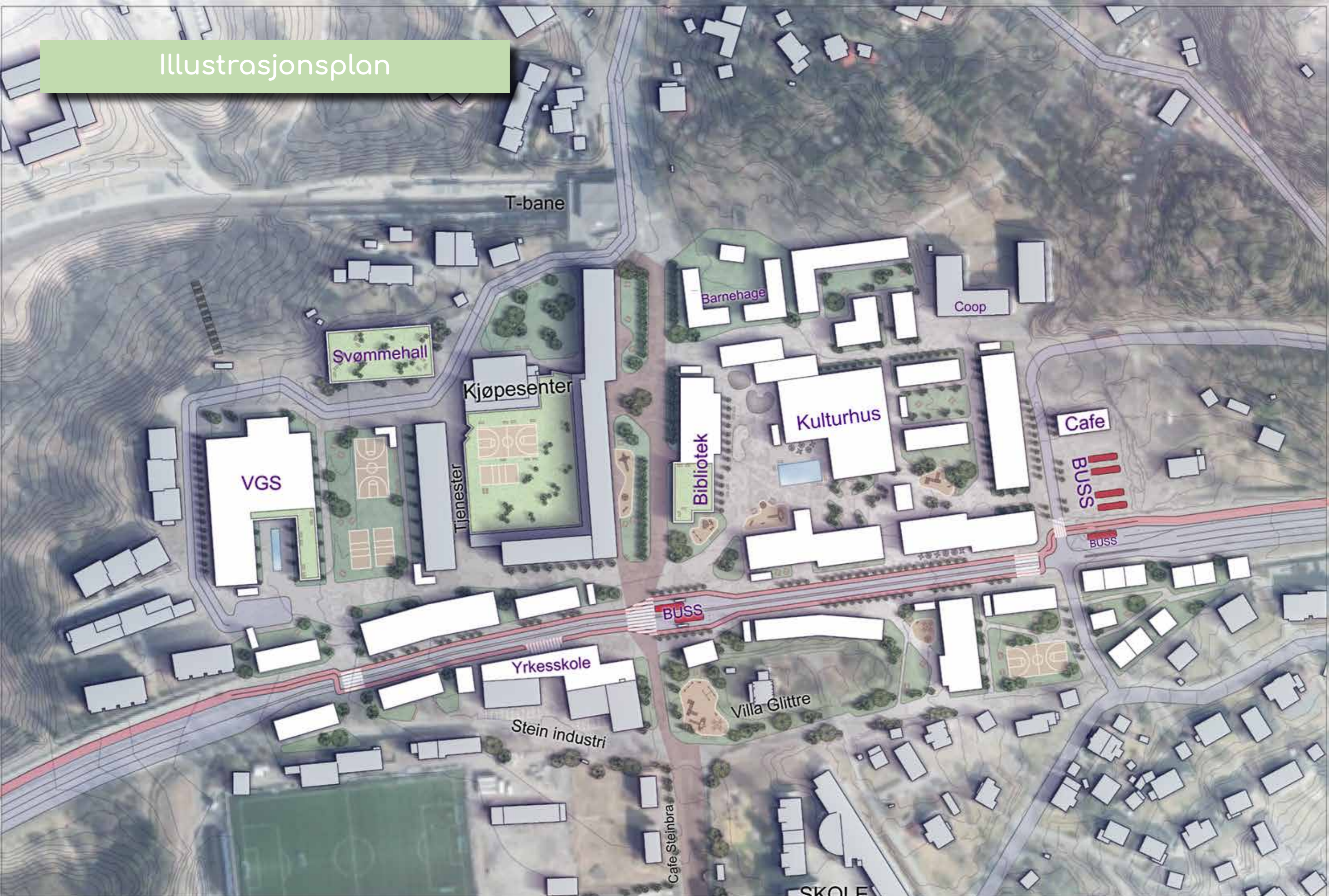
Før inngrepet ser vi bilens dominans, og de store terrengforskjellene som har oppstått som følge av innskjæringen som ble gjort ved anleggelse av motorvei på 70-tallet.



Illustrasjonssnitt A-A' etter inngrep.

