

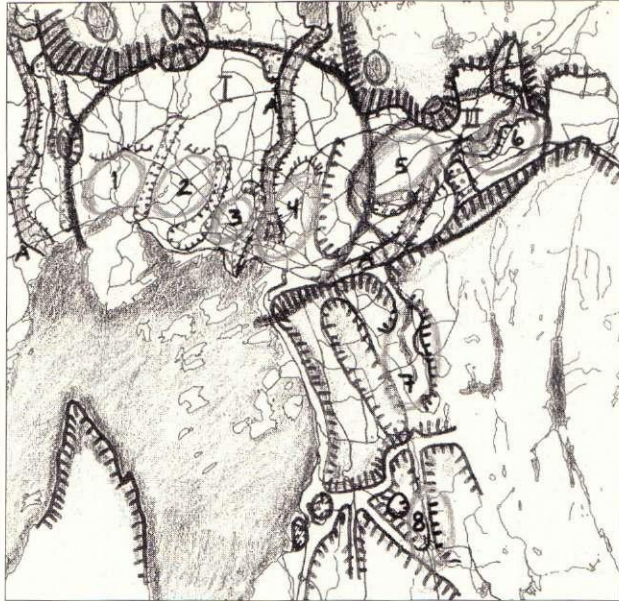
# Stadens periferi – Groruddalen "Norges viktigste dalføre"

Presentation av ett praktiskt planarbete  
av Ingrid Appelbom Karsten

I løpet av de siste 50 årene har mye av funksjonalistisk planleggingsfilosofi vært dominerende i Norge. Store bolig- og næringsområder ble ikke bare bygget utenom selve bykjernen på jomfruelig mark, men ny bebyggelse med annen struktur ble også bygget innenfor det eksisterende som hadde helt andre forutsetninger. Isteden for å «tilpasse» brukte man ofte enten «kontrastprinsippet, eller man rev rett og slett bebyggelsen. Typiske trekk er at det som en gang var preget av helhet og det som en gang var lokalt forankret, på mange måter er blitt brutt opp. Trafikkårer og nye bebyggelsestyper har på mange steder ødelagt eksisterende grensestrukturer og terrengformer. De historiske trekkene har også på mange steder mistet sin identitet og symbolverdi og blitt erstattet med kommersielle objekter. Det som engang var betydningsfullt i landskapsbildet er idag ikke like selvklaart. Bylandskapet er med andre ord blitt utsatt for inngrep som er dårlig tilpasset det eksisterende, både landskapets hoved-trekk, bebyggelsens eget formspråk og området grunntrekk og karakterer.

**R**egionen *Groruddalen* som er et stort åpent dalføre som danner en avlang «sidefløy» til Osloamfiet i nordøst, se kart «Det overordnede landskapsrommet» og med en befolkning på over 100.000 mennesker er et resultat av nettopp etterkrigstidens byutvikling. Her var det viktigere å finne områder for boligutvikling enn å skape et godt miljø for de mennesker som skulle bo der. Det var først og fremst primærbehovene som skulle dekke og man var mindre opptatt av trivselsaspektene. Arealene preges derfor av voldsomme inngrep i kulturlandskapet og av en lite bevisst holdning til potensielle verdier og ressurser. Urbaniseringen av Groruddalen har med de store dimensjoner til boligutvikling, industri og trafikksystem altså hatt en form og en utbyggingstakt som har transformert både landskap og omgivelser dramatisk. Ensidige funksjonelle betraktelser under mange år og manglende forståelse for feks historiens og kulturens viktige rolle for nettopp oppbyggingen av de nye samfunn har ført til den situasjonen vi nå ser foran oss der mange områder sosialt sett er lite stabile. Fysisk oppleves mange områder i Groruddalen som indifferente, man disse områder gjerne som «mellomlandet». Groruddalen er ganske riktig hverken





