



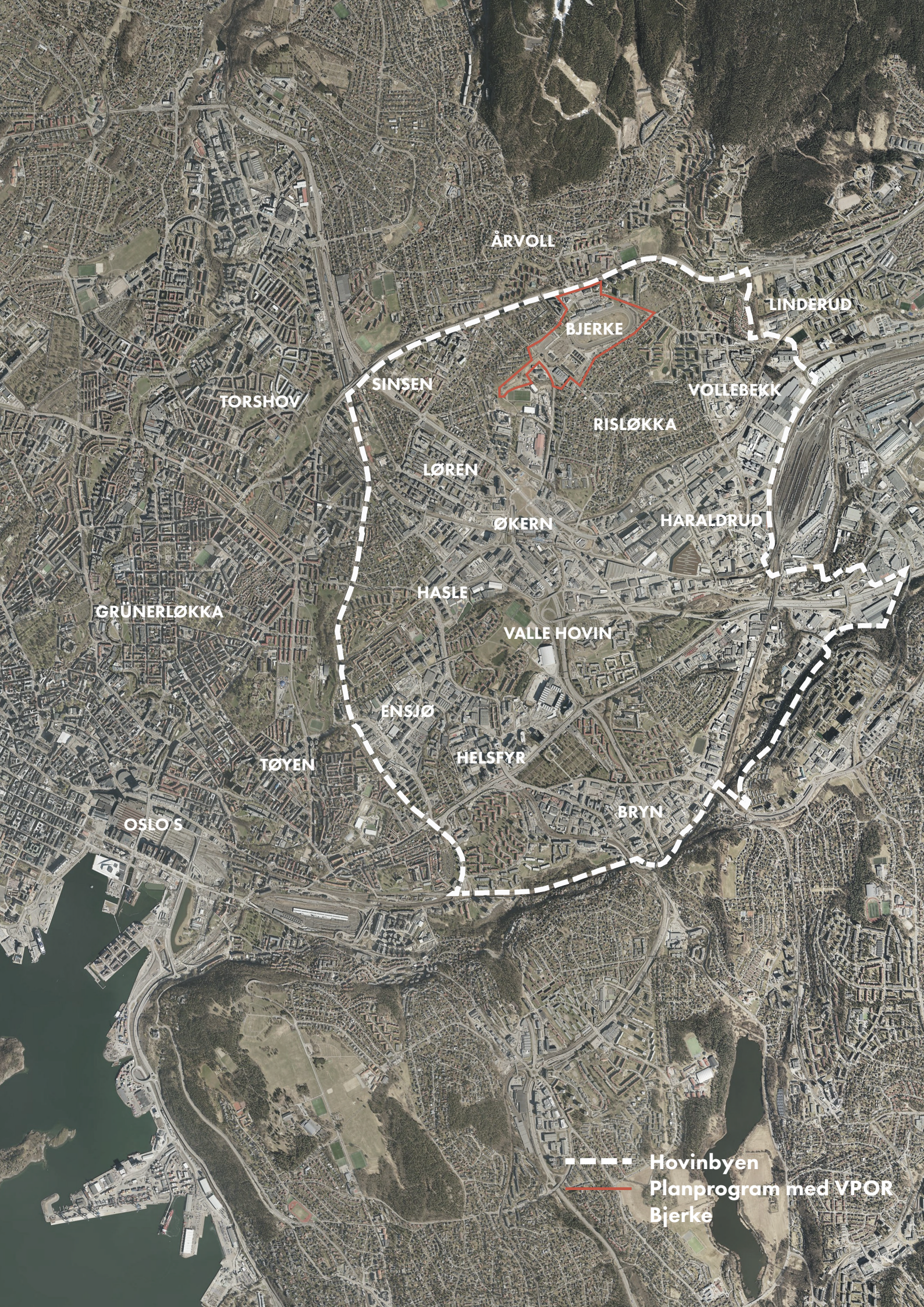
Oslo

Plan- og bygningsetaten

Planprogram med veiledende plan for offentlige rom for Bjerke



Vedtatt 15.12.2021



ÅRVOLL

LINDERUD

BJERKE

VOLLEBEKK

RISLØKKA

HARALDRUD

ØKERN

LØREN

SINSEN

TORSHOV

GRÜNERLØKKA

HASLE

VALLE HOVIN

ENSJØ

TØYEN

HELSFYR

BRYN

OSLO'S

----- Hovinbyen
Planprogram med VPOR
Bjerke

Forord

Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke er en oppfølging av Kommuneplan 2015 Oslo mot 2030 og samfunnsdelen til Kommuneplan 2018 som begge angir Bjerke som utviklingsområde med krav om felles planlegging. Bjerke er gjenstand for Norges hovedarena for trav og har et stort potensial til å utvikle seg til et flerfunksjonelt lokalsentrum der travet integreres i bystrukturen.

For å sikre helhetlig planlegging er det blitt utarbeidet et planprogram med VPOR. Planprogrammet gir planfaglige anbefalinger for blant annet gate- og byromsstruktur, arealbruk, utnyttelse, høyder, blågrønn struktur, overvannshåndtering, miljø og stedsutvikling. I tillegg angir planprogrammet hvilke tema som skal undersøkes og utredes i påfølgende planarbeid, samt hvilke felt som må reguleres samtidig. VPOR viser hvordan de offentlige rommene skal utformes, og hva de skal inneholde. Planprogrammet med VPOR skal ligge til grunn for fremtidig planarbeid og kommunens saksbehandling av påfølgende private detaljreguleringsplaner.

Normalt er planprogram med VPOR et planarbeid som utføres av Plan- og bygningsetaten. I dette tilfellet har planprosessen vært gjennomført og drevet av Bjerke Travbane Eiendom, som områdets største grunneier, i tett dialog med Plan- og bygningsetaten. Etter offentlig ettersyn har Plan- og bygningsetaten ført prosessen og dialogen med øvrige offentlige myndigheter med bistand fra Bjerke Travbane Eiendom. Plan- og bygningsetaten fremmer nå planprogrammet for politisk behandling og fastsettelse.

Det har vært gjennomført medvirkningsaktiviteter og folkemøter tidlig i planprosessen, inkludert workshop om indre bane, spørreundersøkelse og arbeidsgruppe for detaljer i grensesnittet mot Refstad skole. Det har vært gjennomført flere møter med representanter fra kommunale etater, foretak og bydelsadministrasjonen. Bred medvirkning og samarbeid skal sikres i de videre detaljreguleringsplanprosesser.

Hovedkonsulenter for Bjerke Travbane Eiendom AS har vært Civitas og Lala Tøyen. Selvaag Bolig AS har også hatt en aktiv rolle med sin hovedkonsulent Rodeo Arkitekter AS. I Plan- og bygningsetaten har arbeidet i hovedsak ligget under Avdeling for Byutvikling, enhet Indre by og Hovinbyen. Mirza Lejlic har vært prosjektleder og utført arbeidet med bistand av Øivind Aamodt, Pernille Grimeland Røsvik og fungerende enhetsleder Carina Holm Thorvaldsen.

Planprogram med VPOR ble vedtatt i Oslo bystyre 15.12. 2021.

Plan- og bygningsetaten 15.12. 2021



Siri Gauthun Kielland
Etatsdirektør



Harald Øvland
Fungerende avdelingsdirektør

Vedtak

Arkivsak: 21/6619 - 3

Politisk behandling av:

Byrådssak 182/2021 - Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke - Bydel Bjerke

Sak	Utvalg	Møtedato
281/21	Byutviklingsutvalget	01.12.2021
321/21	Bystyret	15.12.2021

Bystyrets vedtak:

1.
Oslo bystyre fastsetter med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9, Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke, datert 29.09.2020 (vedlegg 1).
2.
Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke, datert 29.09.2020, skal være veiledende for plan- og byggesaksbehandlingen i området.
3.
Bystyret ber byrådet om at det sikres et godt og variert fritidstilbud til barn og unge.

Bystyrets behandling:

FORSLAG:

Forslag fremsatt i byutviklingsutvalget:

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende endringsforslag:

1.
Makshøyde for ny bebyggelse settes til 38 meter
2.
Det tillates ikke boligformål på feltene N1 og N2

Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

3.

Felt N1 til N10 der det inkluderes boligformål skal områdetype 3: Tett og middels funksjonsblandet i utearealsnormen brukes.

4.

Felt S1 til S6 der det inkluderes boligformål skal områdetype 4: Mindre tett og høy boligandel i utearealsnormen brukes.

James Stove Lorentzen på vegne av H fremmet følgende endringsforslag:

5.

Feltene S4 og S6 er spesielt godt egnet til bolig. Det ville være ønskelig om den sydligste delen av T2 kunne benyttes til barnehage, slik at S4 kan frigjøres til bolig.

6.

FELT S5 endres fra bolig til Bolig og/eller off.tjenesteyting for å gi større fleksibilitet angående plassering av mulig fremtidig skole.

James Stove Lorentzen på vegne av H fremmet følgende tilleggsforslag:

2.

Bystyret ber byrådet om at parkeringsnorm for området varierer med en maksimumsnorm i boligområde sør på 1 plass per boenhet under bakken, samt et begrenset antall plasser for besøkende på bakkeplan.

Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

4.

Bystyret ber byrådet i fremtidige reguleringsplaner legge inn rekkefølgebestemmelser som sikrer at nødvendig tjenestetilbud, rekreasjonsarealer og aktivitetstilbud, samt godt kollektivtilbud er på plass før innflytting.

5.

Bystyret ber byrådet utrede løsninger som sikrer at det kan være en bussforbindelse til Økern og Løren fra planområdet, for eksempel gjennom Økern torgvei. Løsningen bør sikre at det ikke åpnes for gjennomgangstrafikk for biltrafikk gjennom planområdet og trygge gang- og sykkelforbindelser. Bystyret informeres på egnet vis senest i forbindelse med den første reguleringssaken for nye boliger i planområdet.

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

6.

Bystyret ber byrådet legge fram en sak om hvordan flerbruksanlegget på indre bane kan bygges og driftes. Bydelsutvalget og lokalt ungdomsråd i bydel Bjerke, Tverga, Oslo idrettskrets, samt lokale FAU-er og andre aktører i nærmiljøet inkluderes i arbeidet med å utvikle pilotprosjektet.

Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggforslag:

7.

Bystyret ber byrådet arbeide for å få på plass et bedre kollektivtilbud til innflytting i nye boliger i nordområdet, enten i form av nye kollektivruter eller økt kapasitet på eksisterende. Informasjon om tiltakene legges fram for bystyret senest i forbindelse med den første reguleringssaken for nye boliger i planområdet.

Votering:

Byutviklingsutvalgets innstilling, punktene 1 og 2, ble vedtatt mot 3 stemmer (FNB).

Byutviklingsutvalgets innstilling, punkt 3, ble enstemmig vedtatt.

Rs endringsforslag, punktene 1 og 2, ble forkastet mot 8 stemmer (R, FNB og Sp).

R og Vs endringsforslag, punktene 3 og 4, ble forkastet mot 10 stemmer (R, V, Sp og KrF).

Hs endringsforslag, punktene 5 og 6, ble forkastet mot 19 stemmer (H, FNB og Chaudhrys gruppe).

Hs tilleggforslag, punkt 2, ble forkastet mot 23 stemmer (H, FNB, F, Sp og Chaudhrys gruppe).

R og Vs tilleggforslag, punkt 4, ble forkastet mot 11 stemmer (R, V, Sp, KrF og Chaudhrys gruppe).

R og Vs tilleggforslag, punkt 5, ble forkastet mot 25 stemmer (H, R, V, Sp og KrF).

Rs tilleggforslag, punkt 6, ble forkastet mot 9 stemmer (R, FNB, Sp og Chaudhrys gruppe).

R og Vs tilleggforslag, punkt 7, ble forkastet mot 10 stemmer (R, V, Sp og KrF).

Byutviklingsutvalgets innstilling:

1.

Oslo bystyre fastsetter med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9, Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke, datert 29.09.2020 (vedlegg 1).

2.

Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke, datert 29.09.2020, skal være veiledende for plan- og byggesaksbehandlingen i området.

3.

Bystyret ber byrådet om at det sikres et godt og variert fritidstilbud til barn og unge.

Byutviklingsutvalgets behandling:

Møte med utvalget (deputasjon):

Arbeidsutvalget tok imot Selvaag Bolig til et møte 29.11.2021.

MERKNADER:

Utvalget mener at det er potensial for utvikling og videre utbygging i området om omfattes av VPOR Bjerke.

Utvalgets flertall, medlemmer fra H, A, MDG, R, SV og V, viser til viktigheten av å legge til rette for aktivitet- og idrett i området.

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A, MDG, SV og V, vil oppfordre Bjerke Trav Eiendom til å ha god kontakt med Oslo idrettskrets, bydelen og Byråd for kultur, idrett og frivillighet om fremtidig bruk og utvikling av travbanen, med mål om å åpne opp for andre idretter, aktiviteter og arrangement.

Planprogram

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H og V, mener planen har mange gode elementer og gir gode muligheter for å utvikle et flott lokalsamfunn som bindes sammen med et større område på en fin måte. Disse medlemmer har likevel flere forslag og merknader som vi ønsker skal legge føringer for det videre arbeidet.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra R, mener at prosessen fram til ferdig plan for dette området viser at det ikke er hensiktsmessig at private aktører utformer slike overordnede planer. Flere kommunale virksomheter har kritisert prosessen og manglende samordning internt i kommunen. Det medlem mener at prosessen har bidratt til at Planprogram med VPOR for Bjerke har flere mangler.

VPOR

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A, MDG, SV, R og V, vil understreke viktigheten av å bygge ut infrastrukturen, inkludert grøntområder i takt med boligbyggingen. Hele området vil ta opp til 10 år å utvikle og da kan ikke torg, møteplasser, grøntområder, barnehager utsettes til senere i prosjektet. De innbyggere som flytter inn først må kunne få tilgang til offentlige rom tidlig i utbyggingen og ikke på slutten som vi har sett eksempler på andre steder i byen.

Arealbruk

Utvalgets mindretall, medlemmet fra R, mener at det har ikke vært gjort tilstrekkelige vurderinger av behov for offentlig formål slik som sykehjem eller omsorg +, og på svar på spørsmål henvises det til at behovet kan utredes i forbindelse med kommende detaljreguleringer. Dette gjør at planen som nå behandles ikke sikrer godt samspill mellom offentlige formål og det offentlige rom.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra R og V, mener også at det er problematisk at planen ikke klarer å sikre rammene for felles planlegging slik at dette likevel må skje separat for nord- og sørområdene. Dette vil sannsynligvis bidra til å forsinke prosessen i området ytterligere. Disse medlemmer mener derfor at bystyret bør legge flere føringer for utviklingen av området slik at rammene er klare når arbeidet med detaljreguleringer starter.

Bebyggelsesstrukturer og typologier.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H og R, henviser til gjeldene kommuneplan: «Bebyggelsesstrukturer og typologier som bygger opp under områdets struktur som helhet skal utforskes. Valg av bygningstypologi skal begrunnes og det skal utforskes en variasjon av bebyggelsestypologi, boformer og planløsninger. Det skal ses på hvordan feltene kan oppnå en arealutnyttelse i tråd med angivelsene i planprogrammet og som gir gode boligkvaliteter og som tar hensyn til nærmiljøet.» og «Det skal undersøkes hvordan man kan utforme boligprosjekter som legger til rette for økt grad av sambruk, deling og sosialt naboskap. Miks av leiligheter som gjør at man kan bli boende i området både ved familieforøkelse, skilsmisse, og andre endringer av livssituasjon»

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H, mener at det må være et stort spenn i boligstørrelser, med flere store boliger i sør og et større antall mindre boliger i nord.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H og V, referer disse medlemmer til Stortingsmelding 23 (2001-2002) pkt. 5.1.4: «Tidligere forskning og erfaringer viser at tette og lave boformer gir bedre utearealer og lokalklima, bedre oppvekstmiljøer med liv mellom husene og tilnærmet samme arealutnyttelse som høyhus.»

Disse medlemmer mener konseptet «tett og lav» en fellesbetegnelse som kan bestå av flere grunntyper, for Bjerke «sør» mest relevant med større rekkehus og små blokker opp til 4/5 etasjer, er ønskelig fremfor punkthus og lameller slik vi ser i stor grad er bygget i andre områder av Oslo de senere årene. For å ytterligere komme bort fra ensformige uttrykk ønskes større variasjon ved bruk av tilbaketrukne toppetasjer, varierte høyder, avbrutte fasader og bruk av farger.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H, peker på at de illustrasjoner som brukes i forslaget i for stor grad viser til en type bygninger som i stor grad er blitt standard og som disse medlemmer ikke ønsker skal dominere på Bjerke.

Disse medlemmer mener at Bjerke «nord» tåler høyere bygninger og støtter det foreliggende forslaget.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra R, har merket seg at byråden mener at det bør sikres både boliger i tredje boligsektor og studentboliger i området. Dette medlem støtter dette, og mener at kommunen må utforske det juridiske handlingsrommet for å kunne stille krav om at en andel av boligene som bygges skal selges eller leies ut på det ikke-kommersielle markedet. Eventuelle studentboliger skal bygges i samråd med SIO eller andre ikke-kommersielle aktører.

Bokvalitet

Utvalgets mindretall, medlemmene fra R og V, mener at det er nødvendig å legge føringer som sikrer gode bokvaliteter, og at det ikke bygges boliger der det er store utfordringer med støy og luftforurensing. Disse medlemmer ser fram til nedskalering av Trondheimsveien vil bidra til å redusere støy og luftforurensing i området. Dette ligger likevel et stykke fram i tid, og vil trolig ikke redusere plagene fra trafikken tilstrekkelig til at det vil være gode bomiljøer mellom denne og Refstadveien.

Utvalgets mindretall medlemmet fra R, mener at boligformål bør tas ut av feltene som ligger mellom Trondheimsveien og Refstadveien.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra R og V, vil minne om at det i kommuneplanens samfunnsdel vedtatt i 2019 ligger føringer om at det ikke skal være soverom som ligger i rød støysone etter at tiltak er gjennomført, og at det bør være førende for kommende detaljreguleringer i dette området.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra V, mener at det er svært viktig å ivareta støyproblematikk i dette området, blant annet ved at det ikke bygges boliger i de mest støyutsatte delene av feltet mellom Trondheimsveien og Refstadveien. Bygg som skjermer fra støy fra Trondheimsveien kan gjøre det mulig å innpasse boliger, men det er viktig at kravene i støyforskriften og kommuneplanen overholdes, og at det ikke tillates boliger som senere kan seksjoneres slik at enkelte boenheter ikke oppnår støykravene.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra R, mener at ny utbygging i området ikke skal bli høyere enn de historiske høydene. Derfor foreslår dette medlem at makshøyde skal settes lik høydene for de eksisterende punktblokkene langs Trondheimsveien, totalt 38 meter.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra R og V, viser til at det i utearealnormen står: «I utviklingsområder i ytre by, angitt i kommuneplanen, skal overordnet plan, for eksempel områderegulering, veiledende plan for offentlige rom (VPOR) eller Strategisk plan for Hovinbyen, angi hvilke områdetyper som er aktuelle i det konkrete utviklingsområdet.» Disse medlemmer mener at det er nødvendig å sikre dette i denne planen.