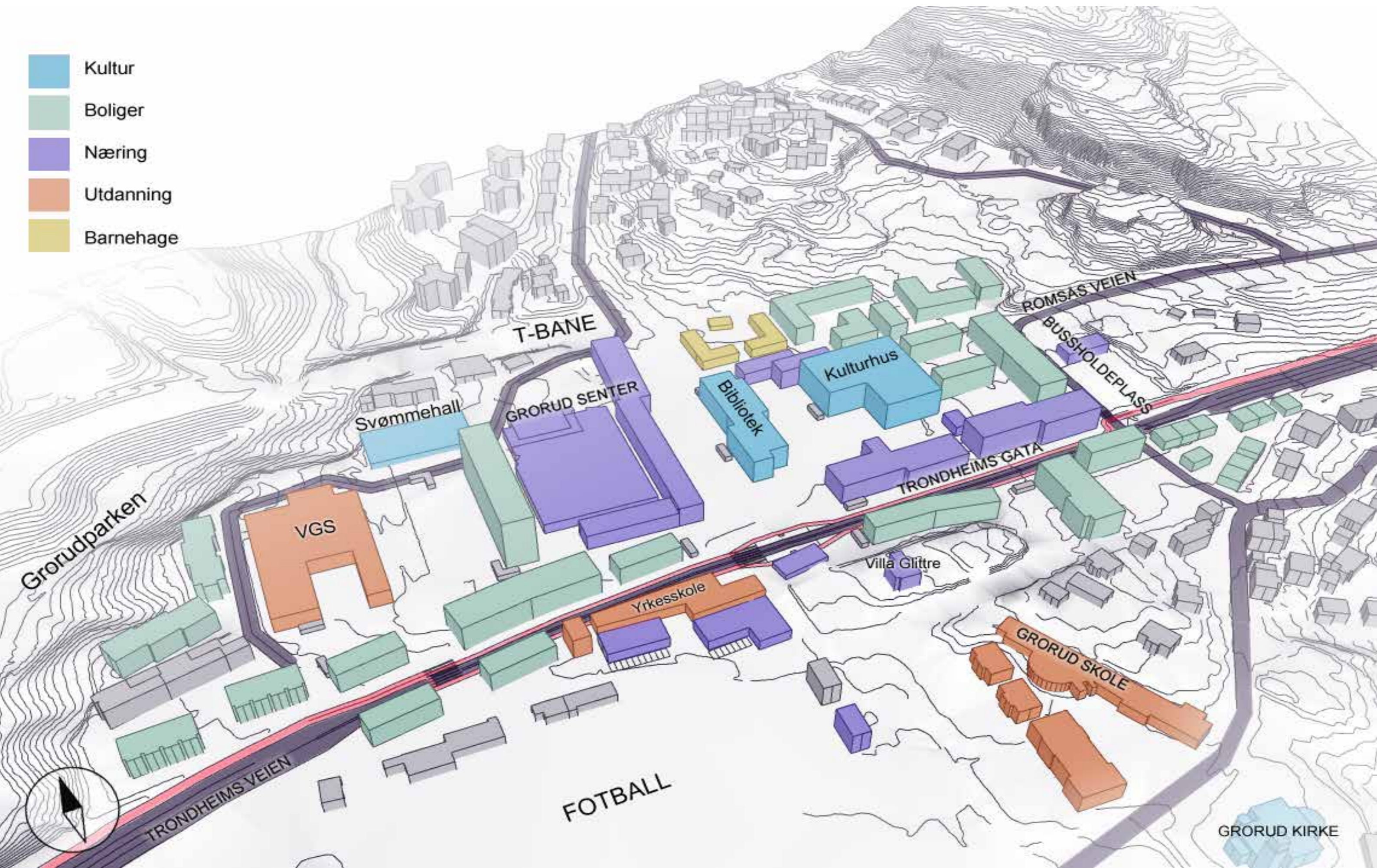
Arealer er frigjort til menneskelig aktivitet og veien er redusert og mer tilgjengelig for kryssing for myke trafikkanter.