**DET OVERORDNEDE LANDSKAPSRUMMET**

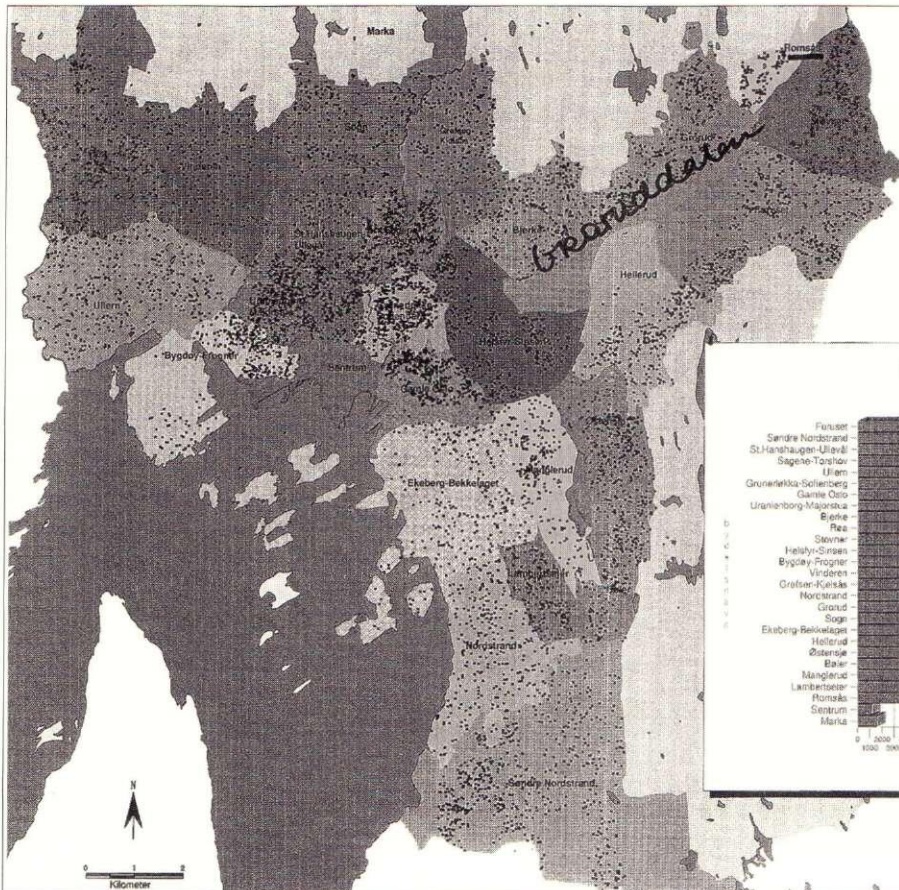
Primære og sekundære landskapsrom og "vegger"

**Primære landskapsrom**

- I "Amflet" eller "gryta"
- II Groruddalen - sidefloyen til amflet

**Sekundære landskapsrom**

- A - E Hovedsekundære landskapsrom
- 1 - 8 Mindre sekundære landskapsrom
- "Vegger" - romavgrensninger