Disse medlemmer mener at Nordområdet ved Bjerke travbane kan regnes som et relativt sentralt byområde i ytre by, og at det derfor er naturlig å beregne uteareal etter områdetype 3: Tett og middels funksjonsblandet. Sørområdet vil bygges mindre tett og områdetype 4: Mindre tett og høy boligandel er naturlig å legge til grunn for kommende detaljreguleringer i dette området.

Disse medlemmer vil vise til Bydelsutvalget i Bjerke bydel sin høringsuttalelse der det står følgende: «Utbyggingsrekkefølgen, med nordområder først, er god, men framtidige beboere her vil trenge flere av de kvalitetene som er foreslått lagt til sydområdet og som etter foreslått framdrift først vil opparbeides mange år etter at nordområdet er bygget ut. Også parker og møteplasser som tangerer nordområdet vil være etterspurt i perioden før sydområdet bygges ut.» Disse medlemmer mener at dette må hensyntas og at det i kommende detaljreguleringer må stilles krav om rekkefølgebestemmelser som sikrer at nødvendig tjenestetilbud, rekreasjonsarealer og aktivitetstilbud, samt godt kollektivtilbud er på plass før innflytting.

Travbanen

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, R, V og Chaudhrys gruppe, mener det er viktig å ta vare på historiske verdier og har i denne saken merket seg at Byantikvaren ønsker å verne tribunebyggene. Disse medlemmer synes samtidig at det er viktig at sentralt plasserte bygg gir noe tilbake til lokalsamfunnet. Disse medlemmer har derfor kommet til at det kan gis tillatelse til å rive og flytte tribunebyggene, under forutsetning av at et nytt tribunebygg har flere åpne fasader mot nord, og gir tilbud til lokalsamfunnet, for eksempel i form av aktivitetstilbud for ungdom, forsamlingslokale og utadrettet virksomhet på gateplan. Tinglyste erklæringer som sikrer allmenheten tilgang bør vurderes.

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A, MDG, SV, R og V, synes det er positivt at det åpnes for flere aktiviteter på travbanens område, blant annet på indre bane. Dette medlem mener at det videre planarbeidet bør undersøke hva slags flerbruk man kan oppnå på indre bane, med utgangspunkt i mulighetsstudien. Det er behov for flere idrettsflater, ikke minst for egenorganiserte aktiviteter og aktiviteter som ofte ikke tildeles tid i de ordinære idrettshallene.

Utvalgets mindretall, medlemmet fra R, mener at planen bør bidra til å sikre at forslaget fra mulighetsstudien for indre bane kan bli realisert. Området ved Bjerke Travbane er en del av Bjerke bydel der det er få aktivitets- og rekreasjonstilbud, og det er viktig for bydelen og de kommende beboerne å få på plass flere aktivitetstilbud.

Dette medlem har registrert at man kan regne med 80-100 dager løpsdager hvert år de nærmeste årene. Dette medlem mener det er svært viktig at et slikt aktivitetshus og anlegg ikke stenges så ofte. Det vil for eksempel være nødvendig å sikre at inngangen kan brukes uavhengig av om det er øvrige aktiviteter på indre bane. Dette medlem er også opptatt av at anlegget bør driftes av kommunen etter ikke-kommersielle prinsipper, og at det skal være gratis å benytte utendørsanlegget. Dette medlem støtter at dette kan bli et pilotprosjekt for anlegg for egenorganisert aktivitet og utvikling av driftsmodeller i tråd med disse prinsippene. Dette medlem mener at

det er nødvendig å sikre at tilbud og driftsmodell utvikles i samarbeid med blant annet Bydelsutvalget og lokalt ungdomsråd i bydel Bjerke, Tverga, Oslo idrettskrets, samt lokale FAU-er og andre aktører i nærmiljøet.

Transport, veier og parkeringsnorm.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra R, V og Chaudhrys gruppe, er bekymret for at utbygging av nye boliger i dette området vil generere mer privatbilisme. Dette må motarbeides gjennom flere tiltak, både gjennom rekkefølgebestemmelser som sikrer god tilgang på nødvendige tjeneste- og rekreasjonsmuligheter i området og gjennom et godt kollektivtilbud.

Disse medlemmer vil vise til at planen legger opp til omtrent 1500 nye boliger. Ruters trafikkanalyse viser at bare utbyggingen i nordområdet vil kunne generere 4000 nye kollektivturer i døgnet. Mange av disse reisene vil skje i rushtiden og gå i retning sentrum. Disse medlemmer tror ikke det er kapasitet i dagens kollektivtilbud for å møte dette. Disse medlemmer vil i minne om at det er vanskelig adkomst fra nordområdet i planen til buss-stopp i retning sentrum med mange kryssninger i plan av veier med mye trafikk, ved rundkjøringene for på- og avkjøringsfelt fra Trondheimsveien til Årvollveien. Disse medlemmer mener det er beklagelig at Bymiljøetatens innspill om å inkludere denne adkomsten i planen ikke ble lyttet til.

Disse medlemmer viser til at det ligger planer om trikk til området, men det er uklart om og når dette vil komme på plass. Disse medlemmer mener at det ikke er hensiktsmessig med rekkefølgekrav om at trikkeforbindelse skal være på plass før innflytting. Derimot må det komme på plass andre, potensielt midlertidige forbedringer i kollektivtilbudet før nye beboere flytter inn. Dette gjelder både økt kapasitet eller nye ruter til Oslo sentrum, og forbindelser til blant annet Økern og Løren.

Disse medlemmer vil vise til at Økern er planlagt som et nytt sentrum i Hovinbyen, og mener at det er nødvendig å sikre innbyggere på Bjerke god adkomst dit. Det er omtrent 2 kilometer fra nordområdet til Økern T-banestasjon, og estimert gangtid er 20 minutter. Dette vil for mange være for langt som del av en lenger reise videre med kollektivtrafikk.

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, R, V og Chaudhrys gruppe, mener derfor at det nødvendig å utrede en bussforbindelse til Økern og Løren, for eksempel gjennom Økern torgvei uten at denne veien åpnes for gjennomgangstrafikk for biltrafikk. Det må samtidig sikres trygge gang- og sykkelforbindelse, skilt fra biltrafikk.

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H, støtter forslaget slik det formuleres: «Samleveger og adkomstveger skal ha begrenset biltrafikk og lav kjørehastighet. Vegene skal utformes slik at det ikke oppstår gjennomkjøringsmuligheter i boligdominerte områder. Gatetunene er i prinsippet bilfrie og skal kun brukes av nødtrafikk, drifts- og vedlikeholdstrafikk samt flyttetransporter o.l. Prinsippet er å begrense privatbilisme til de gatene som omkranser planområdet, mens man i størst mulig grad ønsker boligområdene bilfrie.»

Disse medlemmer vil likevel påpeke at mange familier ønsker å ha en bil selv om familien som hovedregel bruker kollektivtransport til arbeid og i det daglige når det finnes gode og varierte tilbud i nabolaget.

Disse medlemmer ønsker derfor at området med familieboliger i Bjerke «Sør» har en parkeringsdekning på 1 per boenhet, mens den kan være lavere for boligene i Bjerke Nord.

Barn og Unge

Utvalgets mindretall, medlemmene fra H, R og V, vil påpeke at kommunen har lang erfaring og mye kunnskap om utfordringene med manglende fritidstilbud og væresteder for barn og unge. Nå har vi sjansen til å legge til rette for godt forebyggende arbeid ved å bygge et lokalsamfunn med en byromsstruktur som kan bidra til positiv sosial kontroll og trygghet, med klubber, anlegg, væresteder og områder for uorganiserte aktiviteter. Planens føringer for allmenn bruk av travbanens arealer med blant annet flerbrukshall ønskes velkommen.

FORSLAG:

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende endringsforslag til føringer beskrevet i VPOR og planprogram:

1.
Makshøyde for ny bebyggelse settes til 38 meter
2.
Det tillates ikke boligformål på feltene N1 og N2

Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende endringsforslag:

3.
Felt N1 til N10 der det inkluderes boligformål skal områdetype 3: Tett og middels funksjonsblandet i utearealsnormen brukes.
4.
Felt S1 til S6 der det inkluderes boligformål skal områdetype 4: Mindre tett og høy boligandel i utearealsnormen brukes.

James Stove Lorentzen på vegne av H fremmet følgende endringsforslag:

5.
Feltene S4 og S6 er spesielt godt egnet til bolig. Det ville være ønskelig om den sydligste delen av T2 kunne benyttes til barnehage, slik at S4 kan frigjøres til bolig.

6.

FElt S5 endres fra bolig til Bolig og/eller off.tjenesteyting for å gi større fleksibilitet angående plassering av mulig fremtidig skole.

James Stove Lorentzen på vegne av H fremmet følgende tilleggsforslag:

2.

Bystyret ber byrådet om at parkeringsnorm for området varierer med en maksimumsnorm i boligområde sør på 1 plass per boenhet under bakken, samt et begrenset antall plasser for besøkende på bakkeplan.

James Stove Lorentzen på vegne av H, Sofia Rana på vegne av Rødt og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

3.

Bystyret ber byrådet om at det sikres et godt og variert fritidstilbud til barn og unge.

Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

4.

Bystyret ber byrådet i fremtidige reguleringsplaner legge inn rekkefølgebestemmelser som sikrer at nødvendig tjenestetilbud, rekreasjonsarealer og aktivitetstilbud, samt godt kollektivtilbud er på plass før innflytting.

5.

Bystyret ber byrådet utrede løsninger som sikrer at det kan være en bussforbindelse til Økern og Løren fra planområdet, for eksempel gjennom Økern torgvei. Løsningen bør sikre at det ikke åpnes for gjennomgangstrafikk for biltrafikk gjennom planområdet og trygge gang- og sykkelforbindelser. Bystyret informeres på egnet vis senest i forbindelse med den første reguleringssaken for nye boliger i planområdet.

Sofia Rana på vegne av R fremmet følgende tilleggsforslag:

6.

Bystyret ber byrådet legge fram en sak om hvordan flerbruksanlegget på indre bane kan bygges og driftes. Bydelsutvalget og lokalt ungdomsråd i bydel Bjerke, Tverga, Oslo idrettskrets, samt lokale FAU-er og andre aktører i nærmiljøet inkluderes i arbeidet med å utvikle pilotprosjektet.

Sofia Rana på vegne av R og Haakon Riekeles på vegne av V fremmet følgende tilleggsforslag:

7.

Bystyret ber byrådet arbeide for å få på plass et bedre kollektivtilbud til innflytting i nye boliger i nordområdet, enten i form av nye kollektivruter eller økt kapasitet på eksisterende. Informasjon om tiltakene legges fram for bystyret senest i forbindelse med den første reguleringssaken for nye boliger i planområdet.

Votering:

Rs endringsforslag, punktene 1 og 2, fikk 1 stemme (R).

R og Vs endringsforslag, punktene 3 og 4, fikk 2 stemmer (R og V).

Hs endringsforslag, punktene 5 og 6, fikk 5 stemmer (H og Chaudhrys gruppe).

Byrådets innstilling ble enstemmig tiltrådt.

Hs tilleggsforslag, punkt 2, fikk 5 stemmer (H og Chaudhrys gruppe).

H, R og Vs tilleggsforslag, punkt 3, ble tiltrådt mot 6 stemmer (A, MDG og SV).

R og Vs tilleggsforslag, punkt 4, fikk 3 stemmer (R, V og Chaudhrys gruppe).

R og Vs tilleggsforslag, punkt 5, fikk 6 stemmer (H, R og V).

Rs tilleggsforslag, punkt 6, fikk 2 stemmer (R og Chaudhrys gruppe).

R og Vs tilleggsforslag, punkt 7, fikk 2 stemmer (R og V).

Byrådets innstilling:

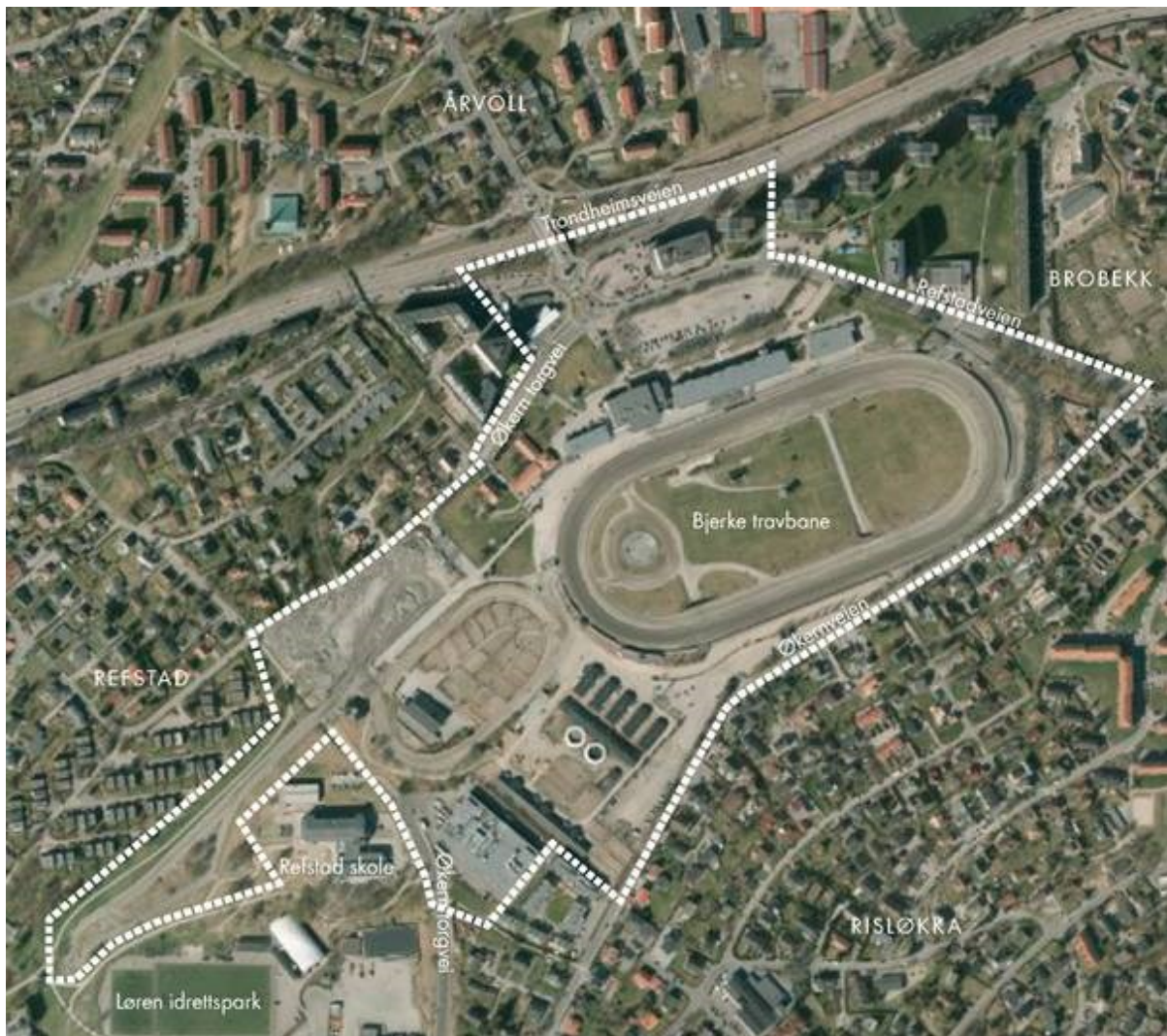
1.

Oslo bystyre fastsetter med hjemmel i plan- og bygningsloven § 12-9, Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke, datert 29.09.2020 (vedlegg 1).

2.

Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke, datert 29.09.2020, skal være veiledende for plan- og byggesaksbehandlingen i området.

Sammendrag:



Planområdet er en del av det store byutviklingsområdet Hovinbyen. Bjerke Travbane Eiendom (BTE) eier størstedelen av planområdet. BTE har utarbeidet forslag til planprogram med veiledende plan for offentlige rom (PP+VPOR) for Bjerke i samarbeid med Plan- og bygningsetaten (PBE). BTE med konsulenter la forslaget til planprogram ut til offentlig ettersyn. Etter offentlig ettersyn har planprogrammet blitt bearbeidet av BTE i samarbeid med PBE slik at forslaget til planprogram til politisk behandling gjenspeiler PBE sine anbefalinger.

Travbanen, som i dag er en barriere, skal i stedet binde sammen nabolaget gjennom etablering av nye fysiske forbindelser, bebyggelse og et mangfoldig og inkluderende nærmiljøanlegg. Samtidig som travbanen skal være nasjonalarena for trav vil den gi nye møteplasser med rom for både organisert idrett og egenorganiserte aktiviteter. Området rundt travbanen skal fylles med bolig kombinert med næring, noe handel, barnehage, grønt og offentlige byrom.

PP+VPOR for Bjerke har som formål å legge til rette for byutvikling med blandet arealbruk etter kommuneplanens føringer. PP+VPOR gir planfaglige anbefalinger med rammer for arealbruk, utnyttelse, høyder, gatebruk og tilgjengelighet, samt blågrønn struktur, miljø og bærekraft, sosial infrastruktur og kultur-, nærmiljø- og

idrettsfunksjoner. PP+VPOR angir også prosess og metode for kommende detaljreguleringer med et program for plan- og utredningstema, samt hvilke felter som skal reguleres og utredes samlet.

Den veiledende planen for offentlige rom (VPOR) konkretiserer anbefalingene i planprogrammet, og viser hvordan de offentlige byrommene, som veier og gater, plasser, parker og gang- og sykkelforbindelser, skal utformes og hva de skal inneholde.

Planområdet vil ved full utbygging gi i underkant av 200 000 nytt bruksareal (m2 BRA) totalt og ha en boligandel på 67 % som vil gi omlag 1500 nye boenheter. Det tilrettelegges for totalt ca 9500 m2 til torg/møteplasser, ca 35 000 m2 til park, og ca 66 500 m2 BRA til kontor/næring.

Oppstart av planarbeidet ble varslet 19.06.2017. Forslag til planprogram med VPOR var til offentlig ettersyn fra 08.08. til 23.09.2019.