Illustrasjonsplan



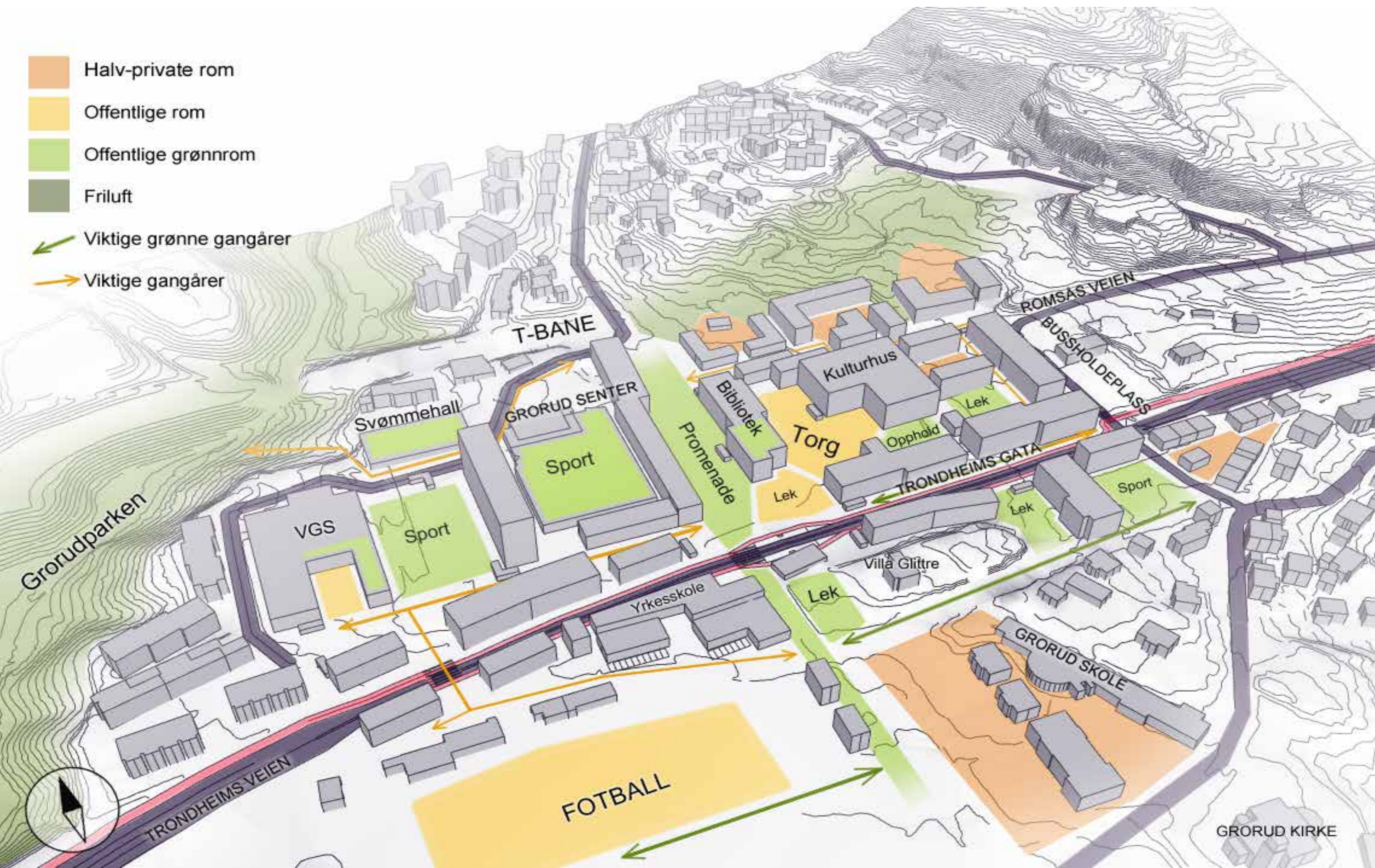
Programmering - Bygg

- Kultur
- Boliger
- Næring
- Utdanning
- Barnehage



Programmering - Uterom

- Halv-private rom
- Offentlige rom
- Offentlige grønrom
- Friluft
- Viktige grønne gangårer
- Viktige gangårer