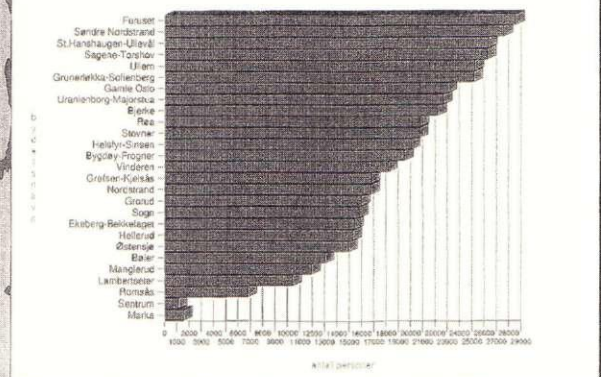


**Folkemengdens fordeling**

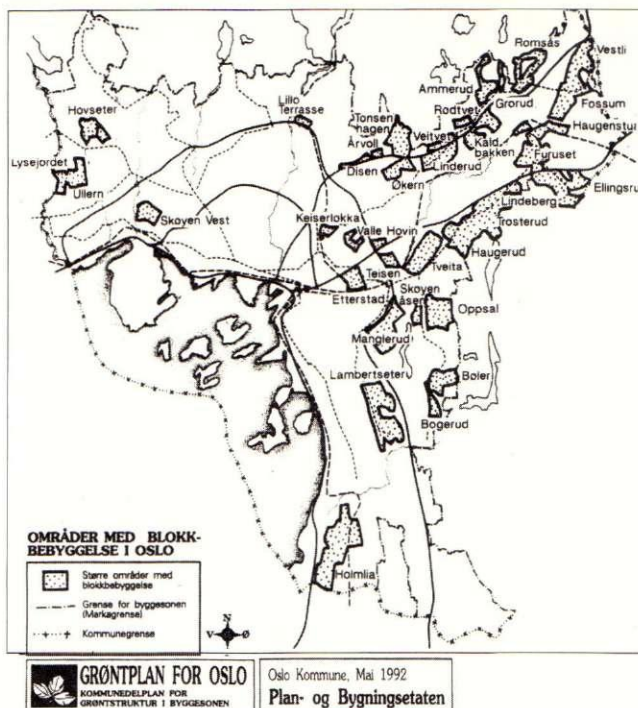
1 prikk = 50 personer

Kilde: Statistisk sentralbyrå pr 01.01.1995  
Data på kvartalsnivå

**Folkemengden i bydelene**







APPELBOM KARSTEN: PRESENTATION AV ETT PRAKTISK PLANARBETE

den historiske byen eller landsbygda og har derfor mindre av de kvalitetene vi hos disse andre ofte setter pris på.

Nettopp fordi dette er «mellomlandet» – så er Groruddalen også av mange blitt oppfattet deretter, dvs perifert, og Groruddalen og boligområdene der har i mange år fått negativ omtale i massemedia. For behovet for identitet, tilhørighet og opplevelse av historie og kultur som jo egentlig er et allmenmenneskelig fenomen er sannsynligvis også et behov som er tilstede i disse områdene av byen.

Politikere og planleggere har med andre ord ikke tatt disse områdene alvorlig nok. Man har under lengre tid heller ikke forstått områdets spesielle problematikk.

## BAKGRUNN OG PROBLEMATISERING

Presentasjonen er et praktisk planarbeid, et kommunedelplanarbeid eller et såkalt revitaliseringsprosjekt i «staden Oslos periferi omhandler et område på ca 4500 da og tar utgangspunkt i en metode som synliggjør og tydeliggjør kulturverdier. Metoden omtales her som «kulturplanlegging».

Jeg starter med en kort historisk innføring og peker på en del karakteristika ved Groruddalen som helhet, presenterer planproblemer, visjonen og *deler* av planforslaget.

## Historisk utvikling av Groruddalen

Groruddalen har gjennom århundrer vært et rikt jordbruksområde formet av et stort leriras for over 8000 år siden. Et tidligere karakteristisk kulturlandskap var for lang tid rammen om et bygdesamfunn med jordbruk som næringsgrunnlag. Flere betydelige anlegg fantes her.

Fra 600-tallet oppsto det industrivirksomhet som sagbruksdrift langs elva Alna, bergverksvirksomhet og steinhuggerier. Det er i forrige århundre at man startet boligbyggingen for arbeidere og funksjonærer, særlig i området mellom Trondheimsveien, Grorud stasjon og Grorud kirke, ikke minst for de som arbeidet med tekstil- og ullvareproduksjon. Likevel var det jordbruket som preget regionen helt frem til den store forandningsperioden, dvs i slutten av 1940-årene, etterkrigsårene, da utbyggingen av de nye boligområdene i hovedstadens utkant startet. Idealet var selvforsørgende mindre byer utenfor selve moderbyen med boliger, butikker, arbeidsplasser mm alt etter utenlandsk mønster, selv om de aldri ble noen selvforsørgende byer her i Norge, slik tanken var. I Norge omtales forresten disse høyblokker som drabantbyer og utbyggingen her i Oslo





Vestli terrasseblokker i bakgrunnen, en del av Bånkhall gård i forgrunden

konsentrerte seg til Groruddalen. Utbyggingen skjedde først langs nordsiden av dalen på steder som i det gamle arbeiderområdet Grorud; i 60-årene kom store deler av Ammerudbebyggelsen (det har vært store oppslag i massemedia den siste tid om å rive denne bebyggelse). I 1970- og 80-årene strakk boligbyggingen seg videre nord- og østover til Romsås, Vestli og Stovner i nord og Ellingsrud, Furuset og Lindeberg i øst. Her er det store innvandringproblemer. Mange opplever der isolering og fremmedfrykt.