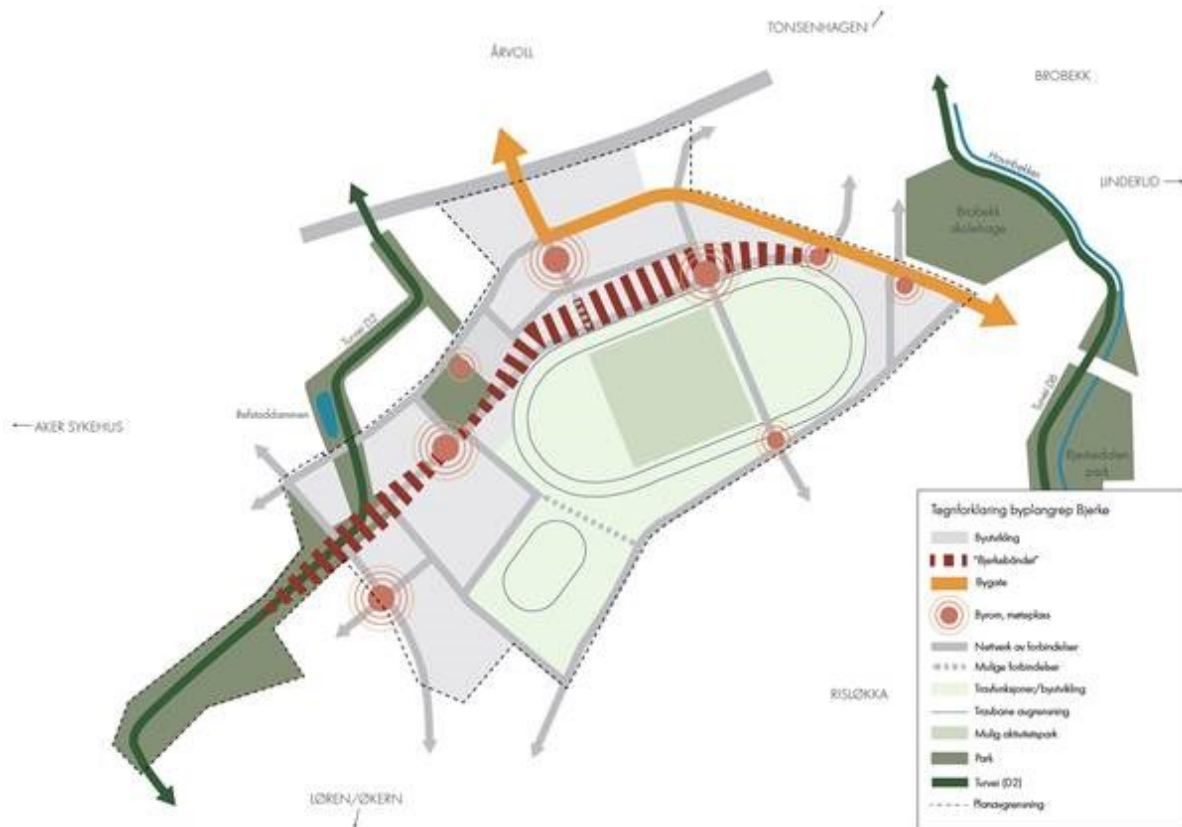
Saken gjelder:

Bakgrunn

I kommuneplanen 2015 er store deler av planområdet markert som utviklingsområde i ytre by med krav til felles planlegging jf. § 17.1. Planprogram med veiledende plan for offentlig rom (PP+VPOR) for Bjerke anses som en felles overordnet plan, og gir dermed grunnlag for unntak fra krav om felles planlegging i kommende detaljreguleringer. Målsetningene som legges til grunn for utviklingen av Bjerke er:

- Bjerke Travbane skal utvikles og bli en by-integrert riksarena for trav og et flerfunksjonelt nærmiljøanlegg i lokalmiljøet.
- Gode forbindelser for gående og syklende skal bygge opp under målet om grønn mobilitet og sikrer bedre tilgjengelighet.
- Bjerke som lokalsentrum skal styrkes og nybygging i området skal støtte opp under dagens sterke identitetsmarkører som for eksempel travbanen og Bjerke gård.
- Bjerke skal utvikles med mangfold og variasjon, med utvikling av urbane boliger.
- Bjerke skal få levende og godt bomiljø, med lek- og uteoppholdsarealer av høy kvalitet og i tråd med kommunens normer.
- En effektivisering av travfunksjonene skal frigjøre arealer til byutvikling. Bjerke sentrum mellom travbanen og Trondheimsveien skal få høyest utnyttelse.

Beskrivelse av forslaget til planprogram med VPOR



Byplangrepet består av en tydelig offentlig struktur kalt Bjerkebåndet - som strekker seg fra Løren idrettspark til Brobekk skolehage, en videreføring og sammenkobling av eksisterende blågrønne strukturer, og en videreutvikling av de identitetsskapende kvalitetene i dagens landskap og bebyggelse.

Bjerkebåndet er en tilnærmet bilfri sekvens av parker og byrom som knytter Hovinparken og Løren idrettspark sørvest for planområdet sammen med Brobekk skolehage og Bjerkedalen park øst for planområdet. Karakteren på Bjerkebåndet går fra et parkdrag i sørvest til mer urban karakter i nordøst, og parkene og byrommene i Bjerkebåndet sikrer gode tverrforbindelser gjennom området. Videreføringen og sammenkoblingen av den blågrønne strukturen sikrer grønne forbindelser med mulighet for rekreasjon, opphold og bynatur.

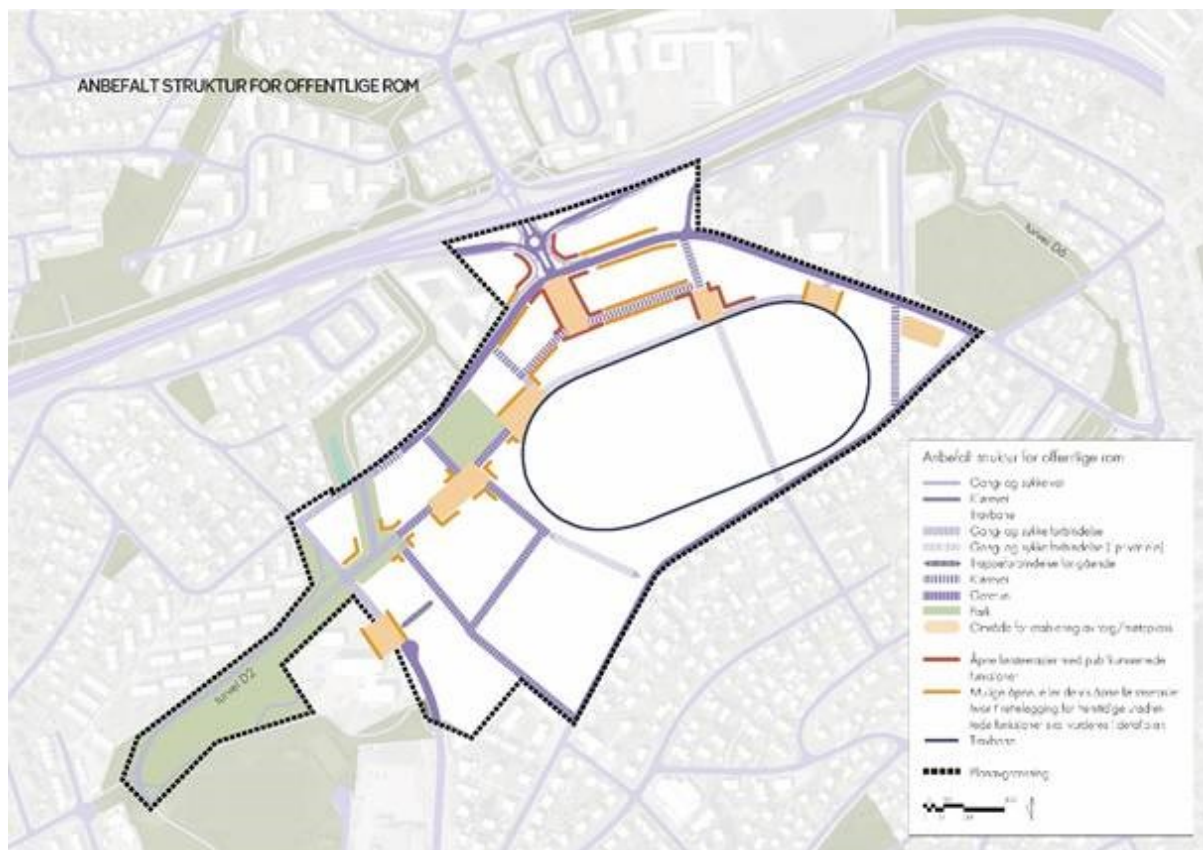
Strategiene for utvikling er å videreutvikle eksisterende kvaliteter, gjøre travbanen til en byintegrert arena og mangfoldig møteplass, utvikle et variert boligtilbud med sentrumsfunksjoner, utforme Refstadveien som en bygate med oppholdskvaliteter, byliv og fremtidige muligheter for trikk (fra sentrum, over Bryn og til Årvoll), og utvikle et finmasket nett av byrom og forbindelser. Det stilles krav om hvilke felt som skal detaljreguleres og konsekvensutredes samlet for å sikre en helhetlig utvikling av området.

Miljø og bærekraft sikres ved at detaljregulering skal utarbeide kvalitetsprogram for miljø og energi, og utforske lokale tiltak og virkemidler for å bidra til å nå nullvekstmålet, inkludert bytilpasset og utslippsfri varelevering. Det skal videre utarbeides energi- og ressursplan som avklarer renovasjonsløsning for området som

helhet, og behov og mulighetsrom for minigjenbruksstasjon skal avklares. Støy og luftforurensning skal utredes.

Kulturminner og bevaring skal bidra til å videreutvikle Bjerke som sted og videreføre identiteten til området gjennom bruk. Byplangrepet tar utgangspunkt i identitetsskapende landskapsrom og bygninger og søker å ivareta og videreutvikles disse. Travbanen og landskapsrommet denne skaper er det fremste kulturminnet på Bjerke, og Bjerke gård med gårdsparken har i tillegg betydelige kvaliteter og store flotte trær. Utvikling av torg og møteplasser skjer i tilknytning til disse eksisterende kvalitetene.

Travet skal bestå og moderniseres, og Bjerkebanen skal bli en byintegrert arena med funksjoner som kan tilby et bredt utvalg tilbud og aktiviteter. Dette mulighetsrommet har blitt utforsket i en egen mulighetsstudie, men krever samarbeid og innovative løsninger mellom kommunen og travmiljøet for å realiseres. Planprogrammet åpner for å utforske muligheten for å rive og/eller erstatte hele eller deler av tribunebebyggelsen. Det er uansett avgjørende at tribunene og bebyggelsen langs travbanens nordre langside går fra dagens ensidige henvendelse mot travbanen til en tosidighet og likeverdig henvendelse mot både travbanen og byområdet nord for denne.



Gatebruk og tilgjengelighet

Planprogrammet med veiledende plan for offentlige rom prioriterer trygge, framkommelige forbindelser med anbefalt høy arkitektonisk kvalitet for gående og

syklende. Området skal ha god kollektivdekning og tilgjengelighet, og Refstadveien planlegges som en bygate med kollektivtrasé for buss/trikk. Konsekvenser av breddeutvidelse for Refstadveien øst for planområdet må belyses. Lokalgatenettet er basert på felles parkeringskjellere under bebyggelsen, og et finmasket nett for gående og syklende på bakkeplan. Varelevering, nød- og nyttetransport sikres likevel tilgjengelighet gjennom gatetun/boliggater.

Gjennomkjøring fra Økern Torgvei til Refstadveien tas ikke inn i planprogrammet av hensyn til trygg skolevei til Refstad skole og visjon om et mest mulig bilfritt byområde. Trondheimsveien ligger utenfor planområdet, men av hensyn til støy og luftkvalitet innenfor planområdet bør denne nedskaleres for bil, og forbedres for kollektivtrafikk og myke trafikanter. Utredningsprogrammet sikrer at det skal undersøkes hvordan lokale tiltak for bilbruk og parkering kan bidra til å oppnå nullvekstmålet.

Byromsstruktur og byliv

Bjerke skal utvikles til et aktivt og levende lokalsentrum med god programmering av offentlige rom som bidrar til byliv. Planprogrammet henviser til Plan- og bygningsetatens veileder for bymessig utforming som angir retningslinjer for å oppnå en kompakt, flerfunksjonell by med liv i gatene. Det er undersøkt hvordan indre bane kan tilrettelegges for flerbruk, men dette må utforskes ytterligere – også hva gjelder samarbeidsformer for drift. Alle byrom skal være offentlig tilgjengelige, men travbanen må kunne stenge av enkelte arealer ved løpsarrangementer for å sikre forsvarlig drift.

Bebyggelsen er delt opp i torgbyen og parkbyen, der torgbyen skal utvikles som et urbant lokalsentrum med definert gatestruktur og en tett boligby med sentrumsformål på gateplan. Parkbyen skal utvikles som tilnærmet bilfrie boligområder med tilknytning til offentlige parker, turveier og møteplasser.

Bebyggelsesstruktur, typologi og bokvalitet

Det anbefales en arealbruk med hovedvekt av boliger, og en oppstramming av bebyggelse langs Refstadveien. Bebyggelse langs travbanens nordre langside skal henvende seg både mot travbanen og mot de offentlige rom i nord. Dagens situasjon har utfordringer knyttet til støy og luft for bolig langs Trondheimsveien som må løses. Boligtypologi og boformer skal avgjøres i detaljregulering, men potensialet for boliger innenfor tredje boligsektor skal utforskes.

Støy

For støyutsatte områder er det viktig å peke på uoverensstemmelsen mellom bystyrets vedtak av Strategisk plan for Hovinbyen og gjeldende kommuneplan for områdene definert innenfor avvikssone for støy. I vedtaket for Strategisk plan for Hovinbyen, behandlet 20.06.2018, står det at nye boliger ikke skal ferdigstilles med soverom i rød støysone, mens det i kommuneplanen tillates soverom i rød støysone innenfor avvikssonene, gitt at man har minimum én fasade mot stille sone og ett soverom mot stille side. Samfunnsdelen til ny Kommuneplan for Oslo (2018) er vedtatt 30.01.2019. Denne er også veiledende, men forsøker å beskrive hvordan det er mulig å ivareta soverom mot rød støysone. I denne står det ”..nye boliger skal ikke

ferdigstilles med soverom som blir liggende i rød støysone etter at tiltak er gjennomført.” Formuleringen i Kommuneplanen (2018) åpner altså opp for tiltak for å gjøre det mulig å bygge soverom mot lokal rød støysone i avvikssonen forutsatt kompensierende tiltak. Planprogrammet for Bjerke håndterer dette ved at det er krav til å undersøke hvordan støykrav i overordnede planer kan oppfylles og hvilke konsekvenser dette vil medføre for utforming av boligbebyggelsen og bokvalitet.



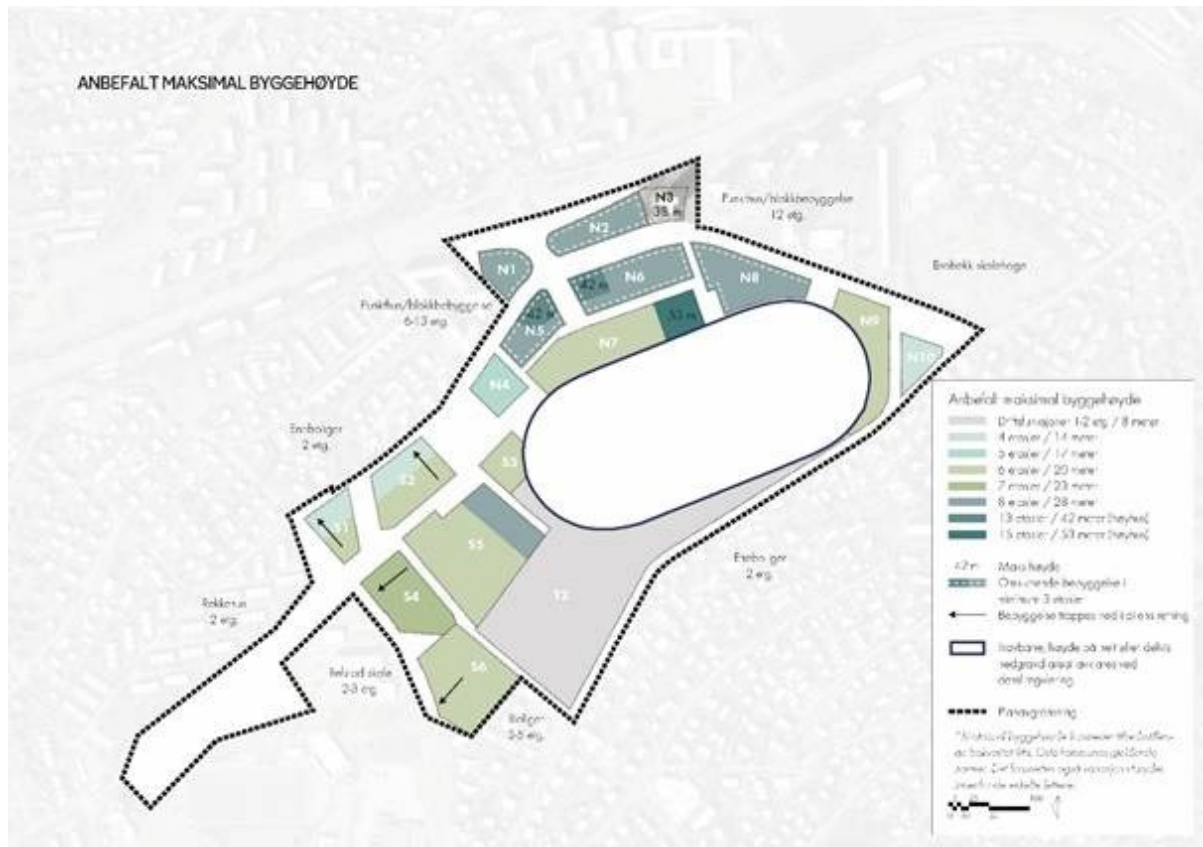
Arealbruk med funksjonsblanding

Planprogrammet tilrettelegger for en blandet arealbruk med størst grad av funksjonsblanding i tilknytning til Bjerke travbane. Det tilrettelegges for et variert tilbud av ikke-kommersielle møteplasser og kultur-, idrett- og nærmiljøfunksjoner, inkludert bibliotek. Bevaringsverdig bebyggelse med arbeidsplasser og etablerte aktiviteter er identitetsmarkører og som gir arkitektonisk variasjon og særpreg til Bjerke. Bjerke skal transformeres med en hovedvekt av boliger, og utviklingen av området skal sikres nødvendig sosial infrastruktur. Behovsanalyse for sosial infrastruktur peker på et behov for barnehage med 12-14 avdelinger ved full utbygging, og planprogrammet foreslår flere mulige lokaliseringer for dette. Selv om skolebehovet ser ut til å være dekket minimum i 10 år muliggjøres skole på felt S4+S6 dersom det skulle oppstå et behov for skole på lang sikt.

Blågrønn struktur og overvannshåndtering

Området ligger nær friluftsområder tilrettelagt for gående og syklende. Rester av det historiske landskapet tenkes videreført. Dagens Bjerke gård og park ivaretas. Overvann skal håndteres med overflater og vegetasjon for infiltrasjon, fordøyning,

rensing samt flomveier. Den offentlige byromstrukturen tilrettelegges med trær, vegetasjon og åpne overvannsløsninger som også bidrar til opplevelser, læring, karakter og sammenheng. Det skal i kommende detaljreguleringer undersøkes hvordan urban dyrking kan bli en del av boligområder og byrom, og hvordan biologisk mangfold kan styrkes.