Oversikt Illustrasjoner



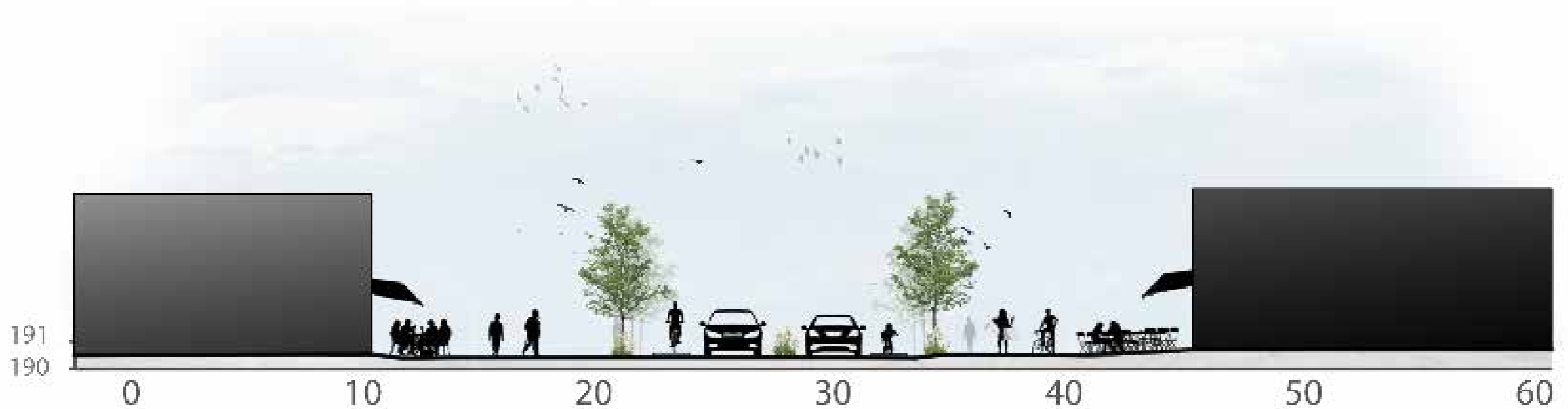
Illustrasjoner + snitt



Illustrasjon 1: Trondheimsgata

Trondheimsgata med kun et kjørefelt i hver retning, fotgjengerovergang, sykkelfelt og bebyggelse med servicefunksjoner.

Illustrasjoner + snitt



Illustrativt snitt B-B': Trondheimsgata

Midtrabatt og allé av trær myker opp den tidligere veibarrieren, og rommene rundt fremstår som arealer for rekreasjon og opphold. Den nye boligbebyggelsen inntil veien reduserer også støyen fra trafikken.

Illustrasjoner + snitt



Illustrasjon 2:

Det åpne torgarealet mellom den nye bebyggelsen i Grorud sentrum, med store arealer åpne for stands, bondens marked, scene og lignende. I midten ser vi vannspeilet, og sykkelstativ til venstre.

Illustrasjoner + snitt



Illustrasjon 3:

Fremsiden av barnehagen med biblioteket til venstre. Bilfritt område med grønn vegetasjon og trygge omgivelser.

Illustrasjoner + snitt



Illustrasjon 4:

Promenaden mellom Grorud senteret og biblioteket. Den originale viktige diagonalen mellom nordre og søndre del av Øvre Grorud.

Illustrasjoner + snitt



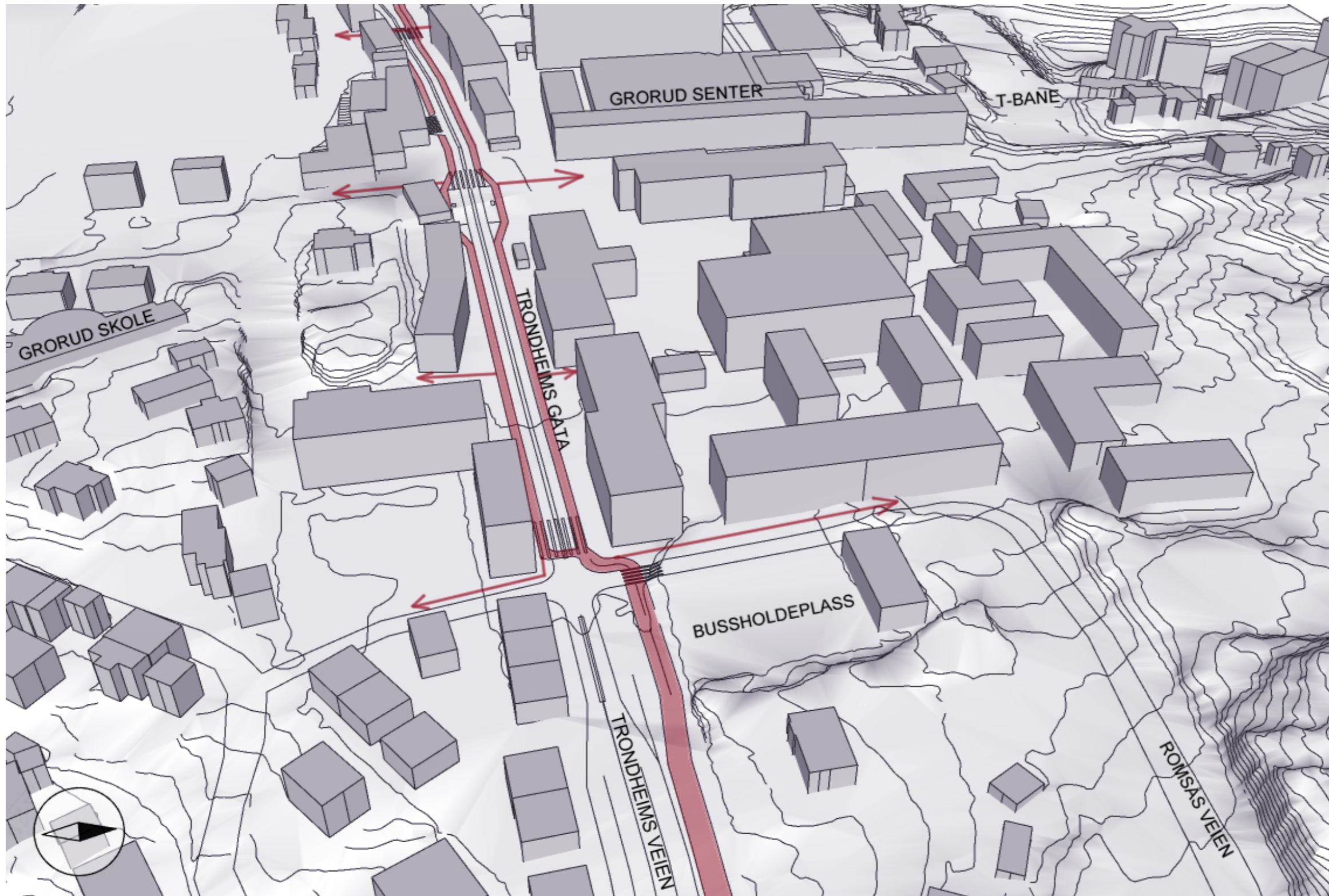
Illustrasjon 5:
Den nye barnehagen, med store uteområder som leder til Marka.