### Dominerendde inntrykk – karakteristikk

Mens dalbunnen av Groruddalen domineres av Oslos nordøstlige næring og trafikkkoridor og som ofte er karakterisert som dalens «bakgård», er dalsidene for det meste bebygd med gårdsanlegg og boliger i blandet kost. Den store åpne dalbunnen oppleves visuelt kaotisk og vanskelig tilgjengelig, dårlig lesbarhet gjør det dessuten vanskelig å orientere seg. Mangelen på helheter, sammenhenger og naturlige tyngdepunkter preger dalen idag. Høyblokker og terrasseblokker utgjør en tung og iøyenfallende del av bebyggelsen og som bidrar til at dalen preges av stor målestokk. De grønne åsene samt de «grønne» restområdene, dvs de lundene som ikke ble igjenbygget i selve dalbunnen danner likevel en viktig motsats til det ellers så lite sympatiske landskapet. Åsene hjelper bla. til å binde det store landskapsrommet sammen. De grønne lundene og deler av elvelandskapet i dalbunnen utgjør derfor en viktig miljøfaktor i motvekt til den tunge næringskorridoren.

Jordbrukslandskapet i de sentrale deler har måttet vike plass for næring- industrilandskapet som har befestet seg her.

Selvom noen gårdsbruk har vært fredet eller blitt forelått til bevaring, er mange blitt liggende som «døde kulturminner» uten logisk sammenheng med miljøet rundt.

Og selvom flere av de igjenværende kulturverdiene er formelt vernet, er forfallet likevel et faktum. Mange kultur-skatter har således gått tapt ved mangel på vedlikehold, uheldig funksjonsbruk osv. Mange har også mistet sitt kulturhistoriske uttrykk på grunn av feilaktig restaurering og rehabiliteringsmetode. Mange av kulturminnene har dessuten ødelagt sin «historiske situasjon». Ny bebyggelse nært opp til historisk bygning har ikke tatt hensyn til et helhetspreg og til hvilke elementer i et slikt helhetspreg som man bør ta som utgangspunkt og evt. tilpasse seg og ta hensyn til. Et annet problem med de kulturhistoriske anleggene er deres mangel på «tilgjengelighet» i vid forstand og deres manglende byplanmessige integrasjon i bygningsmiljøet forøvrig. Mange av de potensielle verdiene er såkalt «gjemte», dvs at det er vanskelig å oppdage de sammen med øvrig struktur og bebyggelse har derfor liten almen betydning som «kulturformidler». Kulturverdiene ligger nærmest i et slags «øsystem».

### Planproblematikk

Landskaps- og planområdet har å gjøre med den nordvestlige halvdel av Groruddalen som består av vei og skogområder, industri- og boligbebyggelse. «Hjertet» i dette område har alltid vært Trondheimsveien som siden gammelt har vært en av de viktigste kommunikasjonsårene inn til og ut av hovedstaden med retning nordover. Langs Trondheimsveien, som idag er klassifisert som riksvei 4 oppsto tidlig forskjellige virksomheter og bebyggelse tilpasset de lokale behov. Mye av den eldre bebyggelse er idag revet, en del av kulturminnene har uttjent sin rolle og er i dårlig forfatning. En del ligger dog tilbake i form av spredt bebyggelse derfor at en del av områdene her oppe har vært isolerte og lite tilgjengelige. Øverst i Trondheimsveien på vestsiden av Groruddalen finner vi gårdsanlegget Bånkall gård med røtter tilbake i middelalderen, som også har vært et skjenke- og hvilesteder langs veien. Langs Trondheimsveien finnes også nyere bebyggelse.

Dårlig trafikkfremkommelighet på Trondheimsveien som hovedvei for trafikantene frem og tilbake til bysentrum og med støy og luftforurensninger for de som bor i nærheten av Trondheimsveien, har resultert i at Statens vegvesen skal utarbeide forslag til en forbedret veitrase som





del av et helhetlig vegnett i Groruddalen og forbedret hovedvegnettet i Oslo-regionen totalt sett. Trondheimsveien er derfor foreslått som utbyggingsprosjekt i vegperioden 1998–2001.

I denne sammenheng er det spesielt viktig å finne løsninger som både gir akseptable boforhold langs trafikerte veier, muligheter for å bevare eksisterende kulturminner og om mulig finne løsninger som avlastet de vegstrekninger som er mest konfliktfylte i grenseområdene.