Utnyttelse, byggehøyder og uteoppholdsareal

Samlet områdeutnyttelse er på 98 % og høyeste feltutnyttelse er på 350 %. Maksimale byggehøyder og utnyttelse for hvert felt legges til grunn i planprogrammet, og med forbehold om at tilfredsstillende bokvalitet etter Oslo kommunes normer kan dokumenteres. Planprogrammet legger opp til maksimale byggehøyder fra 6 til 8 etasjer på nordområdet, tilsvarende 20 til 28 meter byggehøyde, og to punkthus opp til 42 meter byggehøyde, tilsvarende 13 etasjer, samt ett hotelltårn opp til 53 meter byggehøyde, tilsvarende 15 etasjer. Maksimale byggehøyder på sydområdet er i hovedsak fra 4 til 6 etasjer byggehøyder, med unntak av ett felt på 7 etasjer og ett felt på 8 etasjer. Bebyggelsen her skal trappes ned mot eksisterende bebyggelse. Alle førsteetasjer er beregnet med 5 meter høyde og hotelltårn er beregnet med flere høye etasjer. Alle planforslag med høyder over 28 meter skal også utrede et alternativ med høyder under 28 meter.

I kommende detaljreguleringer skal det dokumenteres at uteoppholdsarealer og bokkvalitet er i tråd med gjeldende normer slik at potensial for fortetting balanseres mot kvalitet på uteareal, rommelighet, lysinnsnitt, luft og støy. Utformingsnormen angir viktige kvaliteter på utearealet og sikrer brukbarhet for ulike alders- og

brukergrupper, estetiske kvaliteter og vegetasjon, tilstrekkelig areal til overvannshåndtering og evt. sambruksløsninger.

Det er gjennomført en mulighetsstudie for indre bane som har vist at det kan innpasses arealer for kultur, idrett og annen tjenesteyting (for eksempel barnehage) i tillegg til funksjoner som er nødvendig for travet. Disse arealene kan være helt eller delvis nedgravd, men det må sikres fri sikt til travbanen fra tribunen. Disse arealene er ikke medregnet i utnyttelsen grunnet stor usikkerhet knyttet til bruk, behov og potensial og må dermed utforskes gjennom detaljregulering. Travbanens grunnflate inngår dermed heller ikke i utregning av områdeutnyttelsen.

Anbefalt planalternativ med mulige volumscenarier

Forslag til planprogram med VPOR for Bjerke har ett anbefalt planalternativ som bygger på de planfaglige anbefalingene. Planalternativet er illustrert med tre mulige volumscenarier, som alle kan innpasses innenfor det anbefalte byplangrepet. Det presiseres at det finnes flere måter å utforme bebyggelsen på innenfor de planfaglige rammene enn de tre scenariene som er illustrert.

Arealbruk og bymessighet

Anbefalt planalternativ legger opp til at planområdet får en bymessig utvikling som et flerfunksjonelt byområde med utgangspunkt i planfaglige anbefalinger for gater og byrom, bebyggelse, arealbruk, kulturminner, kultur og nærmiljøfunksjoner, utnyttelse, uteoppholdsareal og bokvalitet. Med blandet arealbruk etablerer man og beholder flere arbeidsplasser, i tråd med ønsket om en 10 minutters-by der man har kort vei til arbeid, barnehager, dagligvarebutikker osv.

Arealberegninger viser at planen gir et nytt boligareal på ca. 133 000 m² BRA. Samlet boligandel blir ca. 67 %, tilsvarende 1566 nye boliger, forutsatt en boligstørrelse på 80 m² i snitt.

For boliger i feltene langs Trondheimsveien og Refstadveien kreves konsekvensutredning av luftkvaliteten, støybelastning på fasader og leiligheter og mot nabobebyggelse.

Gjennomføringsorganisasjon

I brev fra Byrådsavdeling for miljø og samferdsel av 06.02.2015 er BYMs ansvarsområde for utbygging av kommunal infrastruktur, herunder bygging av anlegg ihht ubyggingsavtalene, utvidet til å omfatte hele Hovinbyen. VPOR Bjerke ligger innenfor Hovinbyen og BYM har opplyst at de er positiv til å ta et gjennomføringsansvar for området. BYM presiserer at det innebærer at de vil regulere og gjennomføre noen offentlige tiltak i tillegg til å følge opp realytelsene innenfor VPOR-området. Det er da en forutsetning at EBY fremforhandler utbyggingssavtaler som sikrer finansiering av tiltakene gjennom kontantbidrag. Eventuell annen finansiering gjennom bykassen vil BYM spille inn i de årlige budsjettprosessene. BYM gjennomfører en egen kvalitetssikring av VPOR som et ledd i beslutningen om å ta på seg gjennomføringsansvaret.

Forhold til relevante detaljreguleringer i området og konsekvenser

Detaljplan, Refstadveien 60-74 – boliger- og næringsfunksjoner – saksnr. 201915380

Boligformål fikk ikke støtte på grunn av støy og planinitiativet ble stoppet i PBE. Forslagsstiller har påklaget dette og stoppet planinitiativ ble 18.05.2020 oversendt av til byrådet til avgjørelse. 07.09.2020 ble konklusjonen fra Byrådsavdeling for byutvikling at planinitiativet kan fremmes på egen risiko.

Refstadveien 102 - saks nr. 201715003

Planforslaget foreslår et tårnbygg på 13 etasjer i kombinasjon med en lamell på 4 etasjer mot Refstadveien med skjermede utearealer. Det foreslås utadrettet virksomhet i første etasje mot torg, ellers boliger. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke forslaget og utarbeidet et planalternativ i tråd med høyhusvedtaket, statlige retningslinjer for støy og kommunens leilighetsnorm. Plansaken lå ute til offentlig ettersyn 02.03.2020-20.04.2020. Alternativene er ikke i samsvar med anbefalt utforming av Refstadveien og plassering av bussholdeplassene som vises i VPOR.

Økern Torgvei 40 – riving og oppføring av ny skole - saks nr. 201913035

Det er avklart at oppføring av ny skole skal gjennomføres som byggesak med dispensasjoner uten full detaljregulering. PP+VPOR Bjerke er tilpasset til det kommende skoleanlegget ved at ny offentlig møteplass- og torgplass er flyttet.

Medvirkning

Det har vært gjennomført åpne møter før og under offentlige ettersyn for å nå lokalbefolkningen. I tillegg til annonsering i presse, har beboere og lokale vel og interesseorganisasjoner vært invitert til verksted om fremtidig bruk av indre bane, både for å informere om planarbeidet og å innhente innspill fra representanter for lokalsamfunnet. Kommunale etater og bydelen har medvirket gjennom egne møter.

Offentlig ettersyn

Ved høring fra 08.08.2019 til 23.09.2019 kom det inn 37 innspill. I det følgende redegjøres det for hovedpunkter fra sentrale høringsparter og for Plan- og bygningsetatens kommentarer. For mer detaljert redegjørelse for alle bemerkninger vises det til vedlegg 9 «Innspill til offentlig ettersyn».

Bydel Bjerke, bydelsutvalget peker på at det bør vurderes avsatt areal til en framtidig skoletomt sentralt i sydområdet, slik at uteområdet er godt tilgjengelig for lek utenfor skoletid. Areal satt av til publikumsrettede funksjoner og «aktive fasader» bør være mer fleksible på grunn av usikkerhet knyttet til lokalt grunnlag. Bydelen stiller seg tvilende til forslaget om å bruke gamle Bjerke gård til barnehage og foreslår heller nærmiljøfunksjoner. Det bør legges en liten park, torg eller annen møteplass på nordsiden av Refstadveien, for eksempel tomta mot rv. 4.

Bydelen problematiserer at nordområdet bygges ut først, mens flere av kvalitetene først opparbeides når syd bygges ut. De mener det bør avsettes areal til et bekkeløp fra Refstaddammen og mot der Refstadbekken har hatt sitt historiske løp. Videre at

det bør utredes om det kan legges en lokal bussforbindelse gjennom området som kobler Årvoll og Bjerke til Økern og Løren. De ulike boligkvartalene bør ha kjøreadkomst fra alle de tilstøtende lokalveiene slik at trafikkbelastningen fordeles noenlunde jevnt. Det bør ikke åpnes for gjennomkjøring gjennom området med privatbil. Bydelen savner utredningstema kollektivtransport og har bemerkninger til tema støy og overvannshåndtering.

Bydel Bjerke, barnas representant (BR) er skeptisk til fortetting, uten nok områder for lek og fysisk aktivitet eller tilpasset barnefamilier og eldre. Det påpekes at press på nærliggende skoler og barnehager kan føre til at barna blir spredt på flere skoler, som igjen kan være negativt for bomiljøet. BR er urolig for økt trafikk og parkering med tanke på skole- og barnehagevei. BR foreslår flere p-plasser for å unngå økt belastning i nærområdet.

Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap påpeker at barnehagebehovet hovedsakelig vil genereres av en fremtidig boligutbygging innenfor planområdet. Barnehager anbefales å være på minimum 4 avdelinger og fortrinnsvis inntil et grøntdrag. Planprogrammet må sikre at barnehagebehovet blir dekket ut i fra den fremtidige boligutbyggingen og antall boliger planprogrammet legger opp til. Hvis det legges til grunn ca. 1500 boliger vil det være behov for å etablere 12-14 barnehageavdelinger i området. Byrådsavdelingen mener derfor det bør legges inn noe mer kapasitet i planprogrammet enn 10 avdelinger. Det er også ønskelig med større barnehager enn fire avdelinger, optimalt mellom seks og åtte avdelinger.

Ruter mener det er viktig at det legges godt til rette for gode gangforbindelser fra planområdet spesielt til busstoppene i Trondheimsveien. Ut fra tilgjengelighet til kollektivtrafikken vil høyest utnyttelse i nærheten av Trondheimsveien gi best tilgjengelighet til kollektivtrafikken for flest mulig kunder. Ruter har over lengre tid sett på muligheten for å betjene Trondheimsveien fra Sinsenkrysset opp til Bjerke og videre med trikk. Dette er fortsatt aktuelt, men trasé og mulige løsninger er fortsatt under utredning.

Klimaetaten (KLI) mener planen har mange gode grep, men klimautfordringen bør tas opp mer eksplisitt, som for eksempel hvordan planprogrammet skal bidra til at Oslo når målene om å redusere energiforbruket. Klimasårbarhet og utslipp bør konsekvensutredes, og utslippsfri transport bør drøftes. Det bør legges til rette for utslippsfri og trafikksikker varelevering, samt prinsipper for når varelevering bør foregå i ulike deler av område. Gitt travbanens sentrale plassering i området burde slike tema vært adressert i en tidlig planfase. Planen bør inneholde prinsipper for hvordan man skal unngå konflikter mellom gående, syklende, parkering for personbiler og varelevering.

KLI mener det bør utarbeides en plan for restaurering av naturareal, inkludert bekker og vassdrag. De vassdragene som er i området bør åpnes. Handlingsplan for overvannshåndtering bør legges til grunn. Det bør tas hensyn til termisk komfort. KLI vil senere utfordre utbyggerne til å forplikte seg til en utslippsfri utbygging og overskuddsmasser fra området bør behandles på forsvarlig vis og gjenbrukes. Som en

del av kvalitetsprogrammet bør det settes konkrete mål for CO2 fotavtrykk fra materialbruk i byggene og infrastrukturen som skal oppføres.

Renovasjonsetaten (REN) opprettholder anbefalingen fra varsel om oppstart om bruk av ned-gravde avfallsbeholdere. REN ber om at renovasjonsløsning, bebyggelsesstruktur, gatetverrsnittene i VPOR, byggelinjer og adkomstforhold for renovasjonsbilen blir sett i sammenheng og vurdert på et overordnet nivå som en del av planprogrammet og planlegges på et tidligst mulig stadium for å finne de beste løsningene.

Vann- og avløpsetaten (VAV) er innledningsvis kritisk til at PBE har tillatt privat forslagsstiller å utarbeide Planprogram med VPOR uten en god nok prosess for tverretattlig koordinering av arealbehov og teknisk infrastruktur. Stedsanalysen som PP+VPOR er basert på, mangler informasjon fra VAV. Videre har en behovsanalyse ikke blitt etterspurt. Forslagsstiller og PBE har ikke sikret areal til teknisk og blågrønn infrastruktur. Det skulle ha vært utarbeidet en veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) iterativt med VPOR-arbeidet. VPKL er ikke ferdigstilt, og dermed er ikke funnene fra VPKL samkjørt med VPOR, som for eksempel teknisk utredning av gjenåpning av Refstadbekken. Overvannshåndtering må vurderes i forbindelse med utarbeidelsen av VPOR, og ikke i detaljregulering.

VAV mener at flere av veisnittene virker for smale for å ivareta overvannet i tråd med kommunens veileder for overvannshåndtering. PP+VPOR kan ikke sendes til politisk behandling før funnene fra VPKL er samkjørt med VPOR. I forbindelse med VAV sin styrking av byens vannforsyning ser VAV etter alternative arealer for et mulig tverrslag/angrepspunkt til tunnel (sak 201908557) innenfor planområdet i nærheten av eksisterende parkeringsplass. Et slikt tverrslag vil være svært arealkrevende. Tentativ byggestart er i 2023 med ferdigstillelse i 2026. VAV ber om at behovet for et tverrslag tas inn i planarbeidet enten som en hensynssone, eller som en rekkefølgebestemmelse.

Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) mener at planforslaget slik det foreligger til offentlig ettersyn ikke i tilstrekkelig grad oppfyller kommuneplanens arealdels krav om felles planlegging i ytre by. EBY påpeker at det er sosial infrastruktur som ikke er godt nok beskrevet og viser til pågående utredningsarbeid for skolebehov i Hovinbyen. EBY anbefaler at det gjøres en ny vurdering knyttet til kommunale arealbehov for henholdsvis sydområdet og nordområdet i forbindelse med oppstart av detaljregulering.

EBY støtter Byrådsavdelingen for oppvekst og kunnskap sin uttalelse om behovet for 12-14 avdelinger innenfor planområdet. Når det gjelder felt N10 som er foreslått til barnehage vurderer EBY at denne plasseringen ikke er god både med tanke på rød støysone og private tomter/eneboliger. EBY mener det er nødvendig å avklare gjennomføringsansvar og kommunal organisering knyttet til oppfølging av planen før planen sendes til politisk behandling. På grunn av grunneierstrukturen oppfordrer EBY utbyggerne til å vurdere å etablere et grunneiersamarbeid om gjennomføringen av

tiltakene i VPOR. EBY kan bistå i erfaringsdeling og avklaringer knyttet til en slik gjennomføringsmodell.

Undervisningsbygg Oslo KF er generelt positive, men er opptatt av at skoletomta ikke blir visuelt bygget inn og skyggelagt av ny bebyggelse. Undervisningsbygg ber om at det ikke legges føringer for adkomstløsning til skolen, da dette ikke er landet. Undervisningsbygg er bekymret for at planlagt adkomst til sydfeltene og føringene for det nye torget vil skape en uheldig situasjon for skolen med tanke på trafikk.

Bymiljøetaten (BYM) mener de har vært lite informert om og involvert i planprosessen fram til offentlig ettersyn. Planarbeidet er gjennomført uten tverretattlig arbeidsgruppe. Kommunale arealbehov er ikke kartlagt, og planprogram med VPOR er sendt på høring uten at VPKL er ferdig. Det er behov for å bearbeide planforslaget, både kunnskapsgrunnlaget og selve planen. BYM forventer at det opprettes en kommunal arbeidsgruppe, samt kontinuerlig dialog.

BYM påpeker at det er uklart hvilke arealer og forbindelser som er offentlige og private med tanke på ferdsel og drift. BYM mener alle offentlige arealer bør driftes offentlig og utformes i tråd med gate- og veinormalen og parknormalen. De forbindelsene som krysser «travområdet», og er forutsatt stengt på løpsdager kan ikke være en del av turveiforbindelser og vil ikke bli driftet av BYM. Ellers mener BYM at byromsekvensen er et godt grep. Bjerke gårdspark kunne med fordel vært større, og bebyggelse skal ikke skyggelegge parken. Sol- og vindforhold i offentlige rom bør legges inn som utredningstema. BYM anbefaler at det avsettes areal til utendørs og/eller innendørs idrettsanlegg.

BYM mener forslagstiller treffer godt på detaljeringsnivået i VPOR. Det bør utarbeides kostnadsestimat for VPOR-tiltakene. Kryssing av Trondheimsveien bør håndteres i VPOR. Det bør vurderes å utvide VPORs avgrensning. Det utarbeides en mulighetsstudie for bekkeåpning i arbeidet med VPKL. Funn fra denne må inkluderes i VPOR. VPOR forutsetter høyspentledning gravd ned, uten å utrede gjennomførbarheten.

BYM mener det ikke bør åpnes for bolig i de mest støyutsatte feltene, med mindre temaet utredes bedre på dette plannivået. Refstadveien bør ha eget kollektivfelt og redusert kjørefeltbredde i vest. Fortaubredden bør økes. Tiltak for sikkerhet for syklistene bør diskuteres. Varelevering er dårlig forent med gatetun, og denne gatetypen bør derfor ikke brukes. Forslagstiller bør kontrollere mer i detalj at ikke gange, sykkel og biltrafikk blandes på trafikkfarlige måter i gater, gatetun og plasser omkring felt S1, S2, S4 og S5. På arealer som ikke er bebygde i dag, bør det tas jordprøver i forbindelse med etterfølgende planarbeid, for å sikre at god matjord ikke kastes.

Byantikvaren (BYA) mener byplangrepet som ligger til grunn for utviklingsalternativene er prematurt, da det ikke er gjort nødvendige utredninger, spesielt med tanke på tribuneanlegget. BYA anbefaler at hele nordre felt utredes videre som én del, og med tre alternativer med ulike løsninger for bevaring og konvertering av tribuneanlegget. Skinnsenteret er nå oppført på gul liste. BYA

vurderer at det er en for snever avgrensning av kulturminneverdiene på stedet. BYA vil anbefale at alle elementene som de har prioritert inn på Gul liste, med unntak av stallene, bør reguleres til bevaring og integreres i videre utvikling av området.

BYA anbefaler at den nye sentrumsbebyggelsen baseres på lav-tett bygningstypologi, og fraråder høyhus. De trekker frem at eksisterende punktblokker langs Trondheimsveien er landemerker. BYA er bekymret for at Bjerke gård bygges inne, og anbefaler at en større del av området sørvest for våningshuset avsettes til park, at bebyggelsen trappes tydelig ned mot gården, og at det blir jobbet aktivt med siktlinjer fra gården. BYA bemerker at det er uklart hvordan de øvrige kulturminnene (klokketårnet, portene, skinnsenteret, bibliotek og samfunnshus) er tenkt ivaretatt slik planprogrammet er utformet. BYA anser utnyttelsesgraden for uheldig høy. Som følge av Byantikvarens vurdering av at det er prematurt å fastlegge struktur og plassering av de interne offentlige rommene, mener de at vedlagte VPOR må legges til side inntil planprogrammet med nødvendige utredninger er ført tilstrekkelig videre. Først da vil det være relevant å ta stilling til fysisk opparbeidelse av anleggene. BYA savner utredning av visuell landskapsvirkning av tiltaket. Alle alternativene i planprogrammet vil ventelig føre til at Byantikvaren må stille med alternative planforslag på detaljreguleringsnivå. Der de høye regionale kulturminneverdiene knyttet til Bjerke travbane er truet, vil Byantikvaren også vurdere å oversende planforslag til Riksantikvaren for vurdering av innsigelse.