Veitypologi



Diagrammet viser de ulike gradene av veisystemet vi har anlagt. I stedet for å beregne veiene tradisjonelt, gjennom bilens synspunkt, analyseres de gjennom de gåendes evne til å krysse veien. Slik snus den tradisjonelle prioriteringspyramiden på hodet. Hovedgaten gjennom Grorud legger opp til flere kryssingsmuligheter og ved hjelp av grønn midtrabatt får man en ventesone og unngår å krysse to felt samtidig. Ved å redusere fra den firefeltsbrede Trondheimsveien til den tofeltsbrede Trondheimsgata vil også trafikken reduseres uten at det oppstår kaos, slik TØIs rapport «BYTRANS: Effekter og konsekvenser av kapasitetsreduksjon i Brynstunnelen» indikerer. Kritiske områder blir i selve innsnevringen inn mot veikrysset, og glidelåskjøring vil forhåpentlig føre til større oppmerksomhet og redusert hastighet inn i lyskrysset.

Sykkel



Sykkelveien splittes til to sykkelfelt rundt Trondheims gata. Dette er et bevist grep for å senke tempoet og myke opp krysningsmuligheten av Trondheims gata. Tempoet inn i Grorud blir også forstyrret av at sykkelveien må krysse fotgjengerfeltet, og grepet gjør forhåpentligvis at sykklistene vil oppfatte mer av gaten enn hvis de hadde sust gjennom på en sykkelvei.

Kilder

- Strategisk plan for Bydel Grorud 2021 – 2024 - <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13386279-1605541504/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Bydeler/Bydel%20Grorud/Budsjett%2C%20dokumenter%20og%20planer%20i%20Bydel%20Grorud/Strategisk%20plan%20Bydel%20Grorud%202021%E2%80%932024.pdf>
- Programplan for områdeløft Bydel Grorud - <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13360853-1582040340/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bydel%20Grorud/Omr%C3%A5del%C3%B8ft%20Roms%C3%A5s/Programplan%20for%20omr%C3%A5del%C3%B8ft%20i%20Bydel%20Grorud%202020.pdf>
- utfordringer og mulighetsrom (Oppstartsanalyse for områdeløft på Romsås og Grorud) - <https://www.oslo.kommune.no/getfile.php/13288295-1533645423/Tjenester%20og%20tilbud/Politikk%20og%20administrasjon/Slik%20bygger%20vi%20Oslo/Bydel%20Grorud/Omr%C3%A5del%C3%B8ft%20Roms%C3%A5s/Utfordringer%20og%20mulighetsrom%20-%20oppstartsanalyse%20Roms%C3%A5s%20og%20Grorud.pdf>
- BYTRANS: Effekter og konsekvenser av kapasitetsreduksjon i Brynstunnelen - <https://www.toi.no/getfile.php?mmfileid=52638>