

Innhold

1 Forord	3
Sammendrag	4
1 Innledning	6
1.1 Bakgrunn	6
1.2 Hensikt med forstudien	6
1.3 Arbeidsmetode	7
1.4 Innhold i områdeløft og områdeutvikling	7
2 Planer i området	8
2.1 Overordnede planer	8
2.2 Gjeldende regulering	11
2.3 Pågående planarbeid	12
3. Prosjekter og utredninger i området	18
3.1 Prosjekter som gjennomføres	18
3.2 Utredninger i området	19
4 Dagens situasjon i området	28
4.1 Arealbruk og bebyggelse	28
4.2 Grønnstruktur	44
4.3 Gang- og sykkelforbindelser	45
4.4 Trafikk	46
4.5 Kollektivtilbud	47
4.6 Miljøforhold	48
5 Grunneiernes vurdering av boligutvikling nord for Vollebekk T	50
6 Muligheter og utfordringer i området	52
6.1 Området Linderud	52
6.2 Brobekk senter og Hotell Linne	56
6.3 Området nord for Vollebekk T-banestasjon	56
6.4 Samordning av prosjekter	58
7 Anbefalinger til videre arbeid	60
7.1 Områdeløft på Linderud	60
7.2 Områdeplanlegging på Vollebekk	61
7.3 Arbeid med universell utforming i området	63

1 Forord

Bydel Bjerke har engasjert Civitas rådgivergruppe as med samarbeidende konsulenter til å gjennomføre en forstudie for området Linderud-Brobekk. Forstudien er en undersøkelse av de fysiske omgivelsene med sikte på å vurdere mulighetene for områdeløft og områdeplanlegging som del av Groruddals-satsingen.

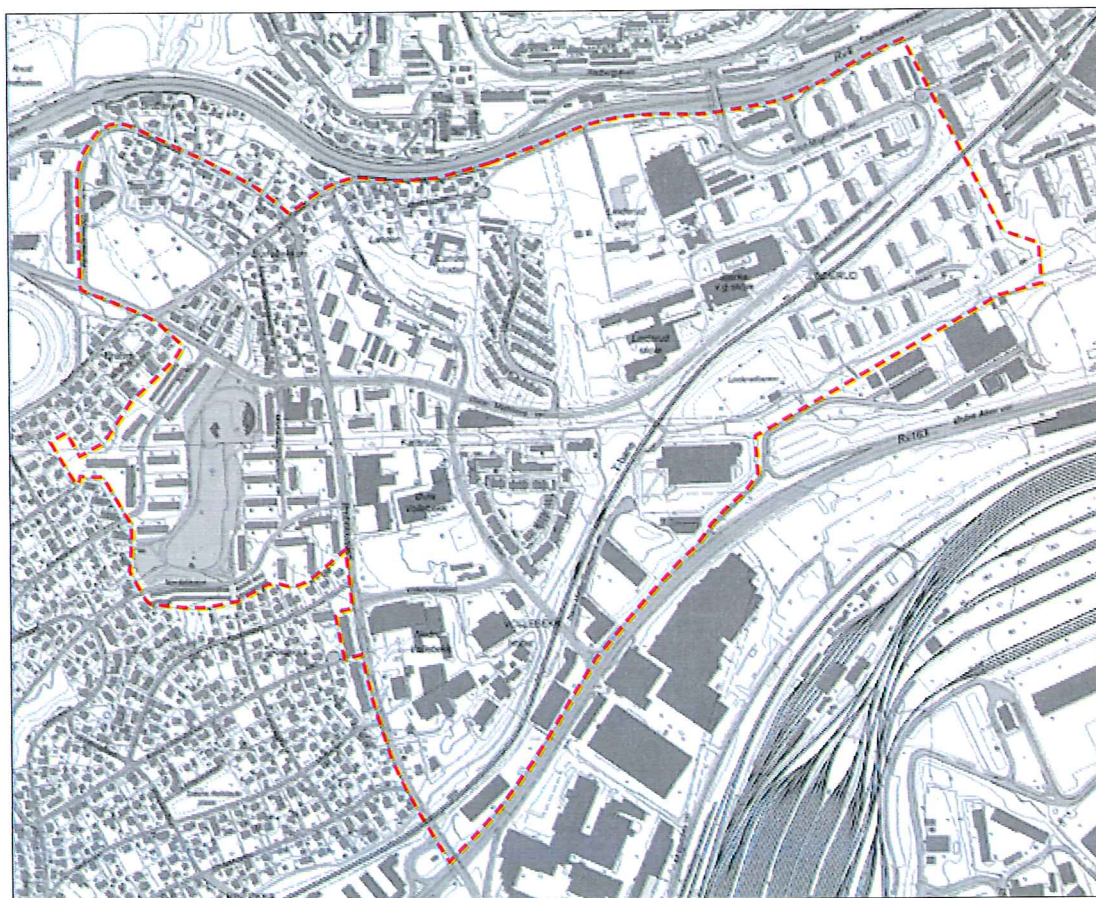
Ved vurdering av behovet for et områdeløft, bør denne forstudien sees i sammenheng med utredning av demografiske og sosiale forhold (NIBR).

Oppdragsgivers representanter har vært Syn-øve Bystøl og Tron Villy Myrén.

Konsulentteamet har bestått av følgende:
Ellen Haug, sivilarkitekt, Civitas, prosjektleder,
Amund Johne, landskapsarkitekt, Landskapsfabrikken,
Ole Falk Frederiksen, sivilingeniør, Civitas
Ola Bettum, professor, landskapsarkitekt, IN'BY

Forstudien er en konsulentrapport hvor konsulentteamet står for alle vurderinger og anbefalinger.

Ellen Haug
September 2010



Undersøkelsesområdet for forstudien.

Sammendrag

Hensikten med forstudien er å kartlegge mulighetene og utfordringene i de fysiske omgivelsene med sikte på et mulig områdeløft og områdeplanlegging. Dette bør sees i sammenheng med utredning av demografiske forhold (gjennomføres av NIBR).

Planer i området

Planene i området peker i stor grad i samme retning:

- Området nord for Vollebekk T-banestasjon bør utvikles til et stasjonsnært boligområde.
- Grønnstrukturen bør suppleres slik at den blir sammenhengende.
- Samleveiene i området bør rustes opp med større prioritering av myke trafikanter.
- Det er innregulert gangforbindelse mellom Vollebekk stasjon og Alna stasjon, over Østre Aker vei.

Det ble i 2007 utarbeidet planprogram for Fossumdiagonalen med nedgradering av Trondheimsveien og oppgradering av Østre Aker vei. Dette arbeidet er til nå ikke videreført som reguleringsarbeid, men ligger inne i NTP 2010-2019.

Prosjekter og utredninger i området

Det er gjennomført flere utredninger i området. Et resultat av dette er opprusting av Bjerkedalen, hvor byggearbeidet er igangsatt.

Utredninger ved Linderud viser at gangforbindelsene mangler universell utforming og at det er stort potensial for økt aktivitet på Linderud gård.

Dagens situasjon

Undersøkellesområdet er beskrevet som fire delområder med ulik karakter og forskjellige utfordringer.

Boligområdene i Bjerkedalen og ved Lunden kloster fremstår som velholdte og med normalt gode boligkvaliteter. Området er ikke utsatt for endringskrefter.

Transformasjonsområdet ved Vollebekk fremstår som et transformasjonsområde som er utsatt for endringskrefter, med blandet arealbruk og uten en klar utviklingsstrategi.

Linderud sentrumsområde preges kombinasjon av offentlige og allment tilgjengelige funksjoner uten en god helhet. Det har også et utdatert gangveisystem og utflytende kryss med Trondheimsveien.

Boligområdene på Linderud har enhetlig blokkbebyggelse i 13 og 4 etasjer. Deler av boligene er støyutsatt. Det er få arealer tilrettelagt for lek og opphold.

Det er en relativt sammenhengende grønnstruktur og gangveinett. Det er også et godt kollektivtilbud. Store deler av undersøkellesområdet er støyutsatt fra bil- og bane-trafikk og aktiviteten på Alnabruterminalen.

Grunneiernes vurderinger av boligutvikling ved Vollebekk

Det er gjennomgående stor interesse blant grunneiernes for å vurdere boligutvikling på eiendommene på 5-10 års sikt.

Muligheter og utfordringer i området

I **Linderud sentrumsområde** bør det gjennomføres opprusting av uteområdene med sikte på bedre kontakt mellom de ulike anleggene og opprusting av de sentrale gangforbindelsene.

I **boligområdet på Linderud** bør det gjennomføres generell opprusting av leke- og oppholdsområdene. Det bør i tillegg vurderes å etablere en offentlig lekeplass som også kan fungere som møteplass. Det bør vurderes ulike tiltak for å aktivisere uterommene i lav-

blokkområdene, blant annet å gi beboerne i 1. etasje mulighet til å anlegge hageflekk utenfor balkongene.

Brobekk senter og hotell Linne er i varierende grad nedslitt. Fremtidig bruk bør sees i sammenheng med byutvikling ved Vollebekk. **Området nord for Vollebekk T-banestasjon** foreslås transformert til byutvikling ut fra en felles strategi/plan. Det bør blant annet legges vekt på å utnytte nærheten til kollektivknutepunktet med høy utnyttelse med stor andel boliger, stedsutvikling, samt gjenngående gangforbindelser og grønnstruktur.

Veiprosjektene som skal gjennomføres, bør koordineres med byutvikling i området ved Vollebekk og områdeløft på Linderud. Det bør sikres at veiene utformes slik at de støtter opp om arbeidet knyttet til byutvikling og byreparasjon.

Anbefalinger til videre arbeid

Det skisseres hvordan bydelen/kommunen kan jobbe med et områdeløft og områdeplanlegging og hvordan veiprosjektene bør koordineres med dette arbeidet. Ut over det, ser vi ikke behov for å igangsette større planarbeid for de fysiske omgivelsene i planområdet.

For områdeløft på Linderud anbefaler vi å igangsette tre prosjekter for byreparasjon av de fysiske omgivelsene:

- 1) Et felles skisseprosjekt for utearealene i sentrumsområdet.
- 2) Prosjekt for å vurdere mulighetene for ny utforming av krysset Trondheimsveien - Erich Mogensønns vei.
- 3) Prosjekt med borettslag/sameier for å tilrettelegge for opphold og lek i uteområdene.

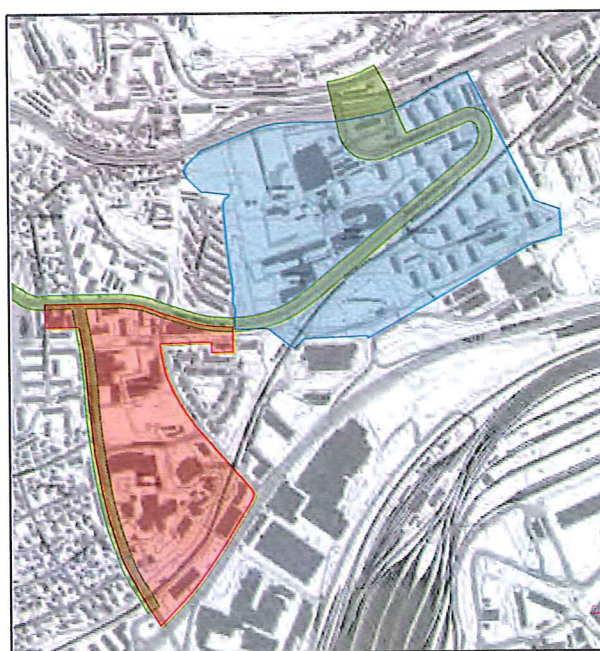
For Områdeplanlegging på Vollebekk anbefaler vi at Bydelen og PBE tar initiativ til et planarbeid for å etablere en felles planstrategi for området, etablere samarbeid med grunneierne og tilrettelegge for medvirkning fra befolkningen.

Arbeid med universell utforming

På **Linderud** ligger det godt til rette for at mennesker med nedsatt funksjonsevne kan bo og delta aktivt i samfunnet på linje med andre samfunnsborgere. Dette er et sted med stor konsentrasjon av boliger (bla høyblokker med heis) med stor nærhet til kollektivtransport, kjøpesenter og skoler. Det bør derfor legges vekt på utbedring av uteområdene slik at de får universell utforming

På samme måte bør en ved byutvikling på Vollebekk sikre at området som helhet får universell utforming. Det viktige her vil være koordinering mellom ulike planer, og spesielt sikre at gangforbindelsene får sammenhengende standard.

For øvrige områder innenfor undersøkelsesområdet bør det sikres at hovedgangforbindelsene har universell utforming.



Avgrensning av områdeløft (blå), områdeplan (rød) og veiprosjekter som bør samordnes med disse (grønn).

1 Innledning

1.1 Bakgrunn

Områdeløft og områdeplanlegging sett i sammenheng

Bydel Bjerke har definert et område på Linderud-Vollebekk-Brobekk hvor det både er aktuelt å igangsette et områdeløft for eksisterende boligområder hvor det er opphoping av levekårsutfordringer og gjennomføre områdeplanlegging for transformasjonsområder og koordinere pågående planprosesser og tiltak i området for øvrig.

Bydel Bjerke gjennomfører et forstudie for å kartlegge mulighetene og utfordringene i området. Dette notatet gir innspill rettet mot de fysiske omgivelsene i dette arbeidet.

Områdeløft for Linderud

Bydel Bjerke gjennomfører et forarbeid til et eventuelt nytt Områdeløft i Groruddalssatsingen for området Linderud. Det er ca 2100 beboere i området. Hovedfokus for Områdeløftet vil være levekår. Det går et klart demografisk og levekårsmessig skille mellom Linderud-området og Brobekkområdet ved at det utgjør det tradisjonelle øst-vest-sillet i Oslo, og som nå har fått en tydelig etnisk dimensjon.