Statens Vegvesen Region Øst (SVRØ) bemerker at ny bebyggelse kan føre til mer biltrafikk, som kan komme i konflikt med ønsket om å bygge om rv. 4 Trondheimsveien med tanke på kollektivprioritering. SVRØ mener det må vurderes en strengere P-norm for planområdet. De savner at planområdets turproduksjon framstilles med volumer på alle reisemidler som ledd i å belyse trafikale konsekvenser. SVRØ er fornøyd med at det ikke foreslås endringer i Bjerkekrysset, da dette inngår i både Ruters og SVRØs utredninger og analyser. SVRØ legger til grunn at planene koordineres i det videre arbeidet. SVRØ gjør oppmerksom på at evt. framtidig ombygging av rv. 4 til bymessig gate generelt ventes å medføre utvidelse av dagens veisnitt. Arealbehov i forbindelse med Bjerkekrysset er ikke definert, jf. overnevnte planer for rv. 4. Ut fra trafikksikkerhet er det viktig at foreslåtte opprydding av kryssområdet Refstadveien x Økernveien skjer tidlig da de to kryssene er ulykkesbelastet i dag. For å ivareta siktforhold bør framtidig kryss etableres slik at Økernveien legges mest mulig vinkelrett på Refstadveien. Deler av planområdet er utsatt for støy og luftforurensing især fra rv. 4 og Refstadveien. Før støyfølsom bebyggelse kan plasseres må det gjennomføres støy- og luftutredninger. Grunnet hensynet til bomiljø anmoder SVRØ om at det planlegges næringsbebyggelse som skjerming langs rv. 4.

Bjerke Panorama Sameie mener de foreslåtte høyhusene vil gi lite inntrykk av å gli inn i topografien, men snarere fremstå konsentrert og lite attraktivt. Beboere vil miste en stor del av utsikten og gode lysforhold. Styret vil anbefale å redusere høyden på bebyggelsen til ikke å overstige eksisterende bebyggelse. Sameiet er bekymret for økt gjennomfart, kø og parkering, og ønsker at trafikkbildet og støybelastning beskrives tydeligere i planen. Ivaretagelse og utvikling av dagens bibliotek og samlingssted må

inn i planen. Sameiet mener at dagens busser er overbelastet, og at utvikling på Bjerke må vente på trikkelinjen.

Groruddalen miljøforum og Linderud og omegn Vel (to tilsvarende innspill) mener det er viktig at planen for Bjerke baserer seg på at reguleringsplaner for Refstadveien-Brobekkveien blir vedtatt før bygninger planlegges. Det må opparbeides fortau og fornuftig veibredde ved innkjøring til Travbanen og avkjøring fra Refstadveien mot Økern. Tilstrekkelig plass til skole, barnehage og flerbrukshall i planen er viktig. Bekkeåpning og grøntdrag må prioriteres sørvest for Bjerke gård. Langs Refstadveien bør det legges inn aktiviteter som «Nysirkus», treningssenter, bibliotek, og andre kulturaktiviteter, i tillegg til arealer satt av til små forretninger og serveringssteder, ikke kjøpesenter. Området er i dag plaget av vindtunneler mellom høyhusene, og det bør bygges maks 6-8 etasjer i Nordbyen og 3-5 etasjer i Torgbyen. Prosjektene på hver side av Bjerkekrysset er altfor store. Byggene må være vesentlig lavere og ikke bestå av boliger. Påpeker at dersom det nå planlegges to hotell (SIO og Circle K tomta) vil dette være minst ett hotell for mye. Viktig at lokale velforeninger, bydelsutvalg m.fl. trekkes inn i planprosessen slik at innspill kan bli kommentert.

Refstad vel spør om møteplasser for ungdom som Nysirkus, bibliotek og ungdomsklubb blir borte. Det er viktig at disse aktivitetene legges inn i byggene langs Refstadveien. Velet er bekymret for ungdomsgjenger som driver i gatene, og etterlyser tilstrekkelig kultur- og idrettstilbud. Huset der Puls treningssenter og fysioterapi holder til foreslås til gitte formål. Økern Torgvei bør holdes lukket for gjennomkjøring. Gang- og sykkelvei i Haugmannsveien-Økern Torgvei må forbedres og belyses. Forutsetter at lokalveier på Refstad ikke åpnes mot området. Planprogrammet må sees i sammenheng med Hovinbyen, for eksempel blir det mer belastning på Bjerke ved utbygging på Løren/Økern. Unngå ny Løren på Bjerke med skyggefulle høyhus. Ønsker mer varierte boliger. Maks 6-8 etasjer i Torgbyen og 3-5 etg. i Parkbyen. Refstaddammen fremstår som betydelig mer attraktiv enn virkeligheten tilsier.

Bjerke borettslag ber om at nye bygninger langs Refstadveien holdes på 3-5 etasjer, slik at deres boliger kan beholde utsikt. Borettslaget er bekymret for parkering, da det i dag er stor belastning og ventelister på egne utleieplasser. De ber om at det i planen legges til rette for nok parkering for beboerne, deres gjester og besøkende av travbanen.

Bjerke Storvel mener høydene er for høye. Storvelet stiller spørsmål til parkeringsforhold, og ønsker å unngå fremmedparkering. Ordningen med oppstallede hester bør fortsette, da det er en kvalitet for beboerne, og bra for ponnier som fungerer best i miljø med løps- unghester. Velet påpeker at når Veterinærhøgskolen flytter blir det stort behov for eksisterende dyrehospital.

Oslo Travklubb (OTK) mener at nåværende Bjerke Dyrehospital med smådyrklinikk må bestå, spesielt fordi Veterinærhøgskolen flytter fra Oslo. Areal til løpsavvikling må tydeliggjøres. Areal og logistikk for snødeponering og grus for vedlikehold etterlyses. Det bør etableres en ponni- og travskole, der dagens ponnitrav må videreføres og slik

at det blir et fullverdig tilbud til beste for ungdom, også skoletrette ungdom i Oslo. Undervisningstilbud for vanskeligstilte elever bør inngå. Det må settes av nok arealer. På arealer som er avsatt til parkanlegg, bør det kunne etableres stier for ridning. OTK ønsker at Bjerke gård kan inngå i senter for ponni og hesteinteresse.

Gruppering av profesjonelle travtrenere på Bjerke: Det må settes av mer areal i planprogrammet til travvirksomhet. Det er viktig at det legges til rette for profesjonelle trenere på Bjerke, da de er avgjørende for å ha en hovedarena for trav og holde attraktiviteten oppe. Ytterste konsekvens er at trenerne flytter aktiviteten til Sverige.

Bjerke biblioteks venner er positive til at Deichman Bjerke er tiltenkt nye sentrale lokaler i planen, men påpeker at avsatt areal (500 m2) er for lite, og at minstekrav er 1200 m2.

Fortidsminneforeningen er svært positive til planprogrammets identitetsmarkører, men anbefaler at portstuen og dommertårnet blir lagt til. De mener tribunene er viktige for Bjerkes historie og anbefaler å gå videre med å undersøke hvordan bevaring kan kombineres med levende byrom. Dersom kun en tribune kan beholdes peker de på «2. plass». De ønsker at det undersøkes å beholde minst én stallbygning.

Refstad og Løren FAU mener Økern Torgvei er uegnet som adkomstvei da den blir brukt som skolevei. Haugmannsveien og Eltonveien må forbli stengt for gjennomkjøring. Det har blitt jobbet i mange år med å lage et bilfritt oppvekstmiljø. Ønsker ikke bommer, da dette kan skape trafikkfarlige situasjoner med bilister som henger seg på bussene gjennom bommen. Busstopp ved skolen vil bidra til å senke trafiksikkerheten, samt at flere barn vil ta buss istedenfor å gå eller sykle. Anbefaler sterkt at høyspentkablene legges som jordkabler. FAUene støtter oppgradering av kulvert ovenfor Refstad skole, som i dag er utrivelig og oppfattes som skummel. Det ønskes bedre belyste og tryggere gang- og sykkelvei fra skolen mot Refstadveien/Haugmannsveien.

Oslo idrettskrets mener den største utfordringen i Hovinbyen er å finne plass til større utendørsanlegg. I planområdet anbefaler de et komplett friidrettsanlegg og/eller sykkelanlegg. I tillegg er det et stort behov for fotballanlegg da de nærmeste anleggene er fullt utnyttet. Av inneanlegg anbefales: boksing, bordtennis, bryting, dans, fekting, judo, kampsport, kickboksing, sykkel (spinning), inkludert garderobes og sosial sone. Denne type anlegg kan gjerne plasseres i førsteetasjer, for å skape aktivitet ettermiddager, kvelder og helger. Det bør også vurderes større innendørsanlegg som idrettshall eller ishall. Arealer for egenorganisert idrett bør også vurderes som for eksempel joggeløype med mykt underlag, klatrevegg, kunstisbane (gjern kombinert med kunstgress om sommeren), rulleskiløype, skatepark, skiløyper med kunstsno og utendørs aktivitetspark med treningsapparater.

Hasle-Løren Idrettslag sier at dagens idrettspark på Løren framstår som et attraktivt tilbud til området, men det har begrenset kapasitet. Hasle-Løren IL er det største idrettslaget i Bjerke Bydel og har mange idretter på programmet. Med massiv

utbygging på Bjerke kan antall medlemmer fordobles de neste årene, dersom idrettslaget har idrettsflater til å håndtere en slik medlemsmasse. Fotball, ishockey, håndball og ski er de raskest voksende idrettene. Dagens største utfordring er banekapasitet, garderober og anlegg generelt, aller helst en 11er bane. For å unngå å si nei til barn og unge som ønsker å spille fotball trenger de mer banekapasitet. Sykkelgruppa forteller at sykkel-kross-traseen på Bjerkebanen er spesiell, fin, utradisjonell og rask. Skigruppa ser mange muligheter for området rundt Bjerkebanen til sine aktiviteter, både sommer- og vintertid: Barmarkstrening, rulleskitrening og små hoppanlegg.

Attivo Bolig Bjerke AS har utviklet egne alternativer for sitt delfelt N2. De har forsøkt å medvirke, men ser at deres innspill bare delvis er fulgt i planprogrammet. Det bør åpnes for å videreføre høyhusaksen langs Trondheimsveien ved at felt N2 åpnes opp for høyder opp til 12 etasjer, hvor de negative konsekvensene for omkringliggende bebyggelse blir minimal. Snitthøyde på 6 etasjer fjernes.

Oppsummering av private aktørers innspill (Anne Berit Johansen, Eline Trengereid, Ambjørn Gudim, Anne Lise Farstad, Kjell Hernes, Knut Arne Sandvik, Marit og Hans Haugerud og Torleif og Eli Øvreby):

De fleste høringsuttalelsene fra beboere nevner bekymring for økt trafikkbelastning i nærområdet. Det er bekymring rundt adkomstveier til ny bebyggelse, som i stor grad ble foreslått i eksisterende lokalgater. Det savnes redegjørelse for håndteringen av den økte trafikkbelastningen i nærområdet, da det argumenteres for at det eksisterende gatenettet ikke er dimensjonert for etablering av gjennomfartsårer. En beboer er skeptisk til ny undergang under travbanen fordi den kan føre til mer kriminalitet. En annen beboer er bekymret for nedbygging av Bjerkebanen, da dette vil bety at amatørhestesport flytter ut av byen og at hele Bjerkebanen kan bli lagt ned på sikt. Det ønskes bedre kollektivdekning i området. En beboer ble lovet trikk i nærmeste fremtid i prospekt ved kjøp av ny bolig, og etterspør fremdriften. Flere er positive til en mer «levende» bydel. Det ønskes flere lekeplasser, og opprettholdelse av bibliotek, treningsstudio og restaurant, men mer bevertning ønskes. Flere nevner grøntarealer, og mangelen spesielt ved skolen. Man er bekymret for fragmentering og nedbygging av eksisterende grønt- og friområder. Refstaddammen trekkes frem som et stort naturmangfold, med bl.a. salamandere som bør vernes. Det ønskes nedtrapping av bebyggelse mot eksisterende boligområder og større boligvariasjon med rekkehus og eneboliger. Lav bebyggelse sør for Bjerkebanen for å beholde utsikten foran banen. Boligtilbud til pensjonister etterspørres.

Plan- og bygningsetatens samlede kommentarer til bemerkningene

Planprogram med VPOR som styringsverktøy

I kommuneplanens vedtak om hensynssoner for felles planlegging ligger det implisitt at krav til felles planlegging kan løses med ulike styringsverktøy som områderegulering, planprogram, områdeprogram og andre veiledende planer. Planprogrammet er i henhold til plan- og bygningsloven, og gjelder for oppfølgende detaljreguleringsplaner. Planprogrammet gir føringer for nødvendige forbindelser, strukturer, høyder, utnyttelse og funksjoner for å sikre en helhetlig utvikling av

området samtidig som intensjonen er at man i videre detaljregulering og konsekvensutredning skal kunne utrede og utforske ulike løsningsforslag innenfor planprogrammets handlingsrom. VPOR er ikke en juridisk bindende plan, men brukes som et underlag for å stille rekkefølgekrav og inngå utbyggingsavtaler når tomtene i planområdet detaljreguleres. Planprogrammet skal ligge til grunn for videre detaljreguleringer i området, og sikre viktige helhetsgrep, slik at området kan reguleres og bygges ut etappevis. Et planprogram med VPOR gir i det videre unntak fra kravet til felles plan som stilles i Kommuneplanen.

Byantikvarens bemerkning om at planprogrammet ved offentlig ettersyn i for stor grad konkluderte før konsekvensutredning er gjennomført, er tatt til følge. Det byplangrepet som nå framsendes til politisk behandling er gjort mer fleksibelt, og byrommenes og områdets kvaliteter er ikke gjort avhengig av riving av bebyggelse som er oppført på Byantikvarens gule liste. For eksempel ser man at «Bjerkebåndet» kan føres både foran og bak hovedtribunen, og at helhetsgrepet står like sterkt. I tillegg er det krav til at flere av feltene reguleres og konsekvensutredes samlet slik at helheten i området ivaretas i den videre detaljeringen, og slik at konsekvenser for tribunebebyggelsen sees samlet.

Analyser og utredningskrav

Flere etater hadde bemerkninger knyttet til utredningskrav som er fulgt opp i møter og nedfelt i utredningsprogrammet. Blant annet er temaet klima og miljø betydelig skjerpet og bedre beskrevet i revidert planprogram etter innspill fra Klimaetaten. Etter innspill fra bydelen er kollektivtransport, funksjonsmiks og sosial bærekraft tatt inn som undertema. Etter innspill fra blant annet Bymiljøetaten er konsekvensutredning av bilbruk og parkering også tatt inn under temaet transport. Etter innspill fra Byantikvaren er landskap og fjernvirkning av bebyggelse tatt inn som tema med krav om konsekvensutredning. Bebyggelse og høyder, Bebyggelsesstruktur og -typologi og kvalitet og utforming er i tillegg blant undertemaene som er tilført kapittel 5 etter offentlig ettersyn. Byantikvarens innspill om utredningskrav til bevaring av Skinnsenteret er ikke tatt til følge.

I etterkant av offentlig ettersyn er også trafikkanalysen oppdatert og utvidet med en del som drøfter nullvekstmålet i NTP og kommunale føringer angående trafikk og klimamålsetninger.

Medvirkning

Når det gjelder kommunal arbeidsgruppe og grensesnitt for arbeid med VPKL har denne koordineringen ganske riktig vært noe mangelfull frem til offentlig ettersyn. Arbeid med planprogrammet ble forestått av en privat forslagsstiller frem til offentlig ettersyn, og PBE hadde ikke anledning til å drive en kommunal koordineringsgruppe. I etterkant av høringsperioden har imidlertid framdrift for planprogrammet blitt justert for å sikre samkjøring av VPOR og VPKL, og en bedre kommunal koordinering. Det har vært gjennomført møteserier med flere kommunale etater og det har vært kontakt mellom konsulent for VPKL og VPOR. Det har også vært gjennomført møter med Undervisningsbygg og det er gjort endringer i både VPOR og skoleprosjektet for å

sikre et godt grensesnitt. Attivo AS har vært orientert pr e-post og telefon, men har først og fremst hatt sin dialog i forbindelse med deres innsendte planinitiativ.

Trafikk, gatesnitt og parkering

I etterkant av offentlig ettersyn er trafikkanalysen og planprogrammet bearbeidet og supplert. Adkomst og sirkulasjon er tydeliggjort i egne illustrasjoner i planprogrammet. Parkering på området er tenkt løst i parkeringskjellere under boligfeltene, samt under indre bane. Adkomst til feltene S1 og S2 vil skje via Refstadveien. Det vil fortsatt være stengt for gjennomkjøring fra Refstadveien til krysset Eltonveien/ Haugmannsveien. I etterkant av offentlig ettersyn er kulvert nord for Refstad skole fjernet, og terrenget skal reetableres. BYMs innspill om bredere fortau i Refstadveien er tatt til følge. Veibredden for Refstadveien har tatt utgangspunkt i Strategisk plan for Hovinbyen sitt forslag om 22,5 meters bredde for Bjerkedalen men har blitt økt til 23,5 meters bredde i samråd med BYM. Dette muliggjør fremføring av trikk fra sentrum, via Bryn, til Bjerke og evt videre til Årvoll i tråd med Nord-sydaksen i Strategisk plan for Hovinbyen. Gatesnittet på 23,5 meter er basert på kollektivfelt kombinert med biltrafikk, med egne sykkelfelt på hver side. PBE mener det er viktig å se veiens bredde utifra planområdets karakter, og mener dette snittet vil tilfredsstille behovet på Bjerke. Refstadveien mellom feltene N2 og N6 er økt til 30,5 meter bredde med eget kollektivfelt og plass for kollektivholdeplass, for å prioritere fremkommelighet for kollektivtrafikken frem mot krysset samt trafiksikkerhet ved holdeplass.

Økern Torgvei

De sydlige feltene i Parkbyen vil ha adkomst fra Økern Torgvei, da det er mer utfordrende å legge den til Økernveien på grunn av terreng. I en reguleringsplan fra 1979 er Økern Torgvei regulert videreført til Refstadveien (saksnr. 197902972). Det er imidlertid enighet om å ikke realisere reguleringen, som vil si at en bussforbindelse i Økern Torgvei og videre gjennom området heller ikke er aktuell. Det har blitt gjort revisjoner av VPOR for Skoletorget og Økern Torgvei i samråd med Undervisningsbygg og Bymiljøetaten slik at man får en trygg og trafiksikker utforming av den viktige atkomstsituasjonen for Refstad skole.