I den forbindelse utarbeides det nå en kommunedelplan for «Rommen-Bånkall og riksvei 4, Trondheimsveien». Den skal avklare de overordnede og lokale konsekvenser og muligheter som fremkommer av de forskjellige traseprinsipper for ny riksvei 4 og vurdere traseprinsippene ut fra Oslo kommunes

overordnede målsettinger for området. Arealutnyttelsen og mulighetene for nye byutviklingsområder langs Trondheimsveien blir derfor vurdert og avklart gjennom dette arbeidet. Kommunedelplanarbeidet forutsettes være koordinert med Statens vegvesens konsekvensutredning som innbefatter å se på større veiområder i sin sammenheng og i forhold til veiltakets konsekvenser for miljø, naturressurser og samfunn i hovedstadens østlige regioner.

### **Planforutsetninger**

I arbeidet med kommunedelplanen viser det seg at fremtidig løsning for riksveitrafikken er det helt avgjørende spørsmålet når det gjelder fremtidig utvikling av områdene på begge sider av Trondheimsveien.





Sveiva landhandleri

Oslo kommune har spesielle behov for å endre trase for riksvei 4 gjennom området som begrunnes utfra følgende forhold:

Kulturminnene er en viktig ressur for Groruddalen. Det er få gjenværende spor. Nettopp derfor er kulturminnene langs Trondheimsveien så viktige ressurser i en videre byutvikling. Verdien av kulturminnene blir størst dersom de også kan opptre i en bruksmessig kontekst, i forhold til lokale sammenhenger og behov. Av bygninger som gjenstår langs Trondheimsveien er Bånkall gård, Bånkallenga gård, Øvre Rommen gård, som brant våren 1997, derfor at det har stått for lenge tomt uten tilsyn, Gamle Rommen skole og Sveiva landhandleri.

Disse enhetene bør knyttes sterkere sammen og på enkelte steder kompletteres med ny bebyggelse sammen med en kultursti/gangforbindelse.

Planområdet er også en del av kommunens satsningsområder representerer arealressurser og som politikerne mener bør nyttiggjøres på en bedre måte enn med dagens spredte bebyggelse.

Spørsmålet er bare hvordan dette gjøres.

### **Visjonen om et nytt landskapsbilde og «bærekraftig utvikling»**

Vi står imidlertid i dag i en situasjon hvor nye holdninger ift våre omgivelser viser seg.

Den voksende miljøbevissthet og ønske om kvalitet i de fysiske omgivelser omkring våre byer, tettsteder og andre perifere strøk og for en kvalitativ bevaring, omdan-

ning og fornyelse av arealer og bygningsmasse er til stede. Å skape trygge boligområder i nær tilknytning til eldre kulturminner ser vi som en viktig utfordring for framtidens miljøer. Vi har derfor sett Trondheimsveien og arealene langs denne i nytt lys og har villet påvise områdets potensiale som et interessant kultur- og byutviklingsområde. «Bærekraftig utvikling» i et område som dette betyr derfor blant annet å sikre befolkningen trygge og stabile miljøer, sikre steds kvalitet, kulturmiljø og kulturhistorisk egenart. Det er viktig å presisere at «bærekraftig utvikling» ikke kun er snakk om samordnet areal-, trafikk- og transportplanlegging, men hvor også miljø, kultur og opplevelse er viktige elementer i en helhetlig utvikling av området. Mennesket må stå i sentrum.

### *Trondheimsveien som satsningsområde for miljø- og kulturutvikling – Trondheimsveien som kulturvei.*

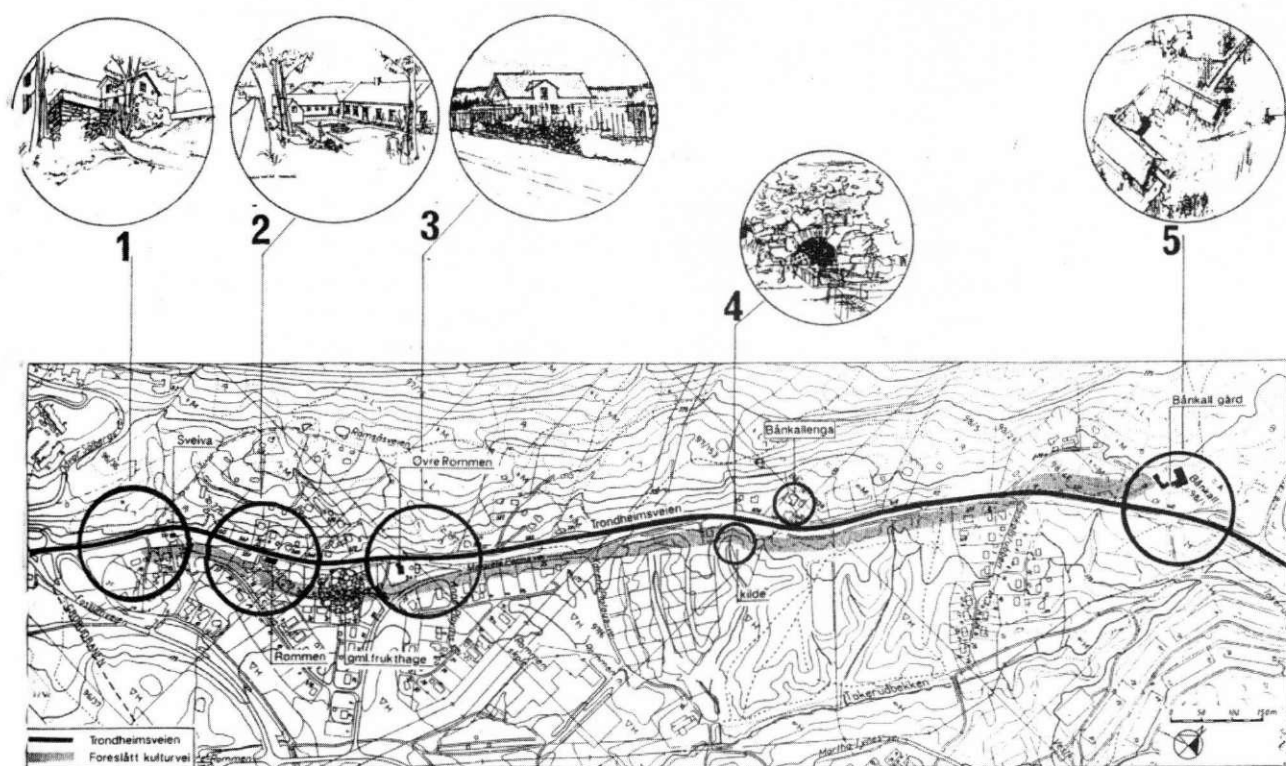
En forutsetning for å virkeliggjøre kultur- og bomiljø vil være at Trondheimsveien «tilbakestilles» til først og fremst å tjene lokale behov. Da vei og bebyggelse gjennom mange hundre år i denne del av Trondheimsveien har vært koblet sammen på en naturlig og funksjonell måte, bør vei og bebyggelse høre sammen også i tiden fremover. Dette slik at et levende lokalsamfunn og det sosiale nettverk har muligheter til å utvikle seg som nødvendig.

De gamle veiene og landskapet rundt er hva vi oppfatter som stedets identitet. Når det gjelder våre eldste ferdselsveier har veiforbedringene opp gjennom årene i dette område mer eller mindre fulgt den samme trase. Trondheimsveien representerer faktisk 1700-tallets veinett. Den går temmelig nær der den alltid har gått med «bakke opp og bakke ned» og i kroker og svinger. Det er altså spørsmål om «slitesterke strukturer». De gamle veiene må derfor håndteres med varsomhet når vi idag skal bygge ny infrastruktur. Når det gjelder Trondheimsveien mener vi at den fortsatt skal være en «kulturbærende struktur i landskapet».

Ett av alternativene til ny riksvei 4 går ut på å legge veien i tunnel. Ved å legge Trondheimsveien i tunnel vil veien bli en lokal boligvei og et sentralt element i gjen-skapningen og videreutviklingen av kulturmiljøet langs denne.

Man kan derfor si at Trondheimsveien blir kulturgate med boligfortetting i denne delen av Groruddalen.

"KULTURVEI" UTSNITT AV TRONDHEIMSVEIEN FRA SVEIVA HANDEL TIL BÅNKALL GÅRD OG MED DE AKTUELLE STOPPESTEDER



*Landskap og rekreasjon – landskapsstrekk og historiske landskap*

Å bygge i et landskap må ta utgangspunktet i det karakteristiske der både geologi, vegetasjon, historiske spor og andre egenskaper trekkes frem. Hensyn må tas til områdets spesielle verdier og en systematisering av egenskapene som gir identitet må gjøres.

Som et eksempel er å forstå landskapet med hensyn til de geologiske utviklingstrekkene og gripe fatt i de opplevelsesmessige landformer som har dannet seg og karakteriserer det typiske Oslo-landskapet. Det er også viktig å forstå bebyggelsen og de kulturhistoriske sammenhengene utifra en helhetstanke. En overordnet orden må dessuten til, slik at «delen» danner «helhet».

Ut ifra en omstendig registreringsfase vil de viktigste landskapsstrekkene og landskapselementer som gir en beri-

kelse til landskapskarakteren bevares. For at disse best mulig skal bevares og ikke komme i konflikt med andre interesser, må disse integreres slik at de inngår i et opplevelse- og rekreasjonsprogram, sml «pedagogisk sti» og kultursti.

Spesielle områder av interesser er historiske landskap, kulturlandskap og visuelt tiltalende landskap. Historiske landskap kan i denne sammenhengen defineres bl a som et geologisk landskapsstrekk som en gang var karakteristisk for spesielle områder, i dette tilfelle for deler av Groruddalen. For den historiske dokumentasjonens skyld og for vår bevissthet om den geologiske utvikling i området, finner vi det interessant å ta vare på disse gjenværende rester, og synliggjøre de på en slik måte at de gjenstår som markerte landskapsstrekk og/eller opptre som fellesarealer for bebyggelsen rundt. Da Bånkallåsen har registrert botaniske og zoologiske verdier i området frarådes boligutbygging i



#### VIRKSOMHETER I FORBINDELSE MED KULTURSTIEN:

- Kulturstien starter ved Sveiva landhandler, reetablert til gammel butikksverving.
- Landskapet mellom Sveiva landhandleri – Gamle Rommen skole – Øvre Rommen restaureres på en slik måte at en vakker innramming rundt kulturminnene oppnås. Spesielt bør man «landscapsplanlegge» partiet mellom Gamle Rommen skole og Øvre Rommen. Øvre Rommen foreslås i planeforslaget gjenoppbygget til et flerkulturelt senter for barn, unge og voksne. Langs Trondheimsveien mellom Sveiva landhandleri og Gamle Rommen skole foreslås beplantet med løvtrær.
- Kulturstien føres både langs Gamle Rommen skole og gjennom tunet.
- Det er ønskelig om landskapet ved Tokerudbekken og brohvelvet «kilden» restaureres, og en vakker innramming rundt denne kan etableres med benker og bord. Informasjonstavle på dette sted om Trondheimsveien.
- Ved Bånkallenga føres en arm videre langs golfbanen til Bånkallstubben; den andre krysser Trondheimsveien.
- Bånkallenga restaureres til sin opprinnelige stil og foreslås utviklet som klubb og vertshus for golfklubben nedenfor ( med forslag om bygging av noen eldreboliger på platået nedenfor).
- Stien på vestsiden føres videre parallelt med hovedveien forbi det foreslåtte håndverkssenter ved steinbruddet. Videre følger kulturstien Trondheimsveiens opprinnelige trase opp langs bruddet til «Bånkall kultursenter».
- Bånkall gård bør bli et aktivt kulturområde og romme en rekke funksjoner, slik som dyrehold, utstillinger, spise-sted. Med «Bånkall kultursenter» etableres en ny funksjon med store utfordrende oppgaver. Utover museums-virksomheten kan vi tenke oss et forsknings-senter da vi tror dette vil kunne stimulere aktiviteten og heve statusen i området totalt sett, noe vi er svært opptatt av.
- Fra «Bånkall kultursenter» føres en arm videre i det historiske tråkket langs Trondheimsveien og inn i Marka hvor den etterhvert knyttes sammen med den foreslåtte turveiforbindelsen til Romsåsbebyggelsen eller som vi omtaler den som den «pedagogiske stien» rettet med info om områdets historie, geologi, natur, dyre og fugleliv, bygningsmiljø.

planforslaget bla av denne grunn, da disse verdiene i en ny kontekst kan få stor betydning for bomiljøets identitet og kvaliteter.

Andre historiske landskap eller kulturhistoriske landskap er områder der natur- og det menneskeskapte er sterkt knyttet sammen. Området rundt Bånkall gård er et slikt område og sekvenser langs Trondheimsveien. Vi mener derfor det er viktig at de få restene av de kulturhistoriske landskapene må tas vare på til rekreasjon, opplevelse og som «grønne korridorer». Disse overgangsledd og andre grønne markerings-elementer vil få i planen en overordnet betydning, som feks nyplanting av trær langs utvalgte sekvenser av Trondheimsveien.

Disse «grønne korridorene» bør integreres i en helhetsløsning som er lettere å forsvare som verdifulle i sin sammenheng, enn enkeltområder. Kulturstien er en slik «grønn korridor».

***Kulturstien som satsningsområde for rekreasjon og opplevelse***  
Opparbeidelsen av kulturstien og aktivitetene i forbindelse med den er et viktige ledd i retning å få området definert som innsatsområde for kulturforståelse, rekreasjon og opplevelse.

*Kulturminnene* bør ikke bare bevares, men styrkes fysisk og funksjonelt. Vi fokuserer derfor på at de foreslåtte kulturminner og kulturlandskap integreres i en samlet plan. Vi er av den oppfatning at kulturminnene trenger en revitalisering for at de skal ha muligheter til å overleve, enten i form av nye funksjoner eller ved å etablere ny utvikling.

Det er viktig at kulturminnene ikke blir liggende ved siden av den inntilliggende bebyggelse på en uhensiktsmessig måte, men blir integrert i en ny forbindelse, hvor fortid og fremtid har hver sin plass i sammenhengen. Da de forskjellige kulturminneområdene er noe forskjellig i sin karakter, er det viktig at nye funksjoner og bygninger som etterhvert suppleres, tar hensyn til dette.

#### ***Bomiljø***

Langs nåværende Trondheimsvei ligger mindre eneboliger, både på oversiden og nedsiden av veien. For både å understreke Trondheimsveien som vei, stimulere til større aktivitet i området og forsvare kostnader i forbindelse med de kommende veiprosjektene foreslår vi både nye bygninger på enkelte delstrekninger langs veien og anlegge nye boligområder på oversiden og nedsiden av Trondheimsveien,



men som ikke skal komme i konflikt med de verdier vi er opptatt av å videreutvikle. Vi er spesielt opptatt av at håndverksmessig god arkitektur etableres innenfor de kulturhistoriske områdene og vil i retningslinjer og bestemmelser komme med krav til god byggeskikk.

Bebyggelsen på «Romsåsplatået» består av tett blokkbebyggelse, drabantbybebyggelse, og sliter idag med flere problemer. Det nedslitte betongmiljøet har ikke bare tekniske problemer. Negativ holdning til området skaper utrygghet og sosial segreasjon. Romsås har en ensidig struktur. Ny bebyggelse bør derfor suppleres med andre boligtyper – småhus og annen lavhusbebyggelse. Vi har sett det som meget viktig at det i kommunedelplanen legges ut nye boligfelt med småhusbebyggelse med kvalitet, slik at det negative inntrykket mange har, kan reduseres. Ny bebyggelse tett opp til «Marka» og med eksisterende T-banestasjon i gangavstand er plussverdier for området.

Utover ny og annen bebyggelse ønsker man på Romsås nærmere tilknytting til Trondheimsveien og Bånkall gård og kultursenter. Det er i den anledning at en ny turveiforbindelse, den såkalte «pedagogiske stien», mellom Romsås bebyggelse og Bånkall gård skal etableres, slik at eksisterende natur- og kulturlandskap og kulturmiljø skal ivaretas og vitaliseres og inngå i en større kulturell sammenheng.

Bærekraftig utbygging tillegges med andre ord større vekt enn tidligere. Her fremheves miljø, kultur og opplevelse som viktige elementer i en helhetlig utvikling av området. Blant faktorene som må inngå i planleggingen er å ta hensyn til beliggenhet og topografi, landskapsform og landskapsrom, geologi og landskap, naturverdier og kulturminner, kulturlandskap, ferdsselsveier og bygninger. En kvalitetsheving er nødvendig i Groruddalen. Tilltakene er trafikksanering, interessant boligbygging med kvalitet og kulturtilbud som fremste virkemidler – sett i et helhetlig perspektiv.



Ingrid Appelbom Karsten  
Dr. philos., overarkitekt ved  
Plan- og bygningsetaten  
i Oslo kommune