Områdeplanlegging – tilrettelegge for byutvikling og koordinering av tiltak

Bydelen ønsker å gjennomføre områdeplanlegging på tvers av alle programområdene i Groruddalssatsingen. Det er aktuelt at områdeplanleggingen gjennomføres på tvers av alle programmene i Groruddalssatsingen, med fokus på lokal forankring og en helhetlig-/sektorovegripende tilnærming. En viktig side ved områdeplanleggingen er å tilrettelegge for å få realisert potensialet for bolig- og næringsutvikling i et mulig transformasjonsområde på Vollebekk. En annen side er å koordinere alle pågående plan- og tiltaksprosesser i området for å sikre at de ulike tiltakene støtter opp om et felles helhetsgrep.

Bydel Bjerke har gjennom lokalkunnskap og kjennskap til offentlige planer og tiltak avdekket at det både er stor utviklingsaktivitet i området og store potensialer innen byutvikling, utvikling av offentlig infrastruktur og arbeid med lokalsamfunnsutvikling. Prosessene, tiltakene og potensialene mangler koordinering per dags dato, og er derfor ikke sett i et helhetsperspektiv eller lokalsamfunns-perspektiv.

Metodisk tilnærming til områdeløft og områdeplanlegging

Bydel Bjerke ønsker å se Områdeløft og Områdeplanlegging som prosjekt og metodikk i sammenheng. Ambisjonene med dette er knyttet til flere aspekter:

- Helhetlig tilnærming mellom lokalsamfunnsutvikling og overordnet byutvikling .
- Samordnet bruk av offentlige virkemidler, både kommunale og statlige.
- Samordning med private initiativ,
- Lokal forankring av planer og tiltak gjennom aktiv medvirkning.

1.2 Hensikt med forstudien

Dette notatet er rettet mot de fysiske omgivelsene og fysisk planlegging, og beskriver planer, utfordringer og muligheter i planområdet. Notatet gir også anbefalinger til eventuelt områdeløft og områdeplanlegging innenfor dette området.

NIBR er engasjert til å beskrive de befolkningsmessige, levekårsmessige og demografiske aspektene i området. De to notatene vil til sammen danne grunnlag for å kunne beskrive utfordringene i området.

Dette notatet er utarbeidet på kort tid og med relativt beskjedne økonomiske rammer. Notatet har derfor et overordnet perspektiv.

1.3 Arbeidsmetode

Forstudien er gjennomført med følgende metodikk:

- Kartlegging av planer i området ut fra tilgjengelig dokumentasjon og informasjon fra Bydel Bjerke.
- Beskrivelse av dagens situasjon, samt utfordringer og muligheter i de fysiske omgivelsene på bakgrunn av befarings- og våre planfaglig, arkitektfaglig og landskapsarkitektfaglige vurderinger.
- Møter med større grunneiere og utbyggingsaktører i området for å få frem deres ambisjoner og planer for utvikling, samt synspunkter på utfordringer for området.
- Møter med Bydel Bjerke for å ta i bruk deres kunnskap og deres vurderinger av utfordringer og muligheter i området.
- Anbefalinger til det videre arbeidet ut fra innhentet informasjon og våre plan- og prosessfaglige vurderinger.

1.4 Innhold i områdeløft og områdeutvikling

Områdeløft

I Groruddalssatsingens handlingsprogram for 2010 for programområde 3 defineres områdeløft som følgende (kap 2.1):

"Områdeløft er satsing rettet mot et geografisk avgrenset område. En helhetlig satsing omfatter både fysiske, sosiale, kulturelle og miljømessige tiltak. ... Hovedfokus for områdeløftene er å bedre bomiljøet slik at livskvaliteten og levekårene blir bedre for beboerne, samt å bedre områdenes omdømme".

Det er også definert mål, delmål og delstrategier som områdeløftene skal fokusere på. Hovedmålet som for områdeløftene er:

"Å styrke lokal stedsidentitet, effektive utbyggingsmønstre, gode lokalsentre og næringsområder og attraktive boområder med godt fungerende uteområder og god standard på

boliger og bygninger. De mest levekårsutsatte områdene bør prioriteres særskilt".

Delstrategiene er rettet mot utvikling av gode møtesteder, og sentre/næringsarealer, utvikling av bo- og oppvekstmiljøer, bærekraftig utvikling, samt utvikling av lokal kunnskap og ledelseskapasitet.

Som utgangspunkt for vurdering av utfordringer, muligheter og anbefalinger for områdeløft Linderud vil vi ta utgangspunkt i definisjonen av områdeløft, hovedmålet og delstrategiene.

Områdeplanlegging

I Groruddalssatsingens handlingsprogram for 2010 for programområde 3 legges det vekt på at områdeplanarbeidet i programgruppe 3B skal sikre bedre koordinering av statlig og kommunalt planarbeid i Groruddalssatsingen. Programgruppen skal utvikle grunnlagsdokumenter for utpekte områder for områdeplanlegging, utvikle gode informasjons- og drøftingsarenaer, samt initiere nye samarbeidsprosjekter."

Dokumentet sier ikke hva en mener med områdeplanlegging rent konkret. Dette bør derfor konkretiseres i det videre arbeidet. Vi foreslår derfor følgende som utgangspunkt for vurdering av utfordringer, muligheter og anbefalinger for områdeplanlegging i området:

- Etablere felles plan- og utviklingsstrategier for transformasjonsområder, i samarbeid med grunneierne i området. Videre nedfelle dette i områdeprogram eller områderegulering for området, i samarbeid med grunneierne og plan- og bygningsetaten.
- Samordne andre statlige, kommunale og private planprosesser og tiltak.
- Være informasjonsorgan overfor befolkningen og næringslivet i bydelen og tilrettelegge for aktiv medvirkning.

2 Planer i området

2.1 Overordnede planer

Kommuneplanen for Oslo 2008

I kommuneplanen 2008 er Vollebekk angitt som stasjonsnært område - konsentrert foretting. I disse områdene skal næringsvirksomhet, kulturinstitusjoner, service og boliger forsterke den multifunksjonelle byen og danne levende bymiljøer. Det tilrettelegges for konsentrert utbygging av knutepunkter og stasjonsnære områder vil gi bedre og høyere utnyttelse av ubrukte og lavt utnyttede arealreserver, og øke markedsgrunnlaget for kollektivtransporten.

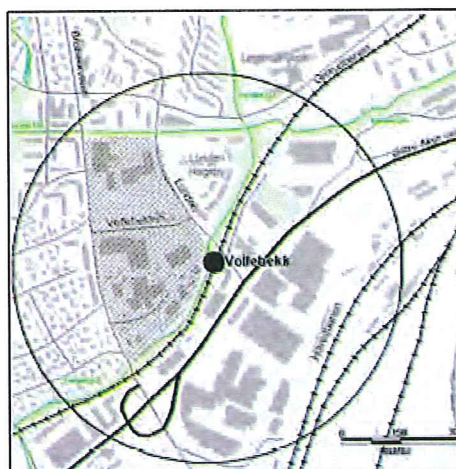
Boligutvikling i stasjonsnære områder i Oslo, PBE 2006

Dokumentet er ledd i Plan- og bygningsetatens oppfølging av arealbruksstrategien i Kommuneplan 2000, og videreført i Kommuneplan 2004. Rapporten beskriver mulighetene for å tilrettelegge for veksten i Osloregionen til stasjonsnære områder, med utgangspunkt i det overordnede målet i Oslo om *bymessig foretting i stasjonsnære områder, kombinert med effektiv og bærekraftig kollektiv infrastruktur*.

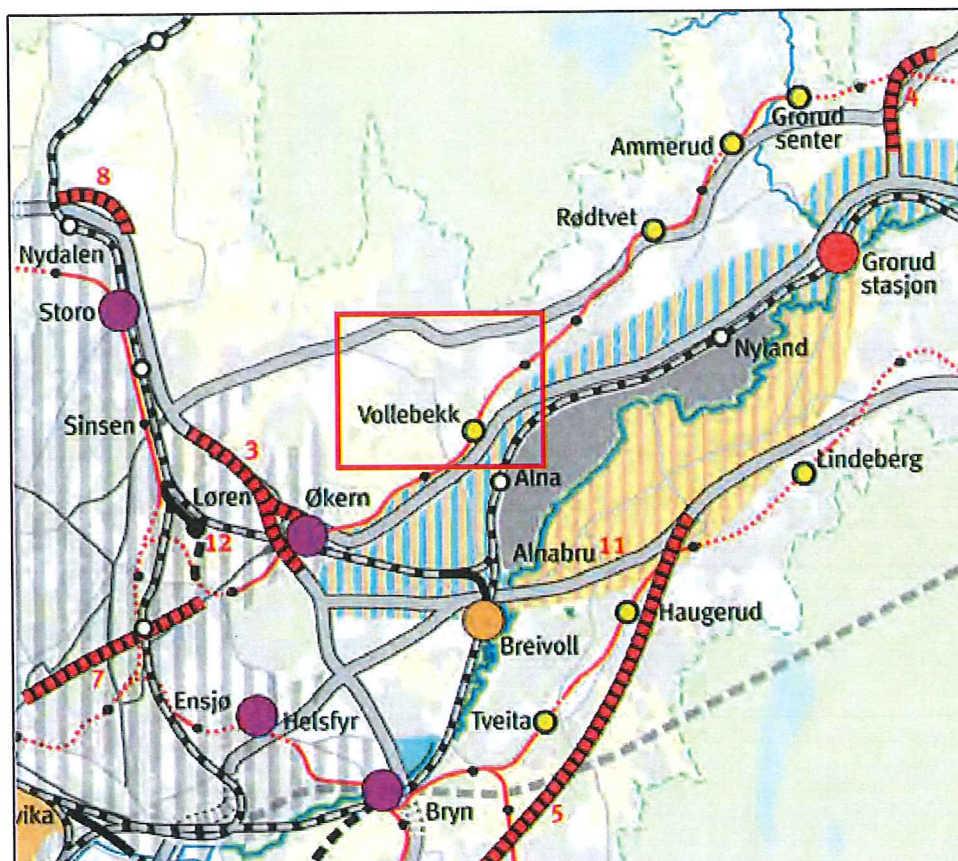
Vollebekk-området er her vurdert som et stasjonsnært område med potensial for stedsutvikling med et betydelig antall boliger og høy arealutnyttelse. Det påpekes videre at:

- Det er ingen stedsdannelse i tilknytning til stasjonen, og boligfortetting/ transformasjon kan være et virkemiddel for å bidra til en stedsdannelse på Vollebekk.
- Boligutvikling med mange leiligheter i området kan gi et forsterket bomiljø i tilknytning til de etablerte bomiljøene på Risløkka og Lunden hageby, og skape balanse, mangfold og flerfunksjonalitet i området.
- Stasjonsområdet kan integreres i stedsutviklingen.



















- Nye byrom kan knyttes til t-banestasjon, turveier og grøntstruktur.
- Andre viktige gangforbindelser kan ivaretas til barnehage ved Lunden hageby, Linderud skole og Linderud senter.
- Boligutvikling i området kan knytte sammen eksisterende boligområder på Risløkka og Lunden hageby.
- Ny utbygging kan bygge opp om stasjonsområdet som sentralt element ved forbindelseslinjer og utforming av byrom og møteplasser.








Illustrasjon fra rapporten boligutvikling i stasjonsnære områder, med avgrensning av utviklingsområdet på Vollebekk.



Areal

-  Oslo sentrum med utvidelse øst og vestover
-  Område for knutepunktutvikling med blandet arealbruk
-  Område for knutepunktutvikling - vurderes sent i perioden
-  Breivoll - nytt knutepunkt med blandet arealbruk
-  Stasjonsnære områder - konsentrert foretting (kategori 1 i småhusplanen)
-  Stasjonsnære områder - med hovedvekt på boligpotensial
-  Småhusplanområde
-  Boligområdet forevrig
-  Allsidig bymiljø med stor andel boliger
-  Fjordbyen - blandet arealbruk
-  Utviklingsområde med hovedfokus på næring
-  Jernbane- og havne/ferge-terminaler
-  Nytt boligområde med variert bebyggelse (Gjersrud - Stensrud)
-  Transformasjonsområder i Groruddalen: Miljømessig og estetisk oppgradering av næringsområder
-  Transformasjonsområder i Groruddalen: Blandet arealbruk mot slutten av planperioden
-  Marka og friområder
-  Alnavassdraget frem i dagen
-  Markaarene

Transport

-  Ny bane med stasjon, i dagen/tunnel
-  Nye veiprosjekter, i dagen/tunnel
-  Eksisterende jernbane med stasjon, i dagen/tunnel
-  Eksisterende t-bane med stasjon/trikk egen trasé, i dagen/tunnel
-  Hovedkorridor for vei, i dagen/tunnel

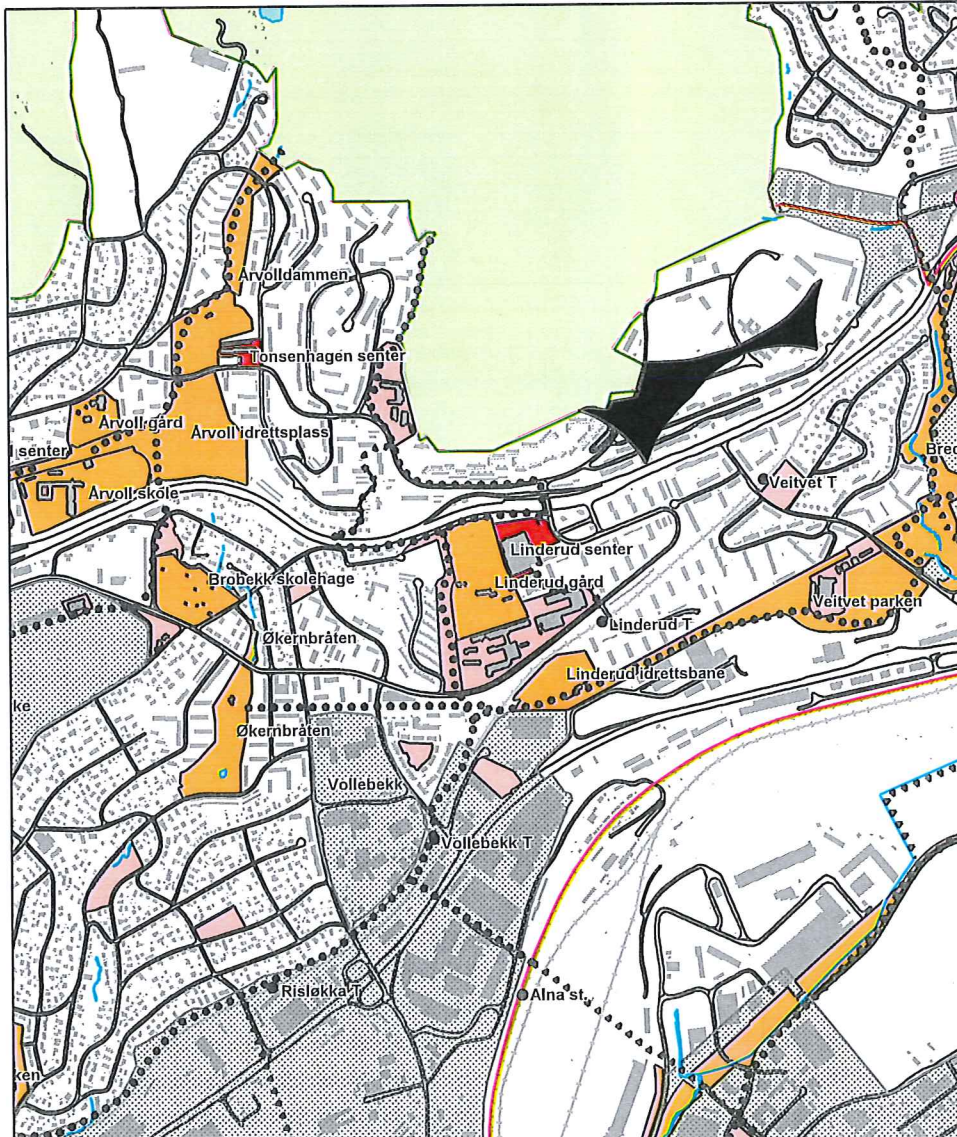
Utsnitt av Kommuneplanen 2008 med området Linderud-Brobekk-Vollebekk angitt med rød firkant.