Sosial infrastruktur

I etterkant av offentlig ettersyn har EBY anbefalt å sette av areal til skole i planområdet. Skolebehovsplanen for Hovinbyen er ikke helt ferdigstilt, men EBY ser for seg at det ikke vil være behov for skole på Bjerke de første 10 årene. Det foreslås derfor skole i felt S4+S6, men med mulighet for boligutvikling dersom skolebehovet ikke melder seg. Det settes av areal til 12-14 barnehageavdelinger, med mulig plassering i N4, N5, N8, S2, S4 eller T1 (indre bane). Øvrig kommunalt arealbehov til ulike typer bolig, kultur, idrett osv må avklares i forbindelse med detaljregulering.

Kultur og idrett

Det er ønskelig at biblioteket skal forbli på Bjerke, da det er et svært viktig kultur- og samlingssted med mye aktivitet, ved siden av sin hovedfunksjon som bibliotek. Dette er imidlertid ikke noe som kan fastsettes i planprogrammet, da dette er en helhetsvurdering som Deichmann og Kulturetaten gjør. Planprogrammet sikrer

imidlertid mulighet for bibliotek sentralt i området med tilstrekkelig areal. Etter offentlig ettersyn har det blitt satt inn betydelig innsats for å styrke planprogrammets innhold og handlingsrom hva gjelder idrett, kultur, rekreasjon og stedsbygging. Dette er oppsummert i «Mulighetsstudie Indre bane» (vedlagt). Flere av aktivitetene som folk uttrykker bekymring for skal forsvinne, har allerede, i regi av Bydel Bjerke, fått nye og flotte lokaler på Veitvet. Det er derfor lite sannsynlig at for eksempel Nysirkuset vil komme tilbake til Bjerke.

Bjerke gård

Bjerke gårds hage har hele tiden ligget inne som en offentlig tilgjengelig gårdspark. Det skal være et friområde med hage til rekreasjon og bygning til utadrettet kulturell virksomhet, som for eksempel et bydelshus. Det er lagt inn mulighet for at huset kan sambrukes av en barnehage, ikke brukes alene av sistnevnte. Å la gården inngå i et senter for ponni- og hesteinteresse vil gjøre arealet mindre allment tilgjengelig og derfor stride med intensjonen i VPOR-tiltaket. Det er etter offentlig ettersyn presisert at eksisterende trær i hagen skal bevares.

Høyder, utnyttelse og variasjon av bebyggelse

Illustrasjonene som lå ute til offentlig ettersyn var i stor grad basert på alternativ 1 av plangrepet som hadde et større preg av høye punkthus. Etter offentlig ettersyn har de tre alternativene blitt til ett. I det anbefalte plangrepet er høydene redusert og det åpnes for færre høyhus. Høydene i planprogrammet er omtalt som maks høyde, med forbehold om at tilfredsstillende bokvalitet oppnås. Utnyttelsen er fordelt slik at det blir en tyngre utbygging mot nord og med en mellomhøy utnyttelse i sydområdet. Utformingen av bebyggelse innenfor maks høyde vil bli vurdert i fremtidige detaljreguleringer. Planprogrammets kapittel 5 tar for seg krav til utredninger og undersøkelser. Bebyggelsesstruktur og typologier som bygger opp under områdets helhetlige struktur skal undersøkes i fremtidige detaljreguleringer. Bebyggelsen skal trappes ned mot eksisterende småhusbebyggelse og hvert byggefelt skal ha variasjon i høyder. Planprogrammet stiller krav om vindanalyse ved detaljregulering som foreslår høyhus, som skal undersøke hvordan vind og turbulens påvirker lokalklimaet. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

Refstadveien 60 – 74 (felt N2)

Attivo AS har en pågående plansak i felt N2. Dette planinitiativet ble stoppet av Plan- og bygningsetaten og oversendt til Byrådsavdeling for byutvikling der konklusjonen fra byrådsavdelingen ble at forslagsstiller gis anledning til å fremme sitt planinitiativ på egen risiko. Attivo AS ønsket økte høyder mot Trondheimsveien. I planprogrammet legges det opp til en makshøyde på 28 meter, og gjennomsnittlig 6 etasjer for felt N2. Det anbefales ikke å videreføre høyhusaksen langs Trondheimsveien av hensyn til bokvalitet og lokalklimatiske hensyn, samt for ikke å svekke den karakteren som eksisterende punktblokker langs Trondheimsveien har i dag som et landemerke i landskapet.

Bekkeåpning, overvannshåndtering og grønnstruktur

Vannmengden i bekken er liten med lite nedbør på grunn av topografien, og er derfor ikke en grunn i seg selv til å gjenåpne bekken. Det kan imidlertid anlegges en grønn

bekk som del av overvannshåndteringen og fordrøyningsystemet i området. Innledende studier av BGF samt krav til utredning av BGF i detaljregulering er nå tatt inn som tema i utredningsprogrammet. Det legges ikke opp til å bygge ned grøntområder som del av planprogrammet. Plangrepet vil muliggjøre opparbeidelse av 35 000 m² park og grøntareal. Bjerke gårdspark vil åpnes opp og bli en møteplass for lokalbefolkningen. Travsløyfa, som i dag er et privat område, vil tilgjengeliggjøres og bli en del av Bjerkeparken. I tillegg vil indre bane kunne benyttes til innendørs og utendørs idrettsanlegg, se mulighetsstudie for indre bane som er vedlagt planprogrammet til politisk behandling.

Kulturminner

Etter offentlig ettersyn er kapittelet om historisk utvikling styrket. Det ble avholdt flere interne møter med Byantikvaren med fokus på å avklare hvordan kulturminnene skal håndteres og innarbeides i kommende detaljreguleringsprosesser. Utredningsprogrammet angir at flere av kulturminnene skal identifiseres og beskrives ytterligere. Det skal undersøkes hvordan verdibevarende, gjenbruk/ombruk og transformasjon av enkeltkulturminner og anlegg kombinert med nybygging kan bidra i byutviklingen av Bjerke området. Hensynet til automatisk fredete kulturminner skal avklares i KU knyttet til detaljregulering. Der det gjøres funn skal det vurderes om lokaliteten kan og bør bevares, og eventuelt formidles/tilrettelegges.

Skinnsenteret inngår ikke i oppramsingen av kulturminner som skal konsekvensutredes selv om BYA nylig har ført denne opp på Gul liste. Dette fordi PBE ikke kan se at Skinnsenteret har en annen verdi nå enn da bygget ble vurdert under reguleringsprosessen i 2006 der BYA ikke motsatte seg riving av bygget. PBE mener videre at bygget har utfordringer knyttet til møtet med terrenget og synes det er uheldig å låse bygget til en bruk som generer tungtrafikk i nærheten av en skole.

Travets fremtid på Bjerke

Slik Plan- og bygningsetaten forstår Bjerke Trav Eiendom vil det nye travsportsenteret på Maura i Nannestad være større og mer egnet for treningsvirksomhet og at de profesjonelle trenerne også er tilbudt plass der. Det vil fortsatt være mulighet for å besøke ponnier på travområdet på Bjerke, ved at ponni- og travskolen skal bestå og videreutvikles. Rekruttering ivaretas blant annet gjennom et samarbeid med lokale AKS på nærskolene ved Bjerke. PBE mener det er positivt at Bjerke Travbane Eiendom ønsker å beholde konkurransetravet på Bjerke, i kombinasjon med bolig og næring, i tråd med Strategisk plan for Hovinbyens ambisjon om en flerfunksjonell by. Ved å beholde treningsanlegget vil det være lite rom for en slik flerfunksjonell utvikling av området. Når det gjelder Dyrehospitalet, gir ikke PBE eller planprogrammet føringer for nåværende og fremtidige leietakere i området.

Oversikt over de viktigste endringer og justeringer etter offentlig ettersyn:

Mål og rammer for planarbeidet: Det er lagt inn beskrivelse av medvirkning som har vært gjennomført etter offentlig ettersyn, oppdatert status på overordnede og pågående planer og planprosesser og lagt til beskrivelse av kulturminner og kulturlandskap og stedets karakter og identitet i stedsanalyse.

Planfaglige anbefalinger: Planavgrensning og feltstørrelser er justert på bakgrunn av eiendomsgrenser. Beskrivelse av miljø og bærekraft er styrket etter høringsinnspill fra Klimaetaten, likeledes et kapittel om identitet og stedsutvikling som beskriver travsportens utvikling, og Bjerke gård som hjerte i området og Bjerkebåndet som hovedpulsåre i stedsutviklingen.

Arealbruk, sambruk og blanding av funksjoner: Støyvurderingen har medført endringer langs Trondheimsveien og Refstadveien slik at næringsformål og offentlig tjenesteyting anbefales framfor eller sammen med boliger og barnehage, med konsekvenser også for andre delfelter lenger sør.

Utnyttelse og byggehøyder: Redusert eller økt utnyttelse og byggehøyder i enkelte felt som følge av justeringer på bebyggelse, feltstørrelser og uteareal.

Planalternativ: De tre planalternativene som var på offentlig ettersyn er omarbeidet til ett anbefalt planalternativ. Det er lagt inn mulige volumscenarier med illustrasjoner basert på anbefalinger for plangrep, arealbruk, byggehøyder, utnyttelse og uteoppholdsareal.

VPOR: Det er gjort endringer i sykkeltilrettelegging gjennom Bjerkekrysset og Refstadveien. Redusert kjørefelt og utvidet fortau i Refstadveien vest og i Økernveien, utvidet gatesnitt i Økern Torgvei for vegetasjonsfelt og trafikksikkerhetstiltak skolevei, Det anbefales at gangkulvert under travsløyfa rives og terrenget reetableres. Tiltaksliste og tiltakskart er oppdatert.

Program for plan- og utredningstema: Avsnittet om trinnvis utbygging er tatt ut, da det er for tidlig å vurdere, mens avsnittet om felles reguleringer og avhengigheter, samt KU alternativer er konkretisert. I avsnittet om Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak i VPOR er det inkludert forslag til forutsigbarhetsvedtak, en konkretisering av det generelle forutsigbarhets-vedtaket i Kommuneplan 2015, i tråd med den gjennomføringsmodellen som har vært diskutert med EBY i etterkant av høringen.

Plan- og bygningsetatens anbefaling

Plan- og bygningsetaten (PBE) anbefaler at planprogrammet med veiledende plan for offentlige rom i sin helhet legges til grunn for framtidig byutvikling på Bjerke. PBE anbefaler at området rundt travbanen transformeres til et boligområde med varierte boligstørrelser og -typer, for å sikre et stabilt bomiljø, en variert befolkningssammensetning og muligheten for å bli boende på Bjerke gjennom ulike livsfaser og uavhengig av økonomisk evne. Potensialet for boliger innenfor tredje boligsektor bør utforskes.

PBE anbefaler at travbanen videreutvikles som en byintegrert flerbruksarena og mangfoldig møteplass. Med dette menes at indre bane i tillegg til å være nasjonalarena for trav, skal tilby et bredt utvalg av tilbud og aktiviteter til nærområdet som kan brukes utenom løpsdager. Selv om det er gjennomført en

mulighetsstudie for indre bane, må potensialet for sambruk og mulige driftsformer utredes og konkretiseres videre. Bjerke gård bør utvikles til en møteplass som viderefører kvalitetene i dagens gårdspark.

PBE anbefaler videre at nordområdet gis en høyere utnyttelse og mer urban karakter enn sydområdet, og at bebyggelsen langs travbanens nordre langside bidrar til aktivisering av de offentlige rommene både mot travbanen i sør og mot bebyggelsen i nord. Planprogrammet angir maksimale byggehøyder, men påpeker forbehold om at tilstrekkelig bokvalitet må kunne oppnås. PBE anbefaler derfor at flere av byggefeltene i nordområdet reguleres og konsekvensutredes samlet, og tilsvarende for sydområdet, slik at det sikres en helhetlig utvikling av området der konsekvenser for blant annet kulturminner, bokvalitet, lokalklima og miljø belyses samlet. PBE anbefaler at tiltak mot støy gjøres nærmest mulig støykilden, dernest at bebyggelsen brukes som skjerming mot støy, og at tiltak i fasaden kun tillates dersom dette ikke går på bekostning av øvrig bokvalitet og estetikk.

PBE anbefaler at den offentlige byromstrukturen tilrettelegges med trær og vegetasjon, og at eksisterende grøntstruktur videreføres og kobles sammen med grønne forbindelser som gir mulighet for rekreasjon, opphold og bynatur. Derfor anbefaler PBE også at lokalgatenettet utformes for å prioritere gående og syklende, samtidig som adkomst til eiendommer, varelevering, nød- og nyttetransport sikres nødvendig tilgjengelighet. Økern Torgvei anbefales opprettholdt som blindvei av hensyn til nærmiljø og skolevei, selv om det foreligger en gjeldende regulering som muliggjør gjennomkjøring til Refstadveien.

Refstadveien bør opparbeides som en bygate som prioriterer myke trafikanter med brede fortau, tosidig sykkelfelt og vegetasjon i tillegg til at det må muliggjøres fremføring av kollektivtrafikk. Refstadveien inngår i Nord-søraksen som Strategisk plan for Hovinbyen fremhever som en viktig akse for å knytte sammen boligområder i Hovinbyen, og som foreslås med trikk. PBE anbefaler at Refstadveien reguleres og opparbeides i kommunal regi, og at hele strekningen fra kryss over Trondheimsveien til Haraldrudveien reguleres samlet for å sikre fremføring av kollektivtrasé. Konsekvenser for eiendommer av breddeutvidelse må belyses, og tilstrekkelig bredde over Trondheimsveien må sikres.

Byrådet bemerker

Det er avholdt møte i saken den 22.01.2021 med Oslo Travklubb, jf. presentasjon vedlegg 18. De viser bl.a. til travklubbens lange historie i område, og at klubben vil bli nedlagt som følge av de planer som foreligger da de fratas treningsbaner og stallfasiliteter. Videre er det innkommet e-post av 03.12.2020 fra Jahn Schou og dokumenter fra Oslo Travklubb, jf. vedlegg 13 og 14-17, om travsportens rolle på Bjerke og konsekvenser for dyrevelferden ved nedleggelse av Bjerke dyrehospital. Plan- og bygningsetaten har fått dokumentene til orientering, og uttaler i brev av 28.01.2021, jf. vedlegg 12, at dette er forhold som har vært kjent i planprosessen og at dette er behandlet og kommentert i det foreliggende forslaget til planprogram og veiledende plan for offentlige rom, og etaten har ingen ytterligere kommentar.

Byrådet ser at det er uheldig at Oslo Travklubb/travmiljøet rundt nasjonalarena for trav blir skadelidende, men tilslutter seg Plan- og bygningsetatens vurdering av at ved å beholde treningsanlegget vil det være lite rom for en flerfunksjonell utvikling av området. Når det gjelder ønsket om å beholde Bjerke dyrehospital, er ikke nåværende og fremtidige leietakere i området noe et planprogrammet kan gi føringer for.

I e-post av 19.02.2021 fra Bydel Bjerke, jf. vedlegg 19, kommenteres Oslo Travklubbs henvisning til at bydelen støtter oppretting av et hestesportsenter. Bydelen presiserer at ved planoppstart fattet flertallet i bydelsutvalget et vedtak hvor dette var med, men ved offentlig ettersyn av planforslag var det ikke noe formuleringer i den retning i bydelens vedtak av 10.10.2019.

Videre har Selvaag Bolig og Bjerke Travbane Eiendom holdt en presentasjon av sitt prosjekt for byrådsavdelingen den 11.02.2021, jf. vedlegg 20. Etter presentasjonen ble det mottatt et følgebrev av 18.02.2021 fra Selvaag Bolig, jf. vedlegg 21, samt brev av 01.02.2021 fra Bjerke Travbane Eiendom AS, jf. vedlegg 22, og brev av 01.02.2021 Selvaag Bolig og fra Bjerke Travbane Eiendom AS, jf. vedlegg 23.

Byrådet har mottatt brev av 21.10.2020 fra Attivo, eier av felt N2, jf. vedlegg 11, som ønsker reduksjon i høyde/flytting av areal/eller redusert areal av på N5 og N6 hvor det foreslås byggehøyder på 42 meter, noe som komme til å legge unødvendig skygge på bakenforliggende områder og føre til manglende dagslys inn i eventuelle boliger. Plan- og bygningsetaten har fått dette til uttalelse og har kommentert dette i brev av 28.01.2021, jf. vedlegg 12. Plan- og bygningsetaten ser utfordringene som Attivo peker på, men understreker at byggehøyder kun er en anbefaling og at det gjennom planprosess må vises at kvalitetskrav kan tilfredsstilles for at disse høydene skal kunne videreføres og vedtas som detaljregulering for området. På denne bakgrunn vil ikke etaten anbefale at det gjøres endringer i de anbefalte tillatte maksimalhøyder i planprogrammet. Byrådet tilslutter seg denne vurderingen og viser til at dette må avklares i senere detaljregulering.

Videre har Attivo i brev av 09.03.2021, jf. vedlegg 24, kommentert flere av Selvaags innspill, herunder at det er viktig å få fastlagt byggegrenser for Refstadveien. Primært mener de at 30,5 meter som er avsatt bør være tilstrekkelige, men ved eventuell utvidelse må dette fordeles likt på begge sider, ikke bare på Attivos eiendom. Byrådet viser til at utformingen av Refstadveien skal vurderes i en senere reguleringsplan og at det derfor ikke tas endelig stilling til fremtidig utforming i denne saken.

Byrådet er opptatt av god byforming og mener foreliggende planprogram med veiledende plan for offentlig rom gir et godt grunnlag for en helhetlig utvikling av Bjerke i tråd med kommuneplanens arealdel 2015 og kommuneplanens samfunnsdel 2018. Utnyttelse, høyder og arealbruk balanserer på en god måte kommuneplanens bestemmelse om bymessig utforming med høy tetthet og lokalmiljøets ønsker om lavere bebyggelse. VPOR viser gode løsninger for sammenheng og kvalitet i gater, byrom og parker, sikrer nødvendig omfang av friområder og møteplasser, og gir et godt grunnlag for videre reguleringsarbeid. Byplangrepet viser god struktur med offentlige byrom og grønne forbindelser, samt et mulighetsrom for å videreutvikle Bjerke med utgangspunkt i dagens kvaliteter.

Byrådet understreker at prinsippene i arkitekturpolitikk for Oslo må følges opp i detaljreguleringer i området, med sikte på god og variert material- og fargebruk, samt å ivareta gode kvaliteter for boligene med uteområder. Byrådet vektlegger viktigheten av variasjon i boligtypologi og boligtilbud i området, hvor folk i ulike livsfaser kan bo og blir boende. Byrådet ønsker også å arbeide for at det i området kommer på plass en viss andel prosjekter for ikke-kommersielle leie og/eller eieboliger eller studentboliger.

Byrådet mener at bomiljø og bokvalitet prioriteres i anbefalt planalternativ, og at et lokalgatenett som prioriterer gående og syklende, samt viderefører grøntstruktur og naturkvaliteter, er riktig grep for Bjerke. Byrådet mener trikk i Nord-søraksen må sikres gjennom kommunal regulering av Refstadveien som bygate og at hele strekningen fra kryss over Trondheimsveien til Haraldrudveien må sees under ett, samtidig som konsekvenser for berørte eiendommer belyses grundig. Byrådet støtter at Økern Torgvei opprettholdes som blindvei uten gjennomkjøringsmulighet til Refstadveien.

Byrådet bemerker at travbanens potensial som flerbruksarena bør utforskes, og at bebyggelsen nord for travbanen må aktivisere de offentlige rommene på begge sider slik at det ikke vil oppfattes som om bebyggelsen har en forside og en bakside.

Byrådet slutter seg til PBEs vurdering og konklusjon. Byrådet anbefaler at planprogram med VPOR skal være retningsgivende for den videre plan- og byggesaksbehandlingen i området.

Økonomiske og administrative konsekvenser

Denne saken har ingen direkte økonomiske og administrative konsekvenser for kommunen. Saken legger føringer for reguleringsplaner med dertil hørende utbyggingsavtaler. Eventuelle økonomiske og administrative konsekvenser av disse sakene følges opp i den enkelte utbyggingsavtalesak og/eller de årlige budsjettene.

I fremtidige utbyggingsavtaler tas det sikte på at grunneierbidrag skal fullfinansiere den offentlige infrastrukturen beskrevet i VPOR. Dersom kommunen ikke sikrer fullfinansiering av de offentlige tiltakene gjennom anleggsbidrag, vil det i budsjettprosessen i etterkant måtte prioriteres midler til å gjennomføre tiltakene fullt ut. Sosial infrastruktur, som kommunen er pålagt ved lov å besørge, må bekostes av kommunen.

Bymiljøetaten er etter en gjennomført kvalitetssikring positive til å påta seg gjennomføringsansvaret for Bjerke. Et slikt gjennomføringsansvar vil få økonomiske konsekvenser for kommunen.

Vedlegg:

Byrådssak 182 av 09.09.2021 - Planprogram med veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke - Bydel Bjerke

182 1. Planprogram med veileende plan for offentlige rom for Bjerke

182 2. Stedsanalyse.pdf

- 182 3. Trafikkanalyse Bjerke.pdf
- 182 4. Parallelloppdrag.pdf
- 182 5. Støyanalyse.pdf
- 182 6. Oppsummering innspillsmøte indre bane.pdf
- 182 7. Mulighetsstudie indre bane.pdf
- 182 8. Innspill ved varsel om oppstart.pdf
- 182 9. Innspill ved offentlig ettersyn.pdf
- 182 10. Illustrasjonsplan.pdf
- 182 11. Brev av 21.10.2020 fra Attivo.pdf
- 182 12. Plan- og bygningsetatens brev av 28.01.2021.pdf
- 182 13. E-post av 03.12.2020 fra Jahn Schou.pdf
- 182 14. Dokument fra Oslo Travklubb Vedlegg 1.pdf
- 182 15. Dokument fra Oslo Travklubb Vedlegg 2.pdf
- 182 16. Dokument fra Oslo Travklubb Vedlegg 3.pdf
- 182 17. Dokument fra Oslo Travklubb Vedlegg 4.pdf
- 182 18. Presentasjon av 22.01.2021 fra Oslo Travklubb.pdf
- 182 19. E-post av 19.02.2021 fra Bydel Bjerke.pdf
- 182 20. Presentasjon fra Selvaag Bolig.pdf
- 182 21. Følgerebrev av 18.02.2021 til presentasjon fra Selvaag Bolig.pdf
- 182 22. Brev av 01.02.2021 fra Bjerke Travbane Eiendom AS.pdf
- 182 23. Brev av 01.02.2021 fra Selvaag Bolig og Bjerke Travbane Eiendom.pdf
- 182 24. Brev av 09.03.2021 fra Attivo.pdf
- Notat 1170/2021 - Spørsmål til planprogram og veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke fra Sofia Rana (R) - Foreløpig svar
- Notat 1264/2021 - Planprogram og veiledende plan for offentlige rom (VPOR) for Bjerke - Svar på spørsmål 1c, 4, 18a og 18c fra Sofia Rana (R)

Nye vedlegg:

Presentasjon - Planprogram VPOR Bjerke - 29.11.2022

Innhold

Del 1: Mål og rammer for planarbeidet	40
1.1 Innledning	41
1.2 Medvirkning	43
1.3 Planstatus	46
1.4 Stedsanalyse	54
Del 2: Planfaglige anbefalinger	76
2.1 Mål for byutviklingen	77
2.2 Byplangrepet	81
2.3 Miljø og bærekraft	90
2.4 Identitet og stedsutvikling	94
2.5 Gatebruk og tilgjengelighet	99
2.6 Byromsstruktur og byliv	107
2.7 Bebyggelsesstruktur, typologi og boligutvikling	112
2.8 Arealbruk, sambruk og blanding av funksjoner	115
2.9 Blågrønn struktur og overvannshåndtering	121
2.10 Utnyttelse og byggehøyder	125
Del 3: Planalternativ	128
3.1 Utvikling av planalternativet etter offentlig ettersyn	130
3.2 Nullalternativet	130
3.3 Planalternativet	132
Del 4: Veiledende plan for offentlige rom	140
4.1 Tiltakskart	141
4.2 Beskrivelse av tiltakene	142
4.3 Kvalitet og standard	172
Del 5: Krav til prosess og metode	174
5.1 Oversikt over plan- og utredningstema	175
5.2 Program for plan- og utredningstema	175
5.3 Metode og fremstilling	184
5.4 Videre planlegging og prosess	184
Del 6: Innspill ved offentlig ettersyn	188
Del 7: Endringer etter offentlig ettersyn	196

Vedlegg:

1. PBEs stedsanalyse Bjerke
2. Trafikkanalyse
3. Dokumentasjon av avholdt parallelloppdrag
4. Støyanalyse
5. Oppsummering innspillsmøte indre bane
6. Mulighetsstudie indre bane
7. Uttalelser ved varsel om oppstart
8. Uttalelser ved offentlig ettersyn
9. Illustrasjonsplan

1.1 Innledning

1.1.1 Bakgrunn

Bjerke Travbane Eiendom AS har utarbeidet forslag til planprogram med veiledende plan for offentlige rom på Bjerke i samarbeid med Plan- og bygningsetaten. Normalt er dette en type planarbeid som i sin helhet gjøres av kommunen, men det har i dette tilfellet blitt gjort en avtale hvor dette utføres av privat aktør, men i tett samråd med kommunen. Det er flere ulike grunneiere innenfor arealet som inngår i planområdet, men den største eieren er Bjerke Travbane Eiendom (BTE). Travvirksomheten med anlegg på Bjerke Travbane eies av BTE med Det Norske Travskap (DNT) som majoritetseier av aksjene. DNT eier flere travbaner rundt om i Norge, med Bjerke Travbane i Oslo som den største.

Bjerke Travbanes mål er å sikre en langsiktig og sunn utvikling av norsk travsport, sikre grunnlag for oppdrett av travhester i Norge samt å forestå driften av Bjerke Travbane. Travet skal alltid stå i hovedfokus på Bjerke, være kjernevirksomheten og grunnstenen for videre utvikling av området. All utvikling skal være bærekraftig. Riksarenaen vil utvikles til en ren løpsbane med moderne fasiliteter for sporten. Bjerke Travbane har som mål å legge til rette for at kommunale og lokale behov i området kan løses i flerbruk med travet. Områdets store flater stilles i stor grad til rådighet for kommunen og vil kunne utvikles i samspill.

1.1.2 Formål med planarbeidet

Formålet med planarbeidet er å fastsette et plangrep for Bjerke på overordnet nivå som sikrer en helhetlig stedsutvikling på Bjerke selv om området skal utvikles over tid og gjennom flere ulike detaljreguleringsprosesser. Planprogrammet identifiserer hvilke kvaliteter som må sikres i bebyggelse, anlegg og byrom i det videre planarbeid. Det tas også stilling til videre plan- og konsekvensutredningstema samt gis føringer for felter som må reguleres samtidig.

Det fastsettes en overordnet struktur for gater, byrom og delområder slik at det kan skje en etappevis, men samtidig helhetlig utvikling i området. Det vil i de enkelte detaljreguleringsplaner stilles krav om dokumentasjon av kvalitetsoppnåelse og gjennomføring som støtter opp om de føringer som er gitt i planprogrammet.

Med sin plassering i den nordlige del av Hovinbyen, et

område utpekt som et av de viktigste arealreservene og satsningsområdene for byutviklingen i Oslo de neste årene, er mål og ambisjoner for Bjerke avstemt med kommunens overordnede strategi. Området har et høyt potensial for bolig-, næring og generell byutvikling med sin beliggenhet i randsonen av dagens indre by.

Med sin størrelse tilsvarende dagens indre by er Hovinbyen et sammensatt og mangfoldig område og kommunen presiserer i Strategisk plan for Hovinbyen at intensjonen er at områdets ulike delområder og særpreg skal styrkes og videreutvikles. Bjerke ligger i dag i det som nå betraktes som ytre by, men med direkte tilknytning til de store utviklings- og transformasjonsområdene på Økern og Løren. Hensikten med strategisk plan er å følge opp og vise et hovedgrep som tar opp i seg kommuneplanens mål om at veksten i Oslo skal tas innenfra og ut.

Målet med dette planprogrammet er å vurdere Bjerke travbane med tilliggende områder under ett, samt gi forutsetninger for en bedre sammenheng og en god bymessig utvikling i tråd med områdets særskilte, stedegne kvaliteter. Planområdet skal få en bymessig utvikling og Bjerke skal styrkes i rollen som et lokalt sentrum med sin egen identitet som bygger opp under og supplerer travbanen som i dag er en sterk markør og et målpunkt i området.

Målet med planarbeidet for Bjerke kan oppsummeres slik:

- Bjerke Travbane skal videreutvikles og bli en byintegrert travbane som fortsatt skal være en riksarena, men også et flerfunksjonelt nærmiljøanlegg som er et mål- og møtepunkt i lokalmiljøet.
- Det skal sikres en bedre tilgjengelighet til og gjennom området. Gode forbindelser for gående og syklende både i nord-sydlig og øst-vestlig retning bygger opp under målet om grønn mobilitet og det er lagt vekt på å etablere nye by- og gaterom som er tilgjengelige for alle.
- Bjerke som lokalsentrum skal videreutvikles og styrkes og nybygging i området skal støtte opp under dagens sterke identitetsmarkører; travbanens storslåtte anlegg. Riving av bebyggelse og omlegging av strukturer skal skje slik at det støtter opp under framtidige utviklingsmuligheter for travet samtidig

som det legges til rette for en transformasjon til et levende byområde.

- Bjerke skal videreutvikles med mangfold og variasjon, med en vekt på en utvikling av urbane boliger.
- En effektivisering av travfunksjonene, ved omdisponering og fortetting av funksjoner frigjør arealer til byutvikling med høyere utnyttelse enn i dag. Det er naturlig at Bjerke sentrum mellom travbanen og Trondheimsveien får en mer urban utforming og utnyttelse, mens områdene i sydvest vil domineres av boliger med tilhørende funksjoner.
- Bjerke skal få et levende bomiljø, preget av de menneskene som bor her. Det skal skapes gode bomiljøer og området skal bidra til en bedre by til glede for alle generasjoner. Oslo har alltid hatt en tilknytning til fjorden og med Bjerke sin unike beliggenhet og utsyn over fjorden skal det være et mål å gi tilgang til denne for de fleste.
- Leke- og uteoppholdsarealer skal ha høy kvalitet og være i tråd med kommunens normer. Utbyggingsområdene innenfor planområdet vil variere noe i tetthet og volum, med krav om tilfredsstillende av Oslo kommunes utearealnorm.

Planområdet er underlagt «Hensynssone - krav om felles planlegging» i henhold til Kommuneplan 2015, Oslo mot 2030. I samråd med forslagstiller er det besluttet at det skal utarbeides et overordnet planprogram som omfatter hele hensynssoneområdet. Planprogrammet skal benyttes til å avklare og fastsette overordnede rammebetingelser for arbeidet med senere reguleringsplaner, jf. Forskrift om konsekvensutredninger for planer etter plan- og bygningssloven, § 12. Når planprogram er fastsatt stiller dette krav om utredning av temaene i kommuneplanen § 11.2 i videre detaljplanlegging. Dette gir grunnlag for unntak fra krav til felles planlegging for etterfølgende detaljreguleringer (jf. Kommuneplanen § 17.1 nr. 2).

Planprogram med VPOR er et planverktøy som Oslo kommune bruker for å styre arealutvikling i et område der det ikke er ønskelig eller hensiktsmessig å gjennomføre en områderegulering. Planprogrammet skal gi et grunnlag for avklaring av gateroms- og byromsstruktur på overordnet nivå og vise en hensiktsmessig inndeling av felter for videre detaljregulering. Det anbefaler rammer for arealbruk, utnyttelse og byggehøyder innenfor de enkelte delfelt. Endelig og konkret utnyttelse og fastsettelse

av byggehøyder for det enkelte delfelt besluttet i detaljregulering.

Veiledende Plan for Offentlige Rom (VPOR) inngår som en integrert del (se kapittel 4) av planprogrammet. VPOR er et planverktøy som kommunen benytter for å sikre en sammenhengende struktur av offentlige rom for et større område. Det angir gater, parker og plasser som skal opparbeides eller oppgraderes ved utvikling av området, men det må presiseres at endelig og konkrete størrelser og plassering av byrom besluttet i detaljregulering. VPOR viser også viktige gang- og sykkelforbindelser og det gis føringer for bruk av første etasje for de deler av bebyggelsen som grenser mot sentrale byrom. Tiltakene i VPOR sikres gjennom rekkefølgebestemmelser i detaljreguleringsplaner for de enkelte feltene. Dette vil igjen danne grunnlag for utbyggingsavtaler som inngås mellom grunneiere/utbyggere og Oslo kommune.

1.1.3 Bruk av planprogram med veiledende plan for offentlige rom (PP med VPOR)

I henhold til plan- og bygningsslovens (pbl) § 4-1 skal det utarbeides planprogram for alle reguleringsplaner som kan ha vesentlige virkninger for miljø og samfunn. Etter pbl § 4-2 annet ledd, skal det også gjennomføres konsekvensutredning. I henhold til forskrift for konsekvensutredninger

§ 14 kan planprogram benyttes for å avklare og fastsette overordnede rammebetingelser for senere reguleringsplaner innenfor planområdet. I henhold til KP2015 er Bjerke underlagt krav om felles planlegging (jf. § 17.1, hensynssone H-810_2). Utarbeidelse av planprogram med VPOR for Bjerke oppfyller krav til felles planlegging.

Plan- og bygningsetaten har bedt om at det utarbeides planprogram med VPOR for Bjerke samtidig. Tidligere har en VPOR blitt utarbeidet i etterkant av et planprogram. Ved å lage planprogram og VPOR samtidig, blir planprosessen mer helhetlig og effektiv og det muliggjør at de kommunale etatene kan gjøre en samlet vurdering av byutviklingsmål og -behov for Bjerke.

Bymiljøetaten (BYM) har hatt ansvar for å lage en veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) for planområdet. Denne planen har som formål å få nødvendig oversikt over eksisterende infrastruktur under bakken (som ulike typer vann- og avløpsledninger, kabler, kummer m.m.) og samtidig planlegge for nødvendig og ny infrastruktur. Dette sikrer en mer helhetlig planlegging av nødvendige tiltak over og under bakken. Det er

Eiendoms- og byfornyelsesetaten som er ansvarlig for kostnadsberegning av tiltakene i VPOR og VPKL. VPKL følger som vedlegg til planprogrammet, men er gjort unntatt offentlighet for aktører som ikke er en del av Oslo kommune jfr. offentlighetslova §24, 3.ledd.

I tilknytning til utarbeidelsen av Planprogram med VPOR for Bjerke er det laget følgende utredninger som følger som vedlegg:

- ▶ Stedsanalyse (Plan- og bygningsetaten, 2016)
- ▶ Trafikkanalyse (Norsam/Lala Tøyen, 2020)
- ▶ Evalueringsrapport fra gjennomført parallelloppdrag som belyser tre mulige utviklingsscenarier av Bjerke (Bjerke Travbane Eiendom/Civitas/Lala Tøyen, 2017)
- ▶ Støyanalyse (Brekke & Strand Akustikk, 2020)
- ▶ Veiledende Plan for Kabler og Ledninger (VPKL) (Bymiljøetaten, unntatt offentlighet)
- ▶ Kostnadsberegning av tiltak (Eiendoms- og byfornyelsesetaten, unntatt offentlighet)

1.2 Medvirkning

1.2.1 Målgruppe for planprogrammet med veiledende plan for offentlige rom

Målgruppe for planprogrammet er alle som skal drive planlegging eller er berørt av planlegging på Bjerke. Dette omfatter kommunale saksbehandlere både i etater, foretak og bydelen, grunneiere og andre som har partsinteresse.

1.2.2 Organisering, samarbeid og medvirkning

Mange føringer for planarbeidet på Bjerke er allerede gitt i kommuneplanen og/eller i andre overordnede planer blant annet Strategisk plan for Hovinbyen. Det er allikevel viktig med gode medvirkningsprosesser slik at deltagerne er godt informert og en aktiv del av plandialogen. Deltagelse i medvirkningsprosesser sikrer ikke medbestemmelse, men reell medvirkning innebærer at deltagere har mulighet til å påvirke planarbeidet innenfor tydelige rammer.

I forbindelse med planprogrammet har det blitt avholdt åpne møter for berørte og interesserte i forbindelse med oppstart av planarbeid i 2017 og i forbindelse med offentlig ettersyn i 2019. Møtene ble begge avholdt i Hestesportens Hus på Bjerke og omlag 100 mennesker møtte opp på begge møtene. I forbindelse med offentlig ettersyn ble det også redegjort for planarbeidet i åpen halvtime i Bjerke

bydelsutvalg samt avholdt stand på Bjerke bibliotek én ettermiddag der interesserte kunne stille spørsmål og få informasjon.

Under og i etterkant av offentlig ettersyn har det vært gjennomført møter med flere offentlige virksomheter og kommunale etater for å imøtekomme bemerkninger og for å sikre grensesnitt mellom planprogrammets innhold og planarbeid i de ulike etater (f.eks. Veiledende Plan for Offentlige Rom (VPOR) og Veiledende Plan for Kabler og Ledninger (VPKL)) samt møter for å løse konkrete problemstillinger som kom inn i høringsuttalelsene ved offentlig ettersyn.

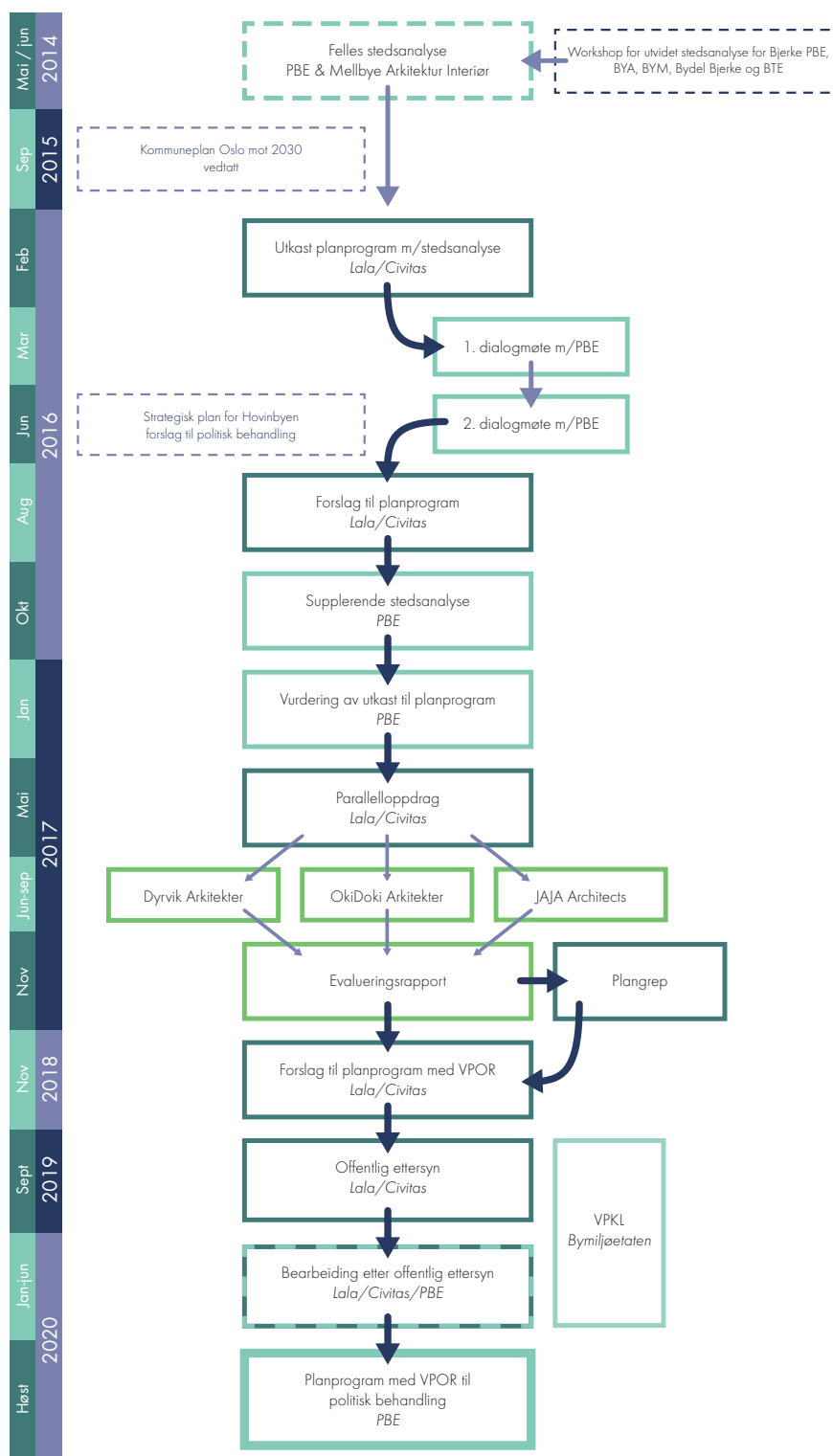
I februar 2020 ble det gjennomført et innspillsmøte i forbindelse med igangsetting av arbeid med mulighetsstudie for indre bane. Her deltok representanter fra Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Bydel Bjerke, Oslo idrettskrets, Oslo kulturskole, Årvoll fotball, All Things Live Norway (konsert/event-arrangør), Tøyen sportsklubb, Bjerke Storvel, Linderud IL og Linderud og omegn vel. Tøyen sportsklubb og Tverga, nasjonalt ressurscenter for egenorganisert idrett og fysisk aktivitet, var invitert til å holde innlegg. Oppsummering av dette møtet ligger som vedlegg V til planprogrammet.

Selvaag Bolig gjennomførte vinteren 2020 en digital spørreundersøkelse, i samarbeid med og med innspill fra Bjerke Travbane Eiendom og Bydel Bjerke. Verktøyet som ble brukt var det kartbaserte, digitale spørreundersøkelsesverktøyet Maptionnaire. Undersøkelsen ble gjennomført på fire uker i perioden 06. mars - 06. april 2020. For å distribuere undersøkelsen ble det sendt ut e-post til aktører identifisert i en aktøranalyse. Spørreundersøkelsen ble også publisert på Bydel Bjerke sin Facebookside og på Akers Avis Groruddalens Facebookside og nyhetsbrev. Selvaag Bolig formidlet også gjennom sine digitale kanaler. Over 550 respondenter deltok i undersøkelsen, og man fikk innspill på spørsmål om boligpreferanser, stedstilknytning, og hva slags aktiviteter og steder folk setter pris på i området i dag, samt innspill på hva folk ønsker seg av tilbud og aktivitet i framtiden.

En digital undersøkelse gir ikke et representativt utvalg, men man får mulighet til å få innspill og svar fra grupper som ikke nødvendigvis stiller på åpne møter eller avgir høringsuttalelser i planprosesser.

I videre arbeid med detaljreguleringer samt tiltak som ikke krever planavklaring, særlig for offentlige rom, sosiale møteplasser og aktivitetstilbud, er det

avgjørende å involvere lokale krefter. Bydel Bjerke vil her være en viktig ressurs som må informeres og involveres. Det er et uttalt mål at Oslo skal være en aldersvennlig by og barn, unge og eldre er derfor grupper det er viktig å tenke særskilt på og gjennomføre tilpasset medvirkning for.



Prosess fram mot planprogram / VPOR

1.3 Planstatus

1.3.1 Statlige og regionale bestemmelser og retningslinjer

Statlige planretningslinjer for samordnet bolig-, areal- og transportplanlegging (26.09.2014)

I henhold til rikspolitiske retningslinjer for areal- og transportplanlegging skal arealbruk og transportsystem utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse, med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafikkssikkerhet og effektiv trafikkavvikling, slik at transportbehovet begrenses. Det bør legges vekt på korte avstander for daglige gjøremål.

Rikspolitiske retningslinjer for å styrke barn og unges interesser i planleggingen (20.09.1995)

Retningslinjene stiller krav til den fysiske utformingen av arealer og anlegg som skal brukes av barn og unge. Slike arealer skal være sikret mot forurensing, støy, trafikkfare og annen helsefare. De skal ligge i nærmiljøet og være store nok, og egne seg for lek og opphold i ulike årstider, og de skal kunne brukes av ulike aldersgrupper og gi mulighet for samhandling mellom barn og voksne. Kommunene skal avsette tilstrekkelig egnet areal til barnehager. Ved omdisponering av areal som er i bruk eller er egnet for lek skal det skaffes erstatning. Planprosessen skal organiseres slik at barns synspunkter kommer fram og barn og unge gis anledning til å delta.

Statlige planretningslinjer for klima- og energiplanlegging og klimatilpasning (28.09.2018)

Det skal være sammenheng mellom klima- og energiplanlegging og bolig-, areal- og transportplanlegging. Planleggingen skal bidra til reduksjon av klimagassutslipp, økt miljøvennlig energiomlegging og klimatilpasning. Gjennom risiko- og sårbarhetsanalyser tidlig i planprosessen skal det vurderes om klimaendringer gir et endret risiko- og sårbarhetsbilde. Det bør legges vekt på helhetlige løsninger og arealbruk med betydning for klimatilpasning, som også kan bidra til økt kvalitet i uteområder. Planer skal ta hensyn til overordnede blågrønne strukturer og overvannshåndtering. Bevaring, restaurering eller etablering av naturbaserte løsninger bør vurderes.

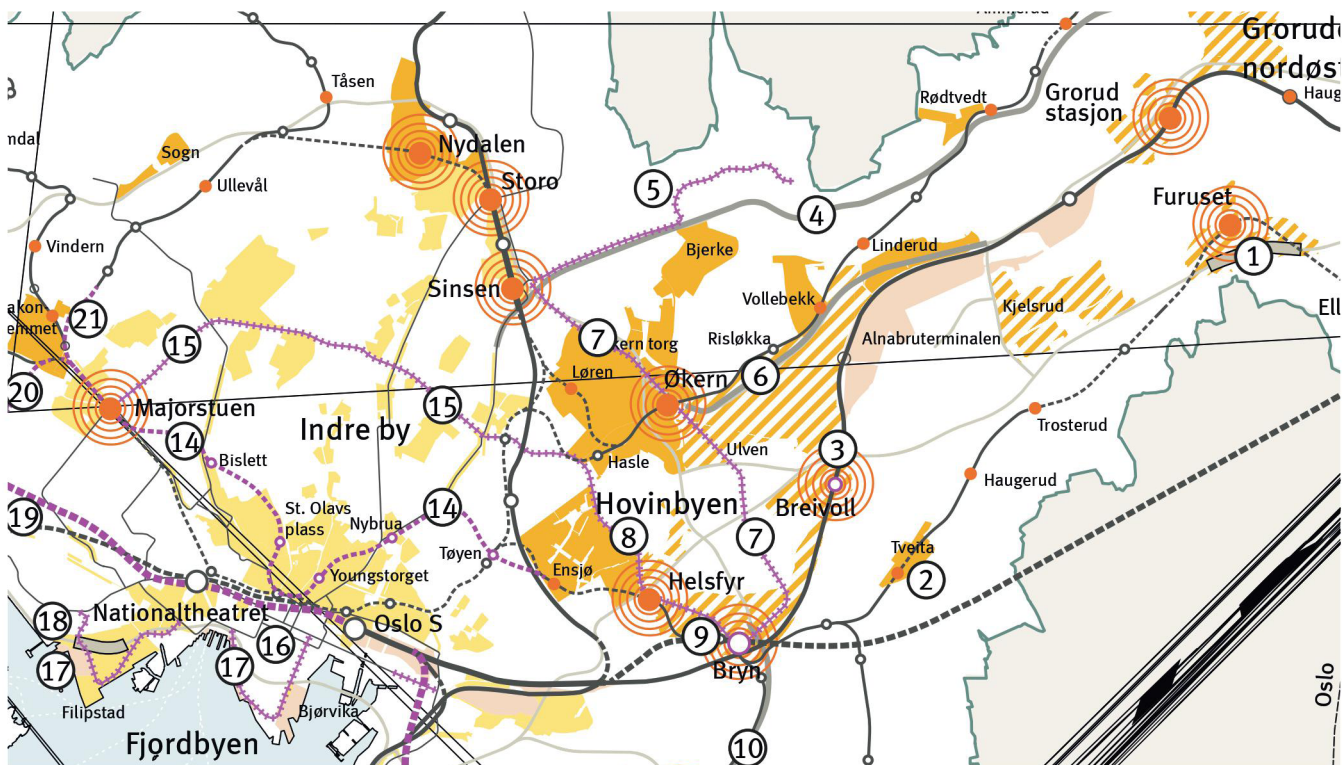
1.3.2 Kommunale planer og føringer

Kommuneplanen 2018 – kommuneplanens samfunnsdel (vedtatt 30.01.2019)

Samfunnsdelen redegjør for overordnede mål for kommunens virkeområder, med visjon om en "grønnere, varmere og mer skapende by og med plass til alle". Byutviklingsstrategien presenterer tre perspektiver for Oslo 2040: 1) "Hovedstaden - attraktiv og konkurransedyktig", 2) "Nullutslippsbyen - kollektivbasert, smart og grønn" og 3) "Hverdagsbyen - nabolagsverdier og enklere liv".

Strategien om å utvikle byen innenfra og ut langs banenettet, med indre-by-kvaliteter i nye områder er videreført fra tidligere, men med styrket vekt på lokalisering av boligbygging og næringsutvikling for å minimere bilbehov, samt smart byutvikling gjennom sambruk av arealer. Det er gitt tydeligere føringer om en variert boligstruktur, inkludert at kommunen skal legge til rette for prosjekter med rimelige boliger for alle. I utviklingsområder skal man ivareta og bygge opp under et allsidig næringsliv (inkludert håndverksbedrifter og mindre produksjon). Det skal tas grep for ytterligere å styrke og videreutvikle byens grøntområder, vassdrag, torg og møteplasser, grønne tak, vegger og restarealer. Grøntarealene skal både benyttes til rekreasjon, overvannshåndtering og matproduksjon. Nabolagsverdier og hensyn til omgivelsene skal vektlegges i all byutvikling og grundige medvirkningsprosesser fremheves. Det er presisert at arealdelens føring om områdeutnyttelse på 100 % for utviklingsområder er veiledende, og skal avklares gjennom felles plan.

Bruk av bygningsmasse og gjenbruk av bygningsmaterialer bør vurderes. Klimavennlige løsninger skal legges til grunn for nye bygninger og energismarte løsninger vurderes ved planlegging av større områder. Byutviklingsstrategien bygger i hovedsak på transporttiltak i KVV Oslo-Navet, revidert Oslopakke 3, Statens vegvesens systemanalyse for riksveiene i Groruddalen og Ruters strategiplan M2016. Bjerke ligger inne i byutviklingsstrategikartet mot 2030 sammen med ombygging av RV 4, Trondheimsveien mellom Sinsen og Grorud og trikk Sinsen-Tonsenhagen. Trikk fra Bjerke til Bryn er vist i arealstrategikartet fra 2030 mot 2050.



Kommuneplanens arealstrategikart mot 2030 (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

Kommuneplan 2015 – arealdelen - Oslo mot 2030 (vedtatt 23.09.2015)

Bjerke er avmerket med hensynssone med krav om felles planlegging iht § 17 og definert som utviklingsområde i ytre by. I § 11.2 a, pkt 1 a-g og tilhørende retningslinjer, som angir hvilke forhold som skal sikres gjennom felles planlegging for disse områdene, inkludert:

- ▶ Nødvendige areal til teknisk-, sosial- (skole, barnehage, sykehjem m.m.), blågrønn- og kulturell infrastruktur, samt idrettshaller/-anlegg.
- ▶ Bymessig utforming av området: høy tetthet med arkitektonisk kvalitet, finmasket gate- og byromsstruktur, variert arealbruk, utadrettede funksjoner i 1. etasje for sentrale gater/ byrom, gode solfylte byrom og integrering av viktige eksisterende steds kvaliteter.
- ▶ God tilgjengelighet med prioritering av gang- og sykkeltrafikk, sammenhengende grønnstruktur og gate- og byromsstruktur.
- ▶ Vei- og gatesystemet skal prioritere lokalsamfunnet fremfor gjennomgangstrafikk.

Bjerke regnes ikke som kollektivknutepunkt og planområdet ligger utenfor nedslagsfeltet for

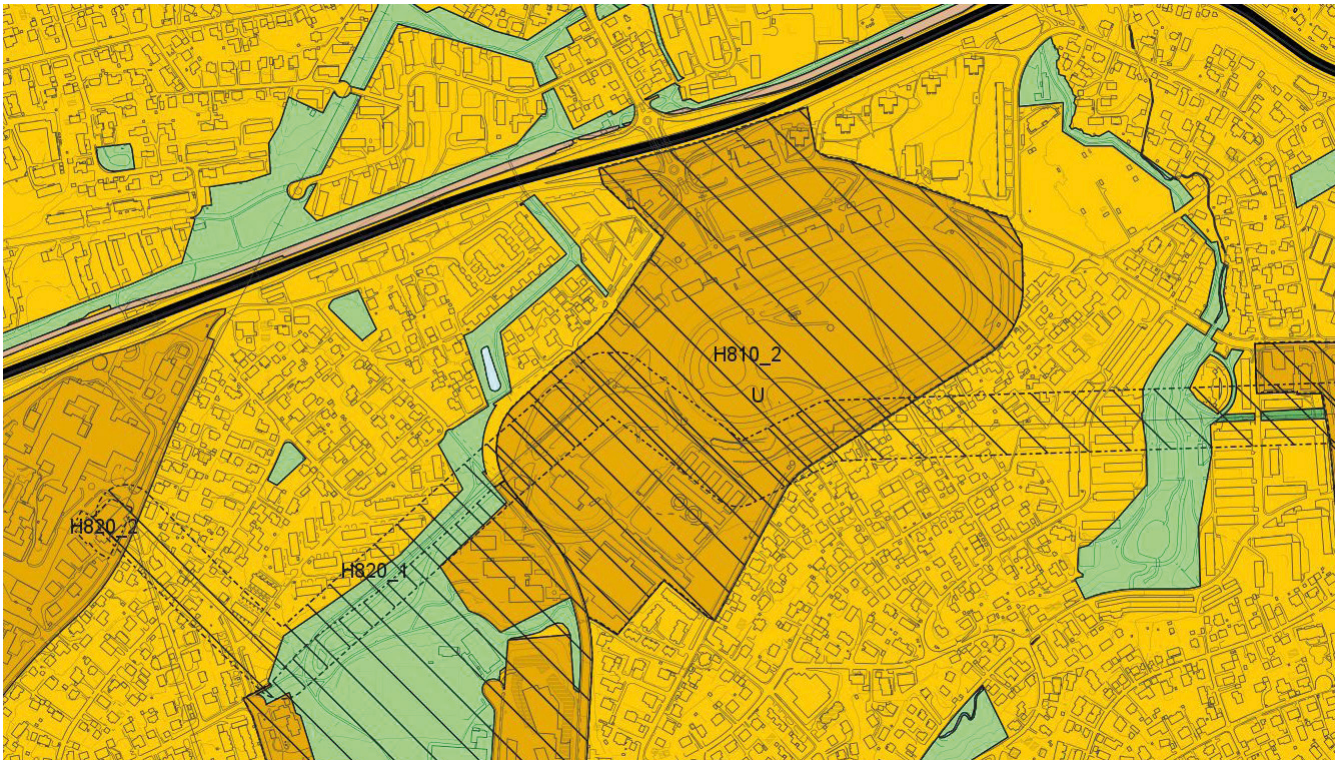
knutepunkt Økern. For utviklingsområder uten kollektivknutepunkt er det gitt retningslinjer om en samlet områdeutnyttelse på 100 %, anslagsvis 150-250 %-BRA avhengig av arealbruk og den enkelte tomts plassering i forhold til kollektivnettet og senterområder.

I henhold til retningslinjene under § 11.2 bør særlig viktig kulturminneverdier, naturverdier eller andre funksjoner viktig for områdets identitet bevares og videreutvikles som kvaliteter for fremtidig byutvikling. Det bør også vurderes hvordan behovet for en større byområdepark kan ivaretas innenfor byutviklingsområdene.

Høyspentanlegg innenfor området ligger innenfor hensynssone omforming belagt med retningslinjer i § 17.2 som legger føringer for omlegging av høyspenttrasé fra luft til