Kommunedelplan for torg og møteplasser

Kommunedelplanen angir parkeringsplassen ved Linderud senter (mot Trondheimsveien) som overordnet, eksisterende torg/plass. Linderud gård, Linderud idrettsbane, Bjerkedalen og Brobekk skolehage er angitt som "annen overordnet møteplass". Skoleområdet på Linderud angis som lokalt torg og møteplass.

Området nord for Vollebekk T-banestasjon er angitt som transformasjons- og utviklingsområde.

BYGGEOMRÅDER (PBL § 20-4 nr.1)	Eksisterende og skrevet i plan	Skrevet i plan (ikke opparbeidet)	Forlag til ny plass med julek skilting
OVERORDNETE TORG OG MØTEPLASSER			
Torg/plass			
Annan overordnet møteplass			
Strøtegata			
Annan gate som skal tilrettelegges som møteplass			
Overordnet forbindelse			
LOKALE TORG OG MØTEPLASSER			
TRANSFORMASJONS- OG UTVIKLINGSOMRÅDER			
OMRÅDER MED RETNINGSLINJER			
Områder med behov for torg/møteplass			
Prinsipp for ny torg/plass - annen overordnet møteplass			
Prinsipp for ny forbindelse			
ANDRE OPPLYSNINGER			
Sentrumområdet			
Områdegrensning for YTRE BY - DST			
Bydelgrensa			
Grensa for område med områdefordring (KLM § 20)			
Bekkekk som planlegges gjennomført			
Gulder og blått eksisterende torg/møteplass som framtidig julek skilting			



Utsnitt av kommunedelplan for torg og møteplasser

2.2 Gjeldende regulering

Illustrasjonen av gjeldende reguleringsstatus viser at området nord for Vollebekk T-banestasjon har blandet arealbruk med en miks av boliger og industri/lager/verksted. Omkringliggende områder er i hovedsak bo-

liger. Senterområdet på Linderud er regulert til blandede formål (senteret) og offentlige formål (skole-barnehageområdet).

Tegnforklaring til kartet:

BYGGERÅDER	OFFENTLIGE TRAFIKKOMRÅDER	FASEOMRÅDER	SELLESOMRÅDER
Bygger med tilhørende anlegg	Kjørestri, parkering	Friluftspeningsanlegg, tross- og korbane	Felles øvingsfelt
Mer enn to formål innen samme område	Annart veiareal	SPECIALOMRÅDER	Felles areal (parkering)
Forretning, kontor, kino, teater o.l.	Forutsatt gang- og sykkelvei	Friluftsområde, parker, etc. m.m.	Felles areal, lekkeplass, gårdsplass
Industri, lager, verksted	Sporvei, jernbane, kollektivfelt	Kommunalt areal, grønt- og utmalingsområde	Felles areal, gangvei
Offentlig bygning	FRONNOMRÅDER	LANDSKAPSMÅDER	
Avmengning formål	Park, turvei, idrett og sport	Jord- og skogbruk, gårdsplass	Plan under behandling
STRØKSMBOLER			
Byggegrense	-----	Kommunegrense	—X—X—X—X—X—X—
Karrens begrensning	- - - - -	Merkingsgrense	—X—X—X—X—X—X—



Gjeldende regulering

2.3 Pågående planarbeid

Forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen i Oslos byggesone

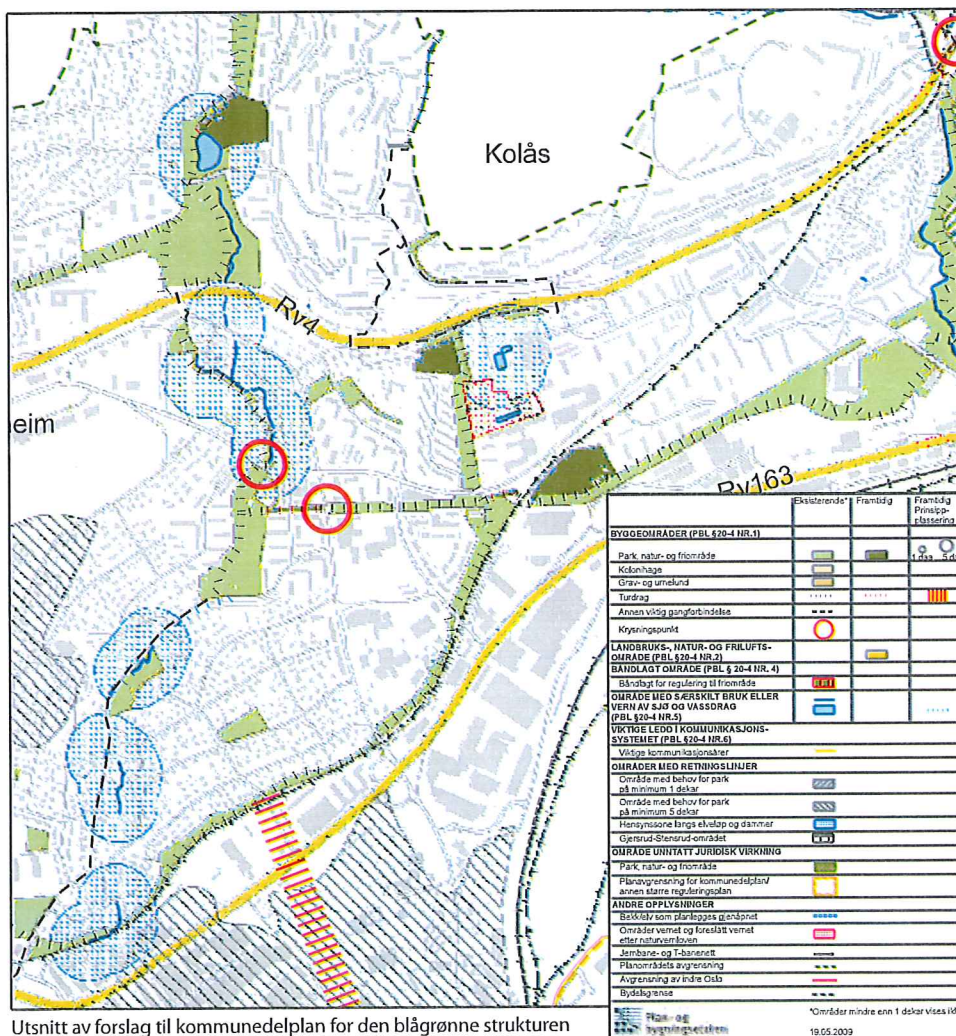
Forslag til revisjon av gjeldende Grøntplan for Oslo fra 1993 er utarbeidet av Plan- og bygningsetaten i samarbeid med andre fagetater, og har vært ute til offentlig ettersyn sommeren 2009. 14.09.09. Planforslaget er oversendt Byrådet for politisk behandling 30. mars 2010.

Hensikten med planen er å bevare og videreutvikle byens grønnstruktur innenfor byggesonen i en situasjon med sterk befolkningsvekst og fortetting. Planforslaget består av mål, planstrategier, plankart i fire deler

(indre Oslo, ytre by vest, øst og sør) samt bestemmelser og retningslinjer.

Planen foreslår følgende i undersøkelsesområdet:

- Et gjennomgående grøntdrag/turdrag langs Hovinbekken gjennom Bjerkedalen
- Et gjennomgående grøntdrag/turdrag langs T-banens nordside og deretter gjennom dalen rett vest for Linderud gård.
- Et øst-vestlig grøntdrag fra Bjerkedalen og østover til det andre grøntdraget og deretter videre østover mot Veitvet.



Utsnitt av forslag til kommunedelplan for den blågrønne strukturen

Fossumdiagonalen, Trondheimsveien og Østre Aker vei

Planprogram for reguleringsplan

Statens vegvesen har utarbeidet planprogram for reguleringsplan for rv 4 Trondheimsveien, rv 163 Østre Aker vei og ny tverrforbindelse mellom disse, Fossumdiagonalen. Planprogrammet lå på høring i 2007.

Hovedmålene for prosjektet er knyttet til å bedre trafikksikkerheten og bomiljøet langs Trondheimsveien, samt å bidra til kapasitetsmessig balanse på hovedvegsystemet.

Prosjektet er forankret i helhetlig utviklingsprogram for Groruddalen og Samferdselsplan for Groruddalen. Prosjektet er videreført i Nasjonal transportplan 2010-2019, men trolig ikke i Oslopakke 3. Prosjektet beskrives allikevel her fordi mye tyder på at det før eller siden vil tas opp igjen og gjennomføres.

Tiltak som angår undersøkelsesområdet

Fossumdiagonalen bygges (hovedsakelig i tunnel) ved Rommen som en tverrforbindelse fra Trondheimsveien til Østre Aker vei. Dette er en forutsetning for nedbygging av Trondheimsveien.

Trondheimsveien bygges ned med ett kjørefelt og ett kollektivfelt i hver retning mellom Grorud og Bjerke. Veien gis en mer bymessig

utforming med bedre tilrettelegging for alle trafikantgrupper.

Anbefalt alternativ- scenario 1 - har signalregulerte kryss i plan ved Erich Mogensøns vei/Linderud senter. Dette er kapasitetsbegrensende. Hastigheten reduseres til 50-60 km/t.

Det er beregnet av trafikken på Trondheimsveien vil reduseres vesentlig fra dagens trafikknivå. For eksempel har området Veitvet-Sletteløkka i dag 33.000 ÅDT og planlegges med en reduksjon til 6.500 ÅDT. Dette vil ha stor positiv effekt for bomiljøet langs veien. Linderud gård og Linderud senter vil også få stor gevinst av dette, da anleggene kan få en mer aktiv henvendelse mot Trondheimsveien.

Østre Aker vei forutsettes bygget ut til 6-felts vei, herav kollektivfelt i hver retning. Samtidig foretas det en generell oppgradering av eksisterende kryss og sanering av avkjørsler. Det er beregnet at trafikken på Østre Aker vei ved Veitvet vil doubles fra 33.200 ÅDT i dag til 65.800.

Lokale vegger: Som følge av planlagt tiltak er det beregnet en økning av trafikken på deler av lokalvegnettet. Brobekkveien-Refstadveien er ikke nevnt direkte, men det er ikke usannsynlig at veien vil bli påvirket.



Illustrasjon av anbefalt løsningsforslag - scenario 1

Veiprosjekt Refstadveien/ Brobekkveien.

Det er utarbeidet detaljregulering for del av Refstadveien og Brobekkveien. Planforslaget er nå til politisk behandling. Forslagsstiller er Samferdselsetaten (SAM). Planforslaget er utarbeidet av Norconsult as.

Planforslaget søker å gi strekningen Brobekkveien-Refstadveien et helhetlig uttrykk etter prinsippene om miljøprioritert gjennomkjøring. Formålet med planforslaget er å bedre trafikksikkerheten generelt i området og spesielt for fotgjengere og syklister. Viktigste virkemiddel er oppstramning av veigeometrien og etablering av en sammenhengende gang-/sykkelvei fysisk atskilt fra

kjørebanelen med en grønnrabbatt langs hele strekningen, samt sammenhengende fortau på motsatt side.

Forslaget omfatter også avkjørselsanering og etablering av nye atkomster samt en omlegging av krysset Økernveien/Refstadveien.

I planforslaget sies det også at en oppgradering av veiene også vil være en estetisk oppgradering og gi positive ringvirkninger på det fysiske miljøet. Grønnrabbatten mellom kjørebane og gang-/sykkelvei ønskes beplantet med trær. Dette er imidlertid ikke mulig langs Brobekkveien på grunn av tekniske anlegg i grunnen.

SAM ønsker å gå videre med tidligere utredede støyskjermingstiltak for strekningen, såfremt økonomiske rammer tillater det og grunneierne er positive. Målet er å komme under 55 dBA for de aktuelle arealene ("gul sone").

Planforslaget sier følgende om stedsutvikling: "Trafikksikkerheten økes for alle grupper. Bevisst forming av veiens tverrsnitt, materialbruk og bruk av beplantning vil styrke områdetets identitet".



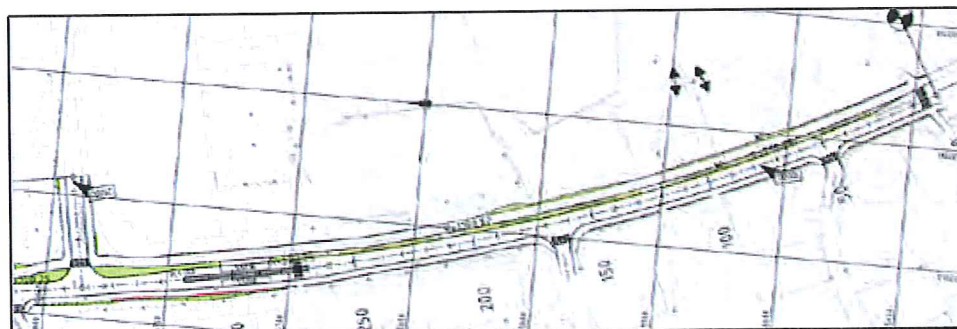
Dagens situasjon i Brobekkveien



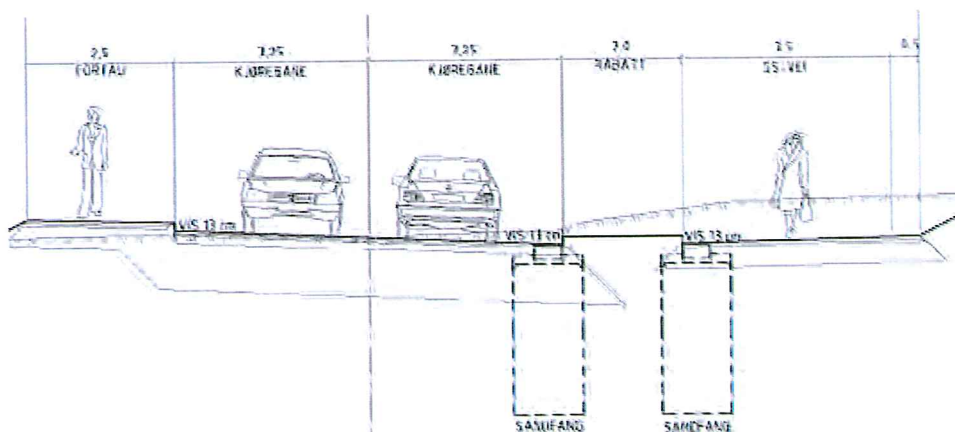
Dagens situasjon i Refstadveien



Utsnitt av beplantningsplanen langs Refstadveien. Brobekk senter ligger mellom profil 750 og 800.



Utsnitt av beplantningsplanen for strekningen langs Brobekkveien. Bussholdeplassen ligger ved Meny.



Illustrasjon av planforslaget. Typisk tverrsnitt for foreslått veiprofil. Forslaget er svært teknisk illustrert og sier lite om hvordan forslagsstiller ser for seg de estetiske sidene av veianlegget og mulighetene for å styrke stedsidentiteten i området gjennom tiltaket. Illustrasjoner denne side: Norconsult AS

Miljøgate Statsråd Mathiesens vei og Erich Mogensønns vei. Planforslag fra SAM

Det er innsendt planinitiativ for miljøgate Statsråd Mathiesens vei og Erich Mogensønns vei. Dette omfatter veistrekningen fra Brobekkveien til nordsiden av Trondhemsveien. Planforslaget fremmes av Samferdselsetaten og er utarbeidet av Sweco as.

Strekningen Statsråd Mathiesens vei og Erich Mogensønns vei er i dag preget av gjennomgående bred kjørebane, nedslitt kantstein og brede avkjørsler. Det er registrert høye hastigheter spesielt på rettstrekningen forbi skolene og T-banen. Strekningen er en viktig tverrforbindelse i området, og har derfor en del gjennomgangstrafikk. Samtidig er det mange fotgjengere og syklistar her.

Innføring av miljøprioritert gjennomkjøring på strekningen er et tiltak som sannsynligvis vil ha positiv effekt på trafiksikkerhet og fremkommelighet for gående og syklistar. En annen viktig effekt er at gaten får et estetisk og miljømessig løft som vil bidra positivt til Linderud generelt og til opplevelsen av å bevege seg langs gaten spesielt.

Det er utarbeidet et forprosjekt for miljøgate på strekningen, med to alternative plan-

forslag. Begge forslagene anbefaler redusert veibredde og en fartsgrense på 40 km/t.

Alternativ 1 foreslår en egen gang- og sykkelvei på venstre side oppover på hele strekningen.

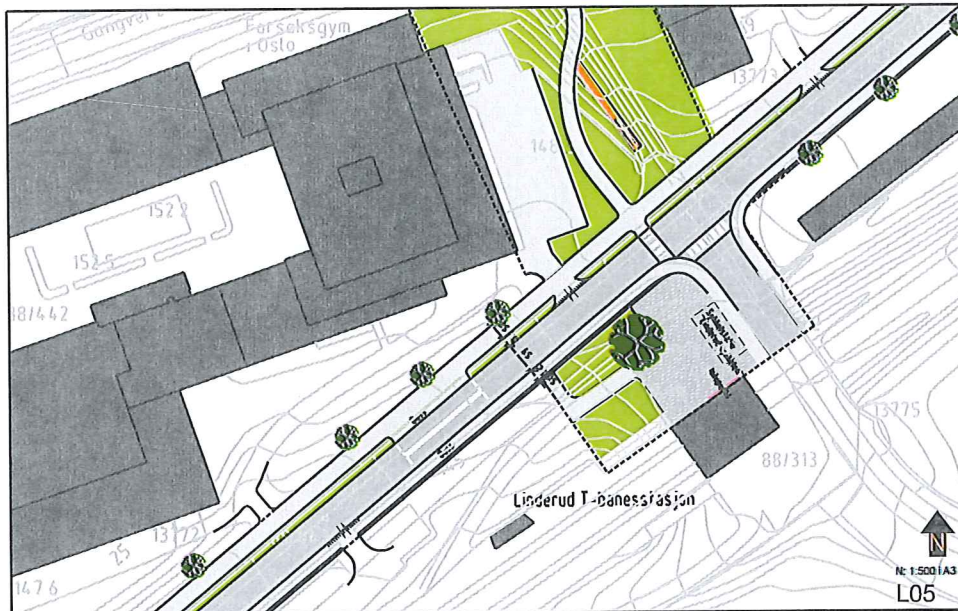
Alternativ 2 har et symmetrisk tverrsnitt med grønne rabatter og fortau på begge sider av veien.

Konsulenten anbefaler at alt. 1 legges til grunn for videre planarbeid, på grunn av bedre trafiksikkerhet, lesbarhet og sammenknytning til tilgrensende veier hvor gang- og sykkelvei er valgt. Det kobles også godt opp til lokalt turveinett.

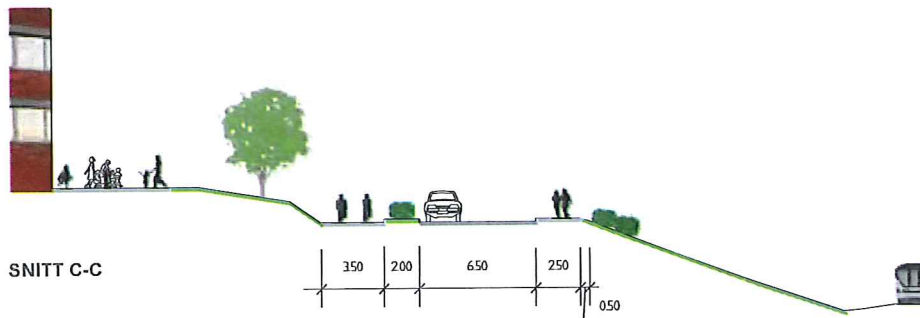
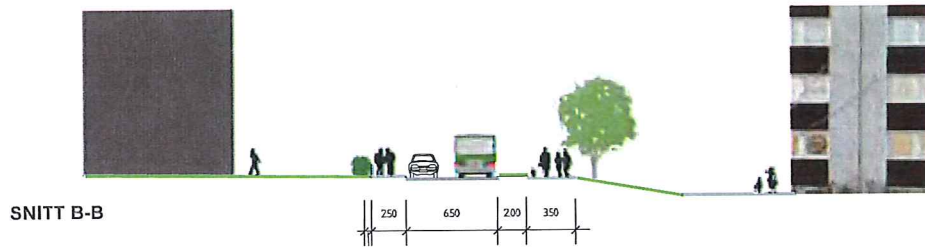
Plan og bygningsetatens konklusjon ved område- og prosessavklaring (30.06.2010) var at PBE slutter seg til forslagsstillers anbefaling av alternativ 1 i forprosjektet. Tiltaket er i tråd med overordnede planer og føringer i Helhetlig utviklingsplan for Groruddalen. Etaten anbefaler at nedre del av Lunden inkluderes i det videre arbeidet dersom trafikkanalysene tilsier at dette er tilrådelig i forhold til veiens rolle i gatesystemet for området. PBE oppfordrer samtidig til vurdering av bredde på GS-vei og grønn midtrabatt, med tanke på å forbedre forholdene for gående og syklende.



Dagens situasjon i Statsråd Mathiesens vei



Illustrasjon fra planinitiativet: Planutsnitt for området der Statsråd Mathiesens vei passerer Linderud T-banestasjon og Bjerke v.g. skole. Viktig gangforbindelse opp til Linderud senter ligger i grøntdraget nord for T-banestasjonen.



Illustrerende tverrsnitt for alt. 1. Øverst: Erich Mogensønns vei sett mot øst. Nederst Statsråd Mathiesens vei ved skolen, sett mot øst. Illustrasjoner denne side: SWECO AS

3.2 Utredninger i området

Miljøvennlige reiser i Groruddalen; forprosjekt om fysiske tiltak i området Alna - Risløkka - Vollebekk, Civitas

Prosjektet ble utarbeidet for Samferdselsetaten i 2003. Det skisserer et helhetsgrep hvor dagens veistruktur kan kompletteres med ulike typer gang- og sykkelforbindelser. Til sammen vil disse danne et grovmasket gang- og sykkelveinett knyttet opp mot kollektivholdeplassene. Dette inkluderte en ny sentral gang- og sykkelforbindelse mellom Vollebekk T-banestasjon, bussholdeplass på Østre Aker vei og Alna stasjon, som ble videre konkretisert i egen rapport.

Gang- og sykkelforbindelse fra Vollebekk T-banestasjon til Alna stasjon, Civitas

Prosjektet ble utarbeidet for Statens vegvesen i 2004. Gang- og sykkelforbindelsen mellom Vollebekk T-banestasjon og Alna Jernbanestasjon ble videre konkretisert i en egen rapport, som lå til grunn for reguleringsplan. Reguleringsplan for tiltaket er nå vedtatt.

Etter det vi kjenner til, inngår gang- og sykkelforbindelsen i Oslopakke 3. Det er derfor stor sannsynlighet for at den vil bli etablert. Dette vil gi kort og effektiv gangforbindelse fra transformasjonsområdet ved Vollebekk stasjon til både bussholdeplass på Østre Aker vei og Alna Jernbanestasjon.



Illustrasjoner fra de to prosjektene.
Over: Gang- og sykkelforbindelse fra
Vollebekk T-banestasjon til Alna stasjon.
Til høyre: Miljøvennlige reiser i Groruddalen;
forprosjekt om fysiske tiltak i området
Alna - Risløkka - Vollebekk, Civitas 2003 for
Samferdselsetaten.



**Tilgjengelighet til Linderud -
Tilgjengelighet for gående og syklende
til T-banen og andre målpunkter på
Linderud.**

Rapporten er utarbeidet av Civitas og Landskapsfabrikken 2005 for Plankontoret for Groruddalen, som et forprosjekt om bedre tilgjengelighet for gående og syklende i Linderudområdet. Prosjektet ble spesielt rettet mot tilgjengelighet til Linderud T-banestasjon for å legge til rette for mer miljøvennlig transport, samt tilgjengelighet til andre målpunkter på Linderud.

Med tilgjengelighet menes her universell utforming ut fra følgende definisjon:

“Universell utforming er utforming og sammen-setning av ulike produkter og omgivelser på en slik måte at de kan brukes av alle mennesker, i så stor utstrekning som mulig, uten behov for tilpasning og en spesiell utforming.” Det er viktig å merke seg at universell utforming bør tilstrebes i så stor grad som mulig. Dette representerer ikke et absolutt krav. En bør ta rimelige hensyn og velge løsninger som gir best mulig tilgjengelighet ut fra stedlige forutsetninger. Dette er spesielt relevant for Linderud, der tiltakene omfatter forbedring av eksisterende gang- og sykkelveinett, som må tilpasses eksisterende bygde omgivelser.

Det ble tatt utgangspunkt i at de fysiske tiltakene bør supplere eksisterende gang- og sykkelforbindelser slik at det blir et sammenhengende og lett fattbart gang- og sykkelnett til de ulike målpunktene i området.

Anbefalinger i forstudien

Forstudien har anbefalinger som er videre konkretisert i pakker av tiltak for de ulike gangforbindelsene. Tiltakspakkene er vist på kartet på side 22-23. Av disse er tiltak A viktigst fordi det forbedrer tilgjengeligheten i det mest sentrale området. Tiltak E anses ikke som aktuelt, da stasjonen nylig er opparbeidet uten ny gangbro.

A Ombygging av gangveisystem

i sentralområdet: De sentrale gangforbindelsene i senterområdet bør opparbeides på nytt, med best mulige stigningsforhold og utforming som kan bidra til å gi senterområdet steds karakter. Gangforbindelsen mellom T-banen og Linderud senter er den mest brukte gangforbindelsen på Linderud, og oppgradering av denne bør derfor prioriteres. Forbindelsen gjennom skoleområdet bør gjøres mer tydelig som del av det overordnede gangveinettet og alle deler av den bør få tilfredsstillende stigning.

B Ny forbindelse mellom hovedsykkelvei og Linderud stasjon: Det bør anlegges en ny gang- og sykkelvei med tilstrekkelig slak stigning fra broen over T-banen opp til Statsråd Mathiesens vei.

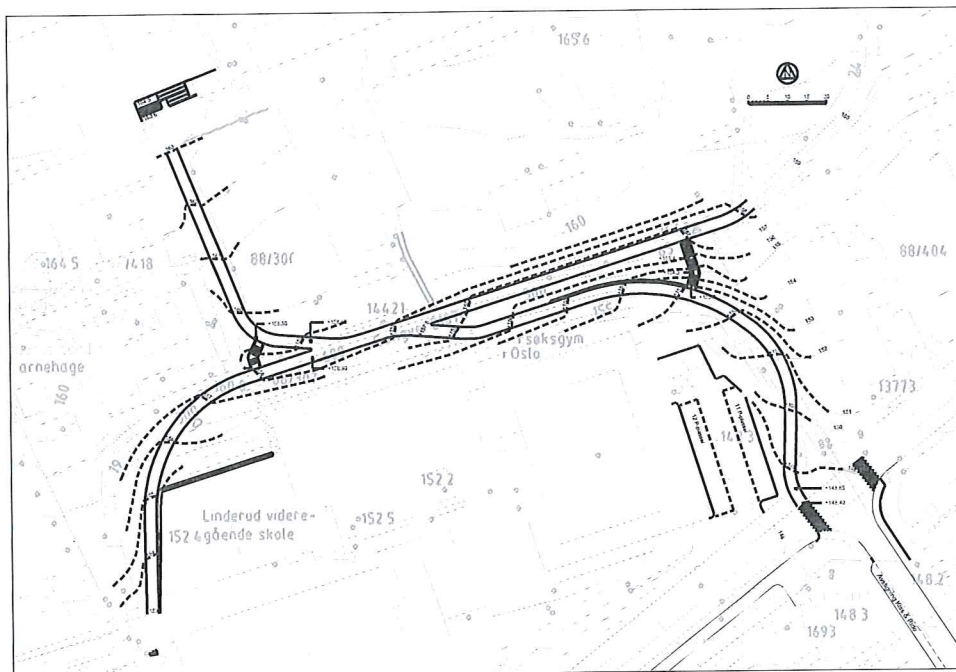
C Alternativ rute om Linderud stasjon: Det bør etableres en alternativ rute til gang- og sykkelveien langs Linderudbanen. Denne ruten kan etableres langs Statsråd Mathiesens vei og Linderudveien. Den vil gi færre høydemeter å forsere og bedre kobling mot T-banen.

D Linderudveien bør styrkes som en gang- og sykkelforbindelse til grøntdraget ved skilting og tiltak for å gi bedre tilgjengelighet og synlighet nær stasjonen.

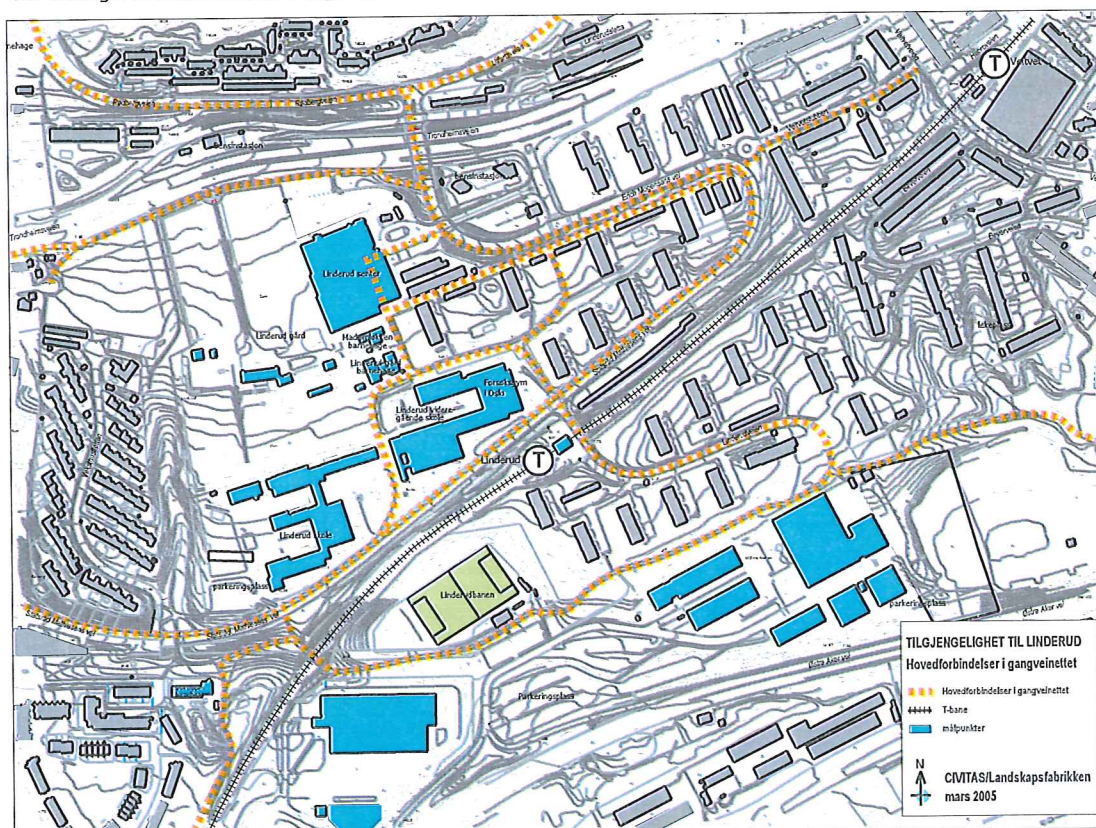
F Undergangen under Statsråd Mathiesens vei og gang- og sykkelveiene til denne bør rustes opp til best mulig standard, slik at den kan brukes av blant annet skolebarn.

G Gangveien fra atkomstveien Øvre Lunden til gang- og sykkelveien langs Trondheimsvegen har for bratt stigning i møtet med veien og bør bygges om.

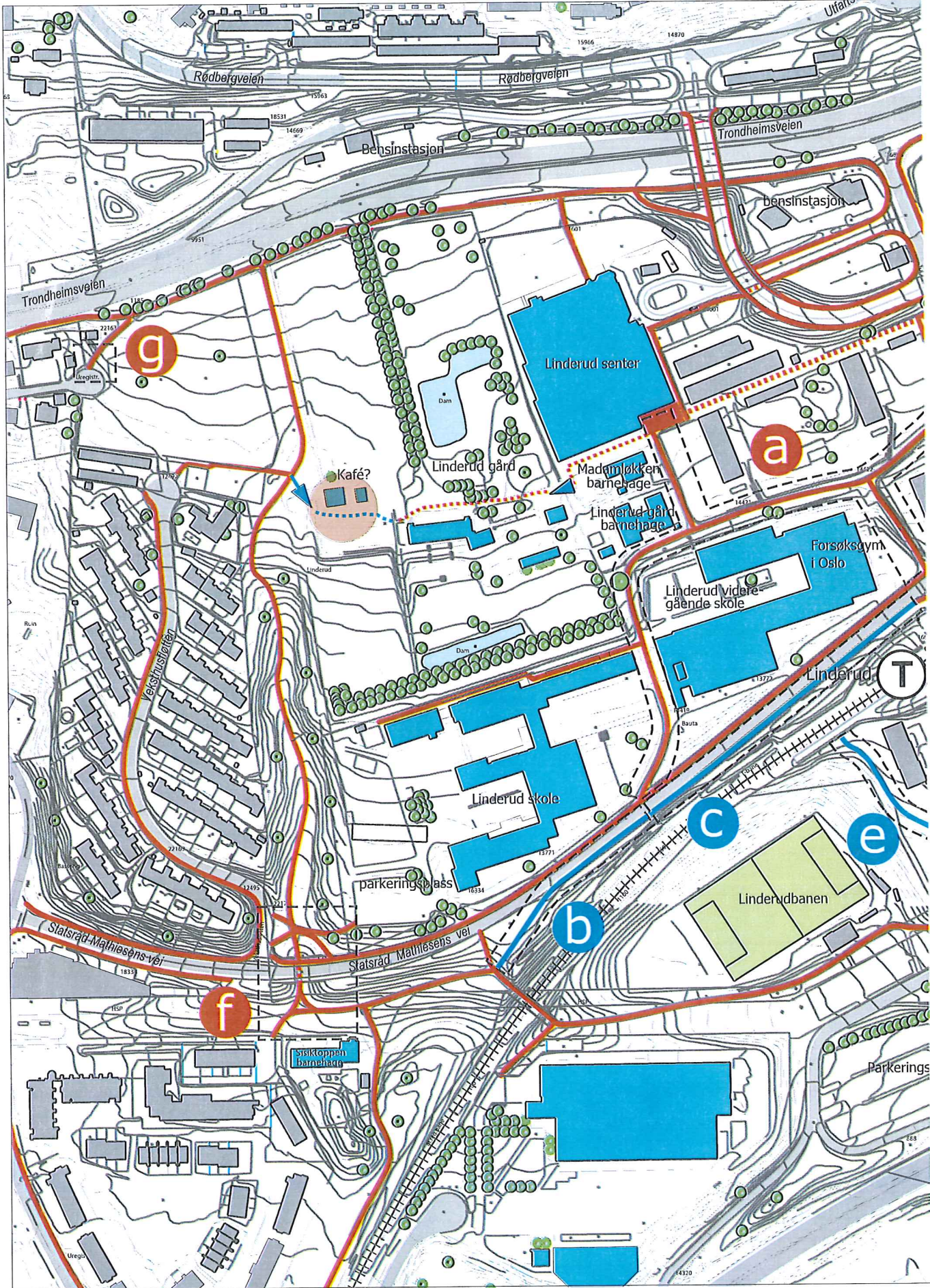
Disse anbefalingene synes like relevante i dag og det foreslås at de danner grunnlag for arbeidet med universell utforming i Linderudområdet.

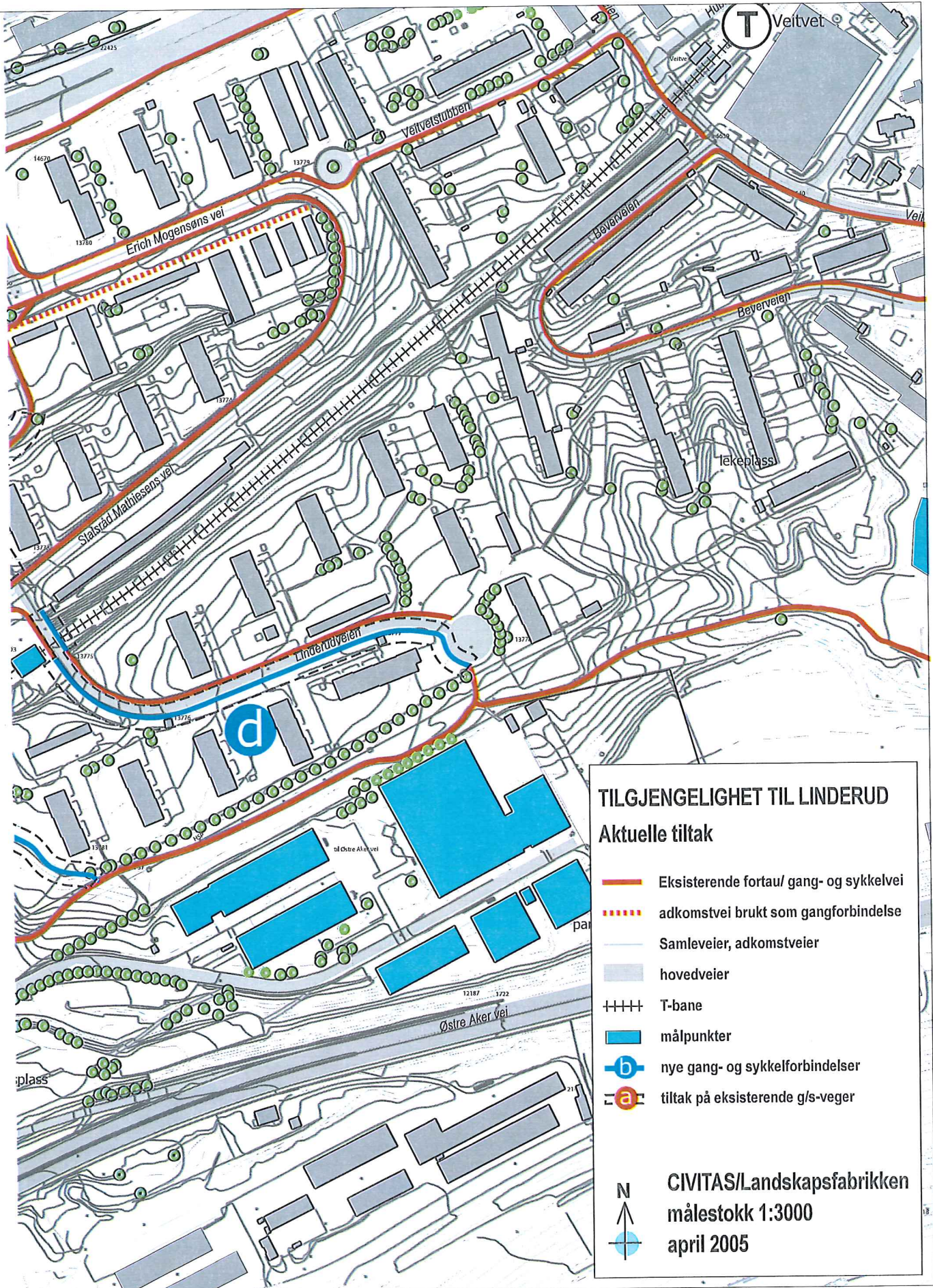


Forslag til utforming av den sentrale gangforbindelsen mellom T-banen og Linderud senter. Det ble lagt vekt på å søke løsninger med tilfredsstillende stigningsforhold.



Hovedforbindelser i gangveinettet. Målpunkter som skoler, senter og arbeidsplasser innenfor undersøkelsesområdet er markert med blått





TILGJENGELIGHET TIL LINDERUD

Aktuelle tiltak

- Eksisterende fortau/ gang- og sykkelvei
- adkomstvei brukt som gangforbindelse
- Samleveier, adkomstveier
- hovedveier
- T-bane
- målpunkter
- nye gang- og sykkelforbindelser
- tiltak på eksisterende g/s-veger

N

CIVITAS/Landskapsfabrikken
 målestokk 1:3000
 april 2005

Mulighetsanalyse for Linderud Gård, Arkitektskap 2010

Bydel Bjerke engasjerte i Arkitektskap AS til å utarbeide en mulighetsanalyse som belyser hvilke muligheter og begrensninger Linderud Gård kan ha som fremtidig kulturell møteplass for bydelens befolkning.

Mulighetsanalysen tar utgangspunkt i kulturminneverdiene til Linderud Gård. Gården består av et parkanlegg på ca 45 mål som er fredet som naturvernområde, en fredet hovedbygning, gartnerbolig, veksthus, garasje og et vognskjul. Det er kjørevei fra hovedporten ved Trondheimsveien og ned til gårdsplassen foran hovedbygningen og en sekundær kjøreatkomst østfra via Linderud Senter. Av parkanlegget på 45 mål, utgjør barokkhagen og vestparterret ca 18,5 mål. Hovedhuset og hageanlegget, slik det framstår i dag, ble påbegynt i 1713. Parkanlegget består av et barokkhageanlegg med karpedam, hasselgang og lindehall, samt nyttehager og en victoriansk hage vest og syd for hovedbygningen. Gården eies av en privat stiftelse, men drives som museum av Akershusmuseet.

Driften av gården med dagens aktiviteter er i alt vesentlig subsidiert gjennom offentlige budsjetter. Dette er likevel ikke nok til nødvendig vedlikehold og istandsetting av gårdens bygninger. Det anbefales derfor at det satses på en utvidet drift med et mer inntektsbasert tilbud rettet mot en større lokal og regional målgruppe, slik at det også gjennom økte inntekter kan iverksettes nødvendige restaureringstiltak. Tilrettelegging for inntektsbasert virksomhet betinger vesentlig større investeringer enn det dagens drifts- og investeringsbudsjett kan bære. Det anbefales derfor at det vurderes et finansielt og driftsmessig samarbeid med f.eks. private investorer for drift av mulig kommersiell virksomhet på gården, dersom det er aktuelt med utvidet drift i denne størrelsesorden.

Barokkhageanlegget og hovedhuset har

høy nasjonal verneverdi, som uansett valg av framtidig tilbud og driftsform må ivaretas på best mulig måte. Gårdens hovedhus, samt deler av parkanlegget har en klar tålegrense for økt bruk, slitasje og eventuelle nye tiltak. Gårdens åpenbart største potensiale for å romme et bredere kulturtilbud er hageanlegget nord for hovedhuset, både i kraft sin størrelse og brukspotensiale. I tillegg har uthusene et potensial for økt bruk.

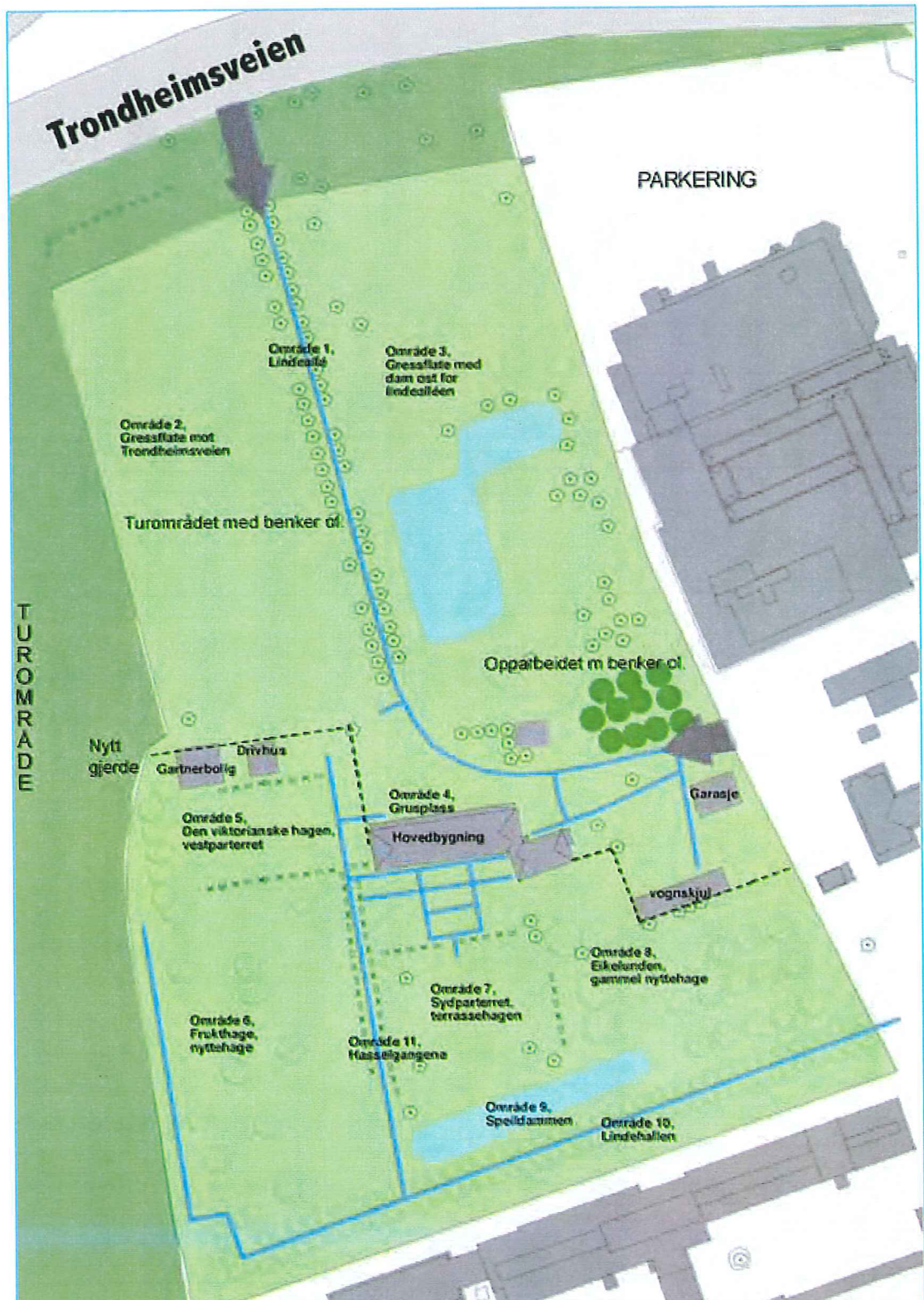
Hensikten med mulighetsanalysen er å gi et bilde av ulike scenarier for framtidig bruk med tilhørende investeringsnivå, som et diskusjonsgrunnlag for eiere, politikere, brukere og interessegrupper. Som ledd i kartlegging av ønskede aktiviteter på gården er det avholdt et seminar med aktører med interesser knyttet til i bruk og drift av gården. Analysen konkluderer ikke med hvilke økte aktiviteter som bør legges til Linderud Gård, men søker å synliggjøre at Linderud Gård har et stort potensiale for et utvidet kulturtilbud.

Det skisseres tre scenarier i tidsperioden 2010-2020. Scenariene har forskjellige investeringsbehov, men har samtidig også ulike formidlingsmuligheter og ulike bruks- og inntjeningsmuligheter. Scenariene kan leses som selvstendige strategivalg, men kan også være trinn i en mulig utviklingsrekkefølge for aktivitetene på gården.

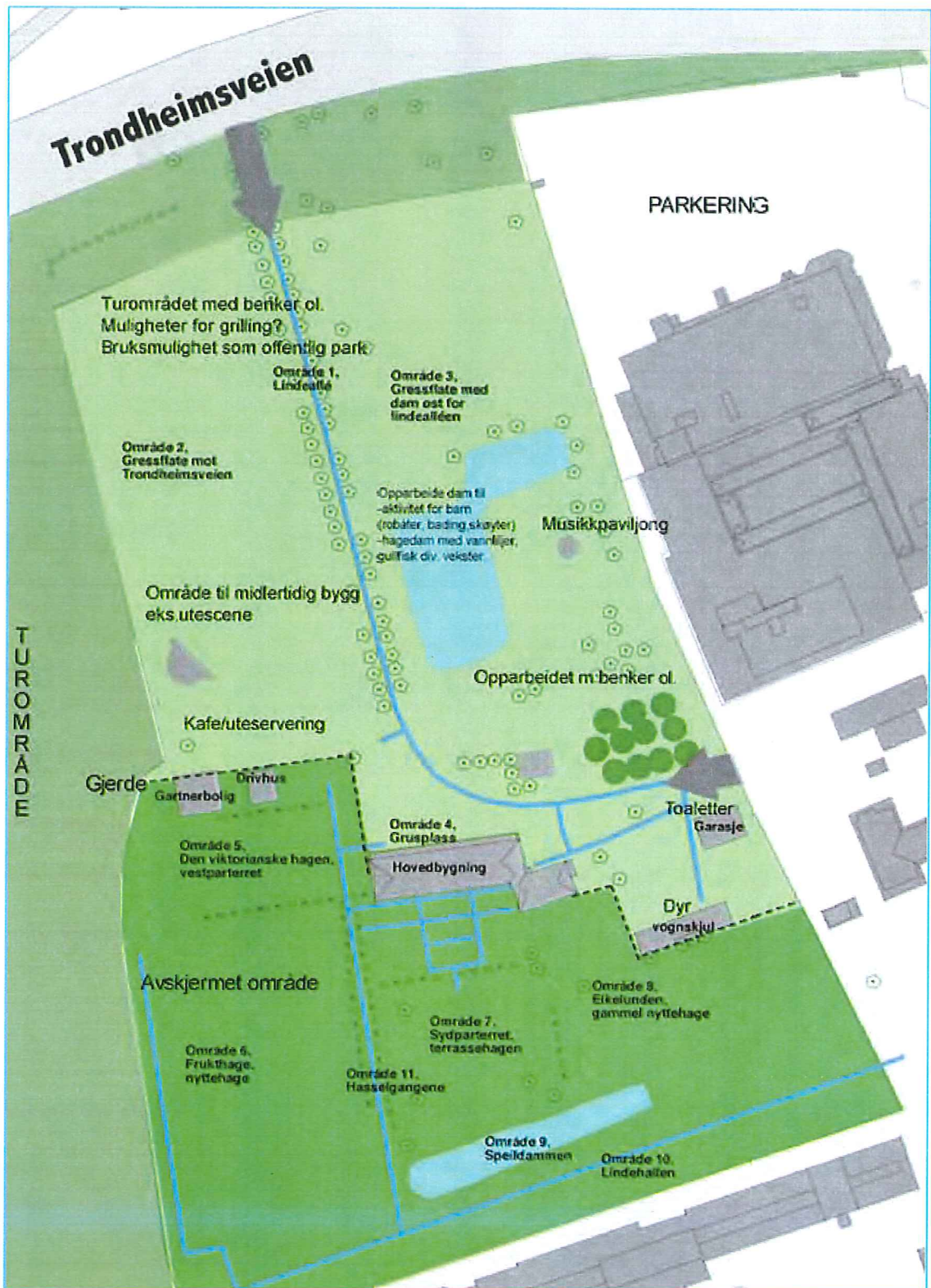
Scenario 1 er i alt vesentlig en videreføring av dagens drift.

Scenario 2 skisserer et utvidet tilbud, primært rettet mot lokalmiljøet. Deler av parken og driftsbygningene tas mer aktivt i bruk til nye aktiviteter. Parken restaureres og videreutvikles som museum, og deler av uthusene tas i bruk som cafe,toaletter osv.

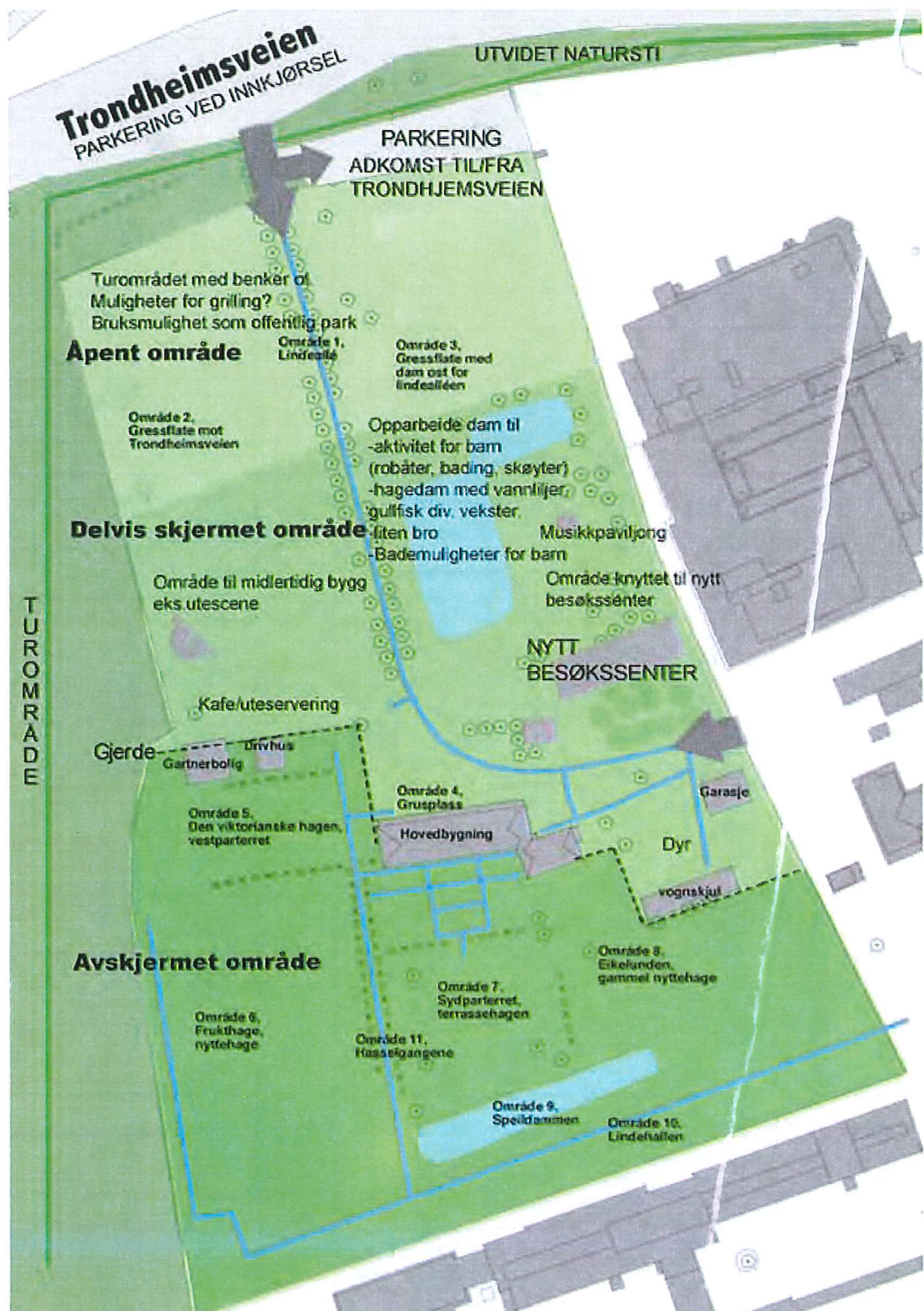
Scenario 3 skisserer et større tilbud mot både et lokalt og et regionalt marked, med kurs- og konferansefasiliteter, selskapslokaler etc. Dette forutsetter at det bygges et større besøkssenter som kan romme ulike nye tilbud.



Scenario 1 - 2010, utvikling av dagens kulturtilbud innenfor eksisterende rammer for drift av gården.



Scenario 3 - 2020, utvikling av bebyggelsen som kulturell møteplass og som et utvidet regionalt tilbud.

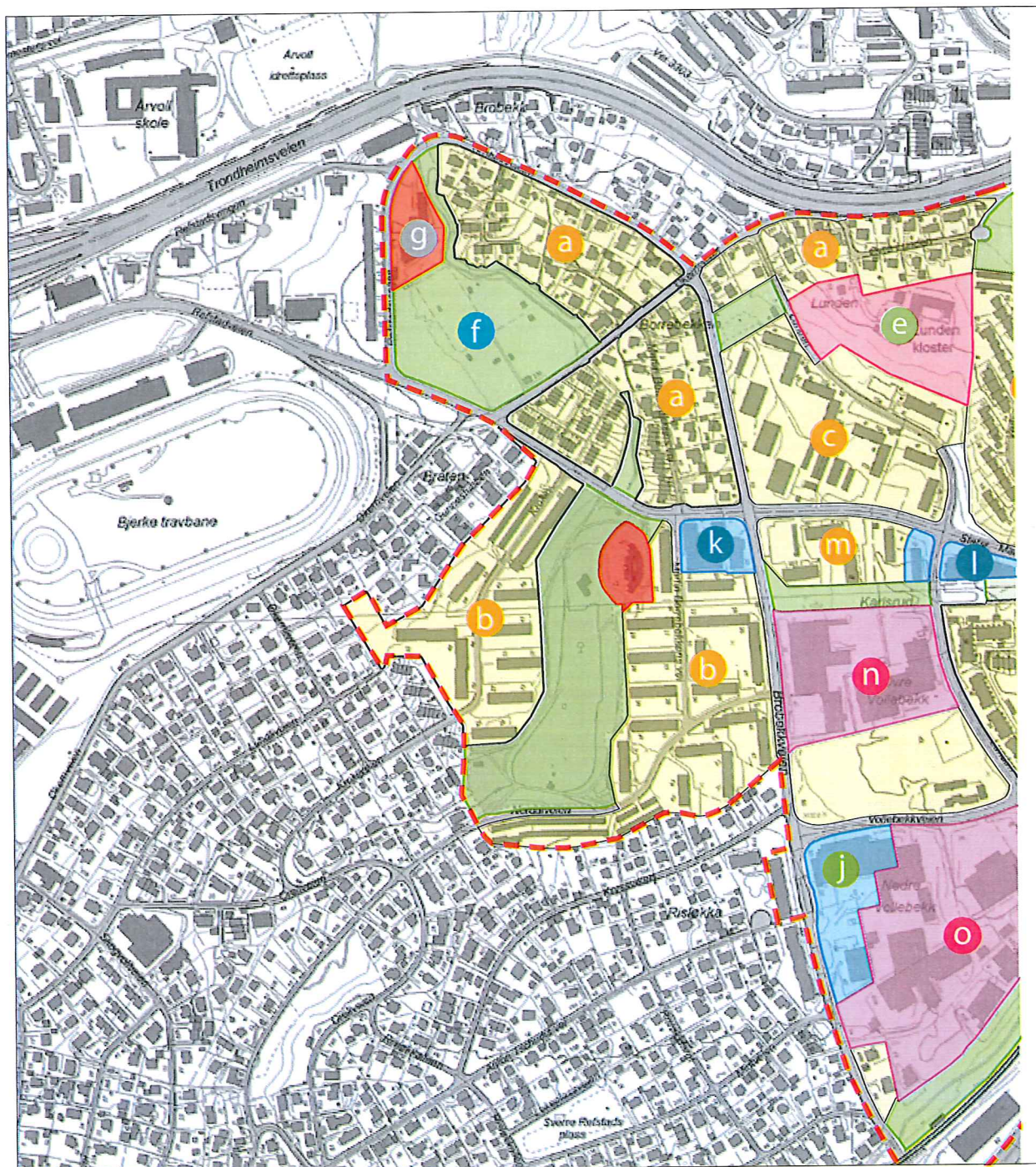


Scenario 2 - 2014, utvikling av parken som kulturell møteplass og som et utvidet lokalt tilbud.

4 Dagens situasjon i området

4.1 Arealbruk og bebyggelse

Området kan deles i fire større geografiske områder med samme arealbruk og utfordringer.



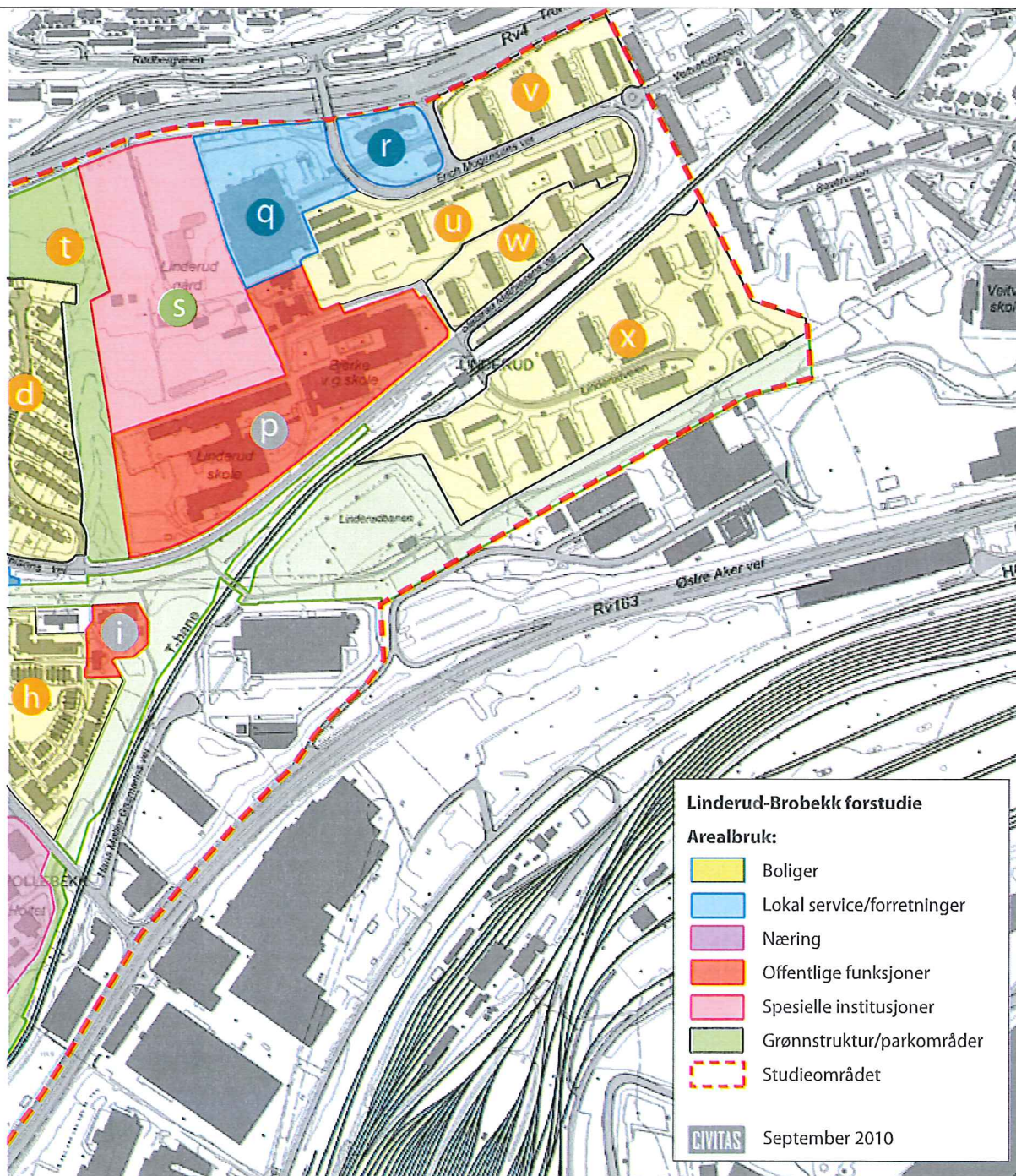
De fire delområdene:

Felt A-G: Boligområder i Bjerkedalen og ved Lunden kloster.

Felt H-O: Transformasjonsområdet ved Vollebekk.

Felt P-T: Linderud sentrumsområde.

Felt U-X: Boligområdene på Linderud.



Boligområder i Bjerkedalen og ved Lunden kloster

Området preges av boligbebyggelse og fremstår som velholdte og med normalt god boligkvalitet. Ingen av boligområdene har bebyggelse og uteområder som vitner om fysisk forfall og de er ikke utsatt for endringskrefter. Området kan beskrives som delområder med relativt enhetlig bebyggelse (bokstavene refererer til kartet med arealbruk):

- A. Villa- og rekkehusområder til bolig gatene Økernveien, Martin Borrebekks vei og Brobekkveien nord for Brobekk senter.**
Bebyggelsen har omtrent samme størrelse, men er bygget ut enkeltvis og har ulik karakter.

- B. Blokkområdet på hver side av Bjerkedalen** består av fireetasjes teglblokker bygget ut etter en samlet plan og med enhetlig preg, trolig på 1950-tallet. Blokkområdet har høy kvalitet, spesielt på grunn av beliggenheten inntil Bjerkedalen.
- C. Blokkområder ved Lunden nord for Statsråd Mathisens vei** består av tre blokkområder med ca 4 etasjes bebyggelse bygget ut på forskjellig tid. Blokkområdet mot Brobekkveien virker noe nedslitt, men området er for øvrig godt holdt og med gode kvaliteter i bebyggelsen og uteområdene.



Felt A: Villaområdet langs Martin Borrebekks vei, sett nordover.



Felt A: Rekkehus nord for Refstadveien.



Felt B: Teglblokkene vest for Bjerkeparken ligger flott til. Parken er stedvis nedslitt, men nye planer for utforming foreligger nå. Bildet er tatt fra inngangen til parken i sør, ved Nordalveien.



Felt B: Teglblokkene ved Bjerkeparken sett østover fra Refstadveien. Turvei krysser veien og går inn i parken. Barnehagen skimtes midt i bildet.



Strøkslekeplass like nord for blokkene i felt C.



Fra blokkområdet i felt C.

- D. **Rekkehusområdet Veksthusfløtten** er bygget ut som et samlet boligfelt med bebyggelse på en etasje. Boligene har gode arkitektoniske kvaliteter og fremstår som et godt eksempel på tett boligbebyggelse.
- E. **Lunden kloster** som et bygningskompleks i tegl og med et vakkert skifertak.
- F. **Brobekk skolehage** som også drives som parsellhage.
- G. **Barnehageområde rett nord for skolehagen**, med to barnehager, hvorav en er midlertidig.



Felt d: Rekkehusområdet Veksthusfløtten ligger flott til, med vidt utsyn og frodige hager.



Lunden kloster.



Hovinbekken renner mellom Brobekk skolehage og boligfeltet (A) i øst. Det er opparbeidet tursti langs bekken nord for skolehagen.



Brobekk barnehage ligger helt nordvest i studieområdet, like nord for skolehagen.



Brobekk skolehage.

Transformasjonsområdet ved Vollebekk

Området utsettes for endringskrefter og fremstår som et transformasjonsområde med blandet arealbruk, uten en klar utviklingsstrategi. Deler av området er bebygget med ny bebyggelse, mens andre deler har eldre bebyggelse med varierende kvalitet. Endel av bebyggelsen er eldre og nedslitt:

Bebyggelsen i området

- H. **Boligområdet Lunden Hageby** (ca 5 år gammelt) med boligblokker på ca 4 etasjer rundt et midtparti med lave bygninger i 1,5 etasjer og et grøntområde.
- I. **To barnehager** i tilknytning til Lunden Hageby.
- J. **Brobekkveien nr 52-60** med matvarebutikk og bensinstasjon.
- K. **Gamle Brobekk senter og høyblokken** (boliger) inntil den er nedslitt og lite attraktiv.



Lunden hageby, Karlsrudfeltet med kraftgate og tursti til venstre.



Lunden hageby med lave blokker organisert rundt et stort, felles tun og grøntområde.



Felt J. Brobekkveien 52 - 60, med bl.a. matbutikk, postkontor og bensinstasjon. Store arealer beslaglegges av P-plasser og utflytende kjøretkomster.



Gamle Brobekk senter og høyblokken fremstår som svært slitt, men det er fortsatt drift av kiosk og kafe i senteret.



Gamle Brobekk senter sett fra krysset mellom Refstadveien og Brobekkveien.

- L. **Linne hotell og tilgrensende boligbebyggelse** som delvis brukes som hotell, fremstår som noe slitt og uten en egnet kontekst.
- M. **Boligområde** med 4 etasjes blokkbebyggelse som ligger mellom kraftlinjen og Statsråd Mathisens vei.
- N. **Lagerbygget til Andvord og næringsbebyggelsen i Brobekkveien 38-40** har store bygningsvolumer omkranset av asfalterte flater. Området har en arealbruk som ikke harmonerer med tilliggende boligområder.

- O. **De sydlige delene av området**, nedenfor Vollebekkveien, har kontor- og lagerbebyggelse som i all hovedsak er nedslitt og fremstår som et området klart for ny bebyggelse. Ett av byggene, kontorbygget Lunden 2 B ser ut som et nyere bygg. Det er et frittstående betongbygg i 2 etasjer.



Fra boligområde M: Blokkene ligger langs kraftlinjen og grøntdraget på Karlsrudfeltet. Turveiforbindelsen følger parallelt.



Thon Hotell Linne.



Næringsbygg langs Brobekkveien, vest for Andvordbygget.



Andvordbygget har romslige atkomst- og parkeringsarealer.



Fra søndre del av felt O, hvor store arealer brukes som åpen lagerplass og oppstillingsarealer for maskiner.



Helt sørvest på felt O. Tomten har flott potensiale for annen bruk enn lagerplass, med godt utsyn over dalen og gode solforhold.

Linderud Sentrumsområde

Området har en rekke som er offentlige eller offentlig tilgjengelige funksjoner. Det ligger i et sydvendt skrånende terreng. Området preges av at funksjonene er plassert ved siden av hverandre uten tanke for at de skal utgjøre en samlet helhet.

De ulike anleggene i området

P. Skole- og barnehageområdet med Linderud skole, Bjerke videregående skole og to barnehager. Skoleanleggene er i tegl i 2-3 etasjer (må sjekke). Linderud skole er nylig pusset opp. Den ene av barnehagene brukes som åpen barnehage.

Q. Linderud senter er nylig pusset opp og oppgradert, både estetisk og innholdsmessig. Det er nå et hyggelig og attraktivt senter. Ifølge mulighetsanalysen for Linderud gård jobber senterets eiere aktivt med å styrke det som en lokal møteplass. Ambisjonen er at senteret og de kommunale tilbudene i området tilsammen skal utgjøre et definert og attraktivt Linderud sentrum. Det er planlagt videre utvikling av senteret, blant annet for å bedre parkeringstilbudet. På tross av at senteret er bilbasert, kommer omtrent halvparten av senterets 2,5 millioner årlige besøkende dit til fots.



Linderud skole, som ligger sør for Bjerke videregående skole. I bakgrunnen høyblokkene på Linderud.



Atkomsten til Linderud skole fra Statsråd Mathiesens vei. Til høyre er Bjerke videregående skole og bakenfor ligger høyblokkene.



Atkomsten til Linderud senter fra Linderud T-banestasjon. S. Mathiesens vei i forkant. Deler av gangveien er ikke universelt utformet.



Madamløkken barnehage rett sør for Linderud senter.



Partier av gangveien opp til Linderud senter følger terrenget.



Linderud senter, nyoppusset, attraktivt og med gode parkeringsmuligheter. Uteområdene oppleves som kaotiske og uferdige.

- R. Bensinstasjon og kiosk omkranses og domineres av veisystemet til krysset Trondheimsveien og Erich Mogensønns vei
- S. Linderud gård er beskrevet under mulighetsanalysen på side 22.
- T Grøntdraget vest for Linderud gård gir gangforbindelse mellom Statsråd Mathiesens vei og Trondheimsveien. Den er for bratt til å få universell utforming.



Kiosk på Linderud, omkranset av Trondheimsveien og Erich Mogensønns vei.



Hovedatkomsten til Linderud gård



Turvei i grønndraget mellom Linderud gård (til venstre) og "Frøtomta".



Shellstasjonen ligger "inni" krysset Trondheimsveien/Erich Mogensønnsvei.



Linderud senter sett fra broen over Trondheimsveien



Fra Trondheimsveien er det kjøreatkomst til Linderudsenteret under Erich Mogensønns vei (på bru). Gangatkomst fra brua til 2. etg i senteret.

Boligområdene på Linderud

Området har fire boligområder bygget ut i felt med blokkbebyggelse i 4 og 13 etasjer:

De ulike anleggene i området

U. Høyblokkene i 13 etasjer. De fire høyblokkene står på rekke på platået ved Linderud. Hver blokk har 86 leiligheter og trinnfri atkomst med heis. Garasjeanleggene til boligene består av enetasjes gasasjer på bakkeplan, som ligger i nordlig kant av eiendommen i hele eiendommens lengde. I kjøreatkomsten til garasjene, går samtidig den viktigste gangforbindelsen fra både boligene på Linderud og fra Veitvet. Dette gir en lite hyggelig og trygg gangforbindelse. Like ved senteret ligger det i tillegg et noe større garasjeanlegg med samme type



Garasjeanlegget til høyblokkene. Kjøreatkomst tjener også som ganveiforbindelse øst-vest i området.



Utvidelsen av garasjeanlegget nær Linderud senter.

garasjer. Dette gir lav utnyttelse av et svært attraktivt område og bidrar til en estetisk rotete situasjon i området mellom Linderud senter, Erich Mogensønns vei og boligene. Boligområdet har også et felleshus ved den østligste blokken, som trolig kan gis ny attraktivitet. Uteområdene preges av noe slitne lekeområder.

- V. Lavblokk-området mellom Trondheimsveien og Erich Mogensønns vei** består av 4 etasjes teglblokker. Boligene har en uheldig lokalisering mellom to trafikkerte veier og er støyuutsatt. Området preges av noe forfall.
- W. Lavblokkområdet syd for høyblokkene** har lik bebyggelse som blokkene mellom Trondheimsveien og Erich Mogensønns vei. Området har en bedre beliggenhet i den sydvendte hellingen ned mot T-banen med utsikt og mindre støy. Uteområdene synes også bedre ivaretatt. Boligene har garasjeanlegg på sydsiden av Statsråd Mathisens vei.
- X. Lavblokkområdet til Linderudveien, syd for T-banen** har lik bebyggelse som blokkene i felt V og W. Landskapsmessig har området en god beliggenhet skjermet for veistøy. Det fremstår som veldholdt, men uten tilrettelegging for lek eller møteplasser.



Felt U. Lekeplass mellom høyblokkene.



Felt W. Lavblokkene sør for høyblokkene ligger fint til med vid utsikt over Groruddalen, men utearealene er sparsomt oppbeidet.



Felt V: Uteområdene er velholdt, men uten særlig tilrettelegging for lek og opphold.



Høyblokkene på Linderud sett fra Linderud T-banestasjon. Nedenfor ligger lavblokkene i felt W, med garasjeanlegg på motsatt side av veien.



Felt X med lavblokker. Det er noe mer beplantning i uteområdene her sammenlignet med felt V, men lite tilrettelegging for barn.

4.2 Grønnstruktur

De grønne områdene gir følgende overordnede struktur:

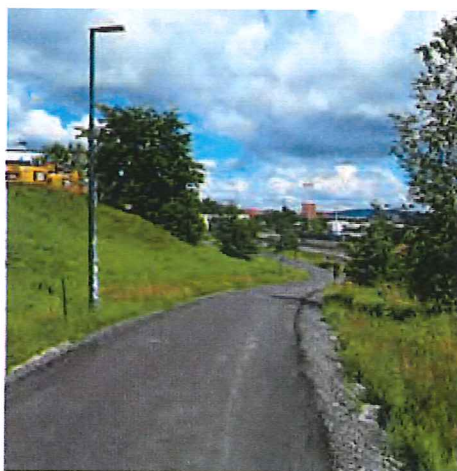
- Et gjennomgående grøntdrag/turdrag langs T-banens nordside, ned til Linderud idrettsbane og videre østover til Veitvetparken. Dette fungerer også som en del av hovedsykkelveinettet. Noen av lenkene i dette veinettet er for bratt til å ha universell utforming. Dette er spesielt fra Lunden Hageby til Linderudbanen. Dette er beskrevet i rapporten om tilgjengelighet på Linderud.
- Et grøntdrag/turdrag i nordsydlig retning rett vest for Linderud gård.

- Et gjennomgående grøntdrag/turdrag langs Hovinbekken gjennom Bjerkedalen.
- Et øst-vestlig grøntdrag fra Bjerkedalen og østover til det andre grøntdraget.

Det meste av grønnstrukturen utgjør et sammenhengende system. Forslaget til komunedelplan for den blågrønne strukturen påpeker de manglende lenkene.



Det store parkrommet i Bjerkedalen..



Turvei D6 langs T-banen mot Vollebekk stasjon.



Sti mellom Hovinbekken og Brobekk skolehage.



Der det mangler en forbindelse i grønnstrukturen, er det nå også satt opp støyskjerm langs Brobekkveien..

4.3 Gang- og sykkelforbindelser

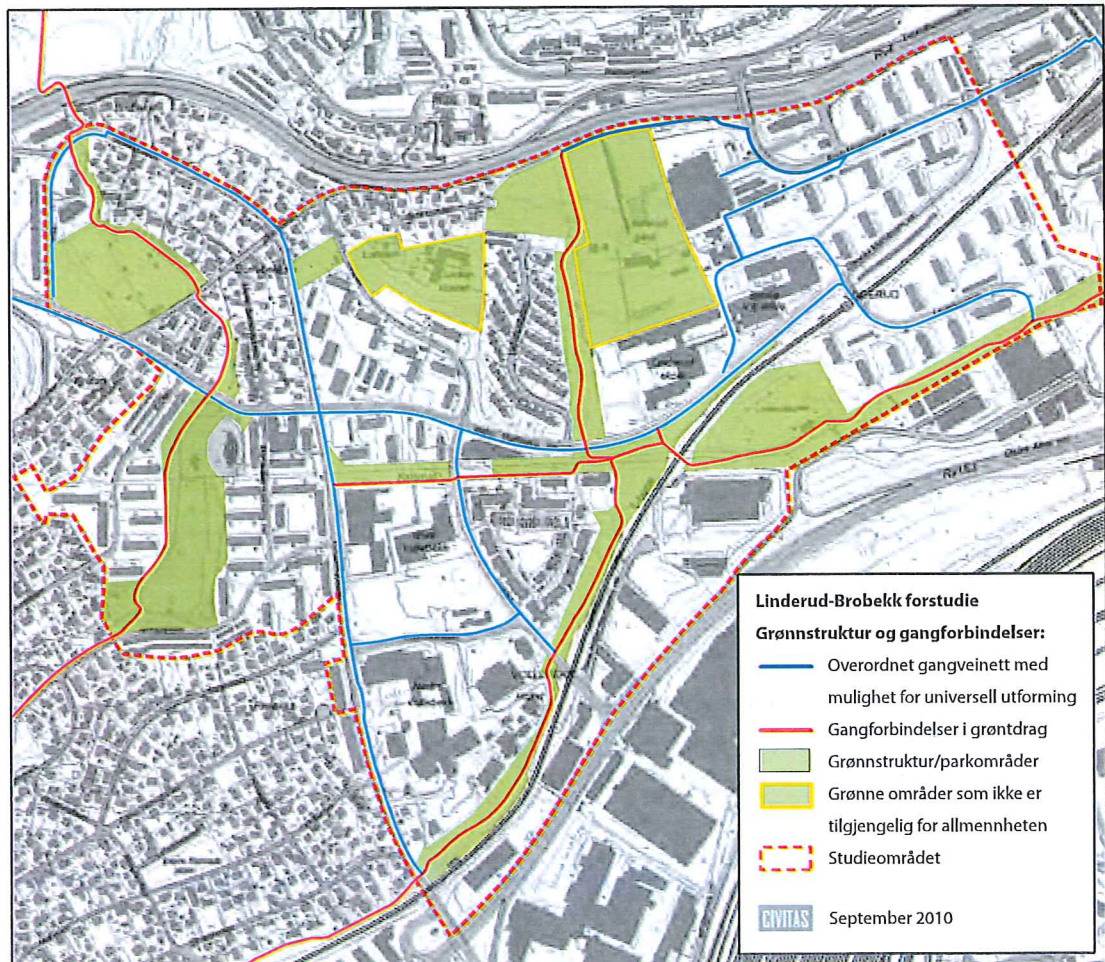
Gang- og sykkelforbindelsene i området er sammensatt av tre ulike typer:

- Gatene i området har fortau eller er villaveier med svært liten trafikk.
- Grønnstrukturen i området har et sammenhengende gangveinett.
- I Linderud sentrumsområde er det et internt gangveinett mellom bebyggelsen. Det er beskrevet i rapporten "Tilgjengelighet til Linderud" (se s 20).

Dette gir tilsammen et relativt finmasket gangveinett med gangveiforbindelser til de viktigste målpunktene. Gangveinettet har varierende standard og tildels ikke universell

utforming. Situasjonen rundt Linderud er omtalt i rapporten "Tilgjengelighet til Linderud". Ut over dette er spesielt gangforbindelsene rundt Lunden Kloster for bratte, men terrenget her gjør at det ikke kan bedres vesentlig. Grorudbanen begrenser gangforbindelsene mot sør og Trondheimsveien begrenser gangforbindelsene mot nord.

I forbindelse med forprosjektet for Statsråd Mathisens vei ble det utført to manuelle tellinger av gående og syklende ved Linderud T-banestasjonen. I maksimaltiden, (7.30 – 08.30) var det totalt 268 gående (de fleste skoleelever) og 7 syklende. 5 av de syklende befant seg på fortauet.



Grønnstruktur og gangveier: Sentrale gangforbindelser med mulighet for universell utforming (blå), turveier (rød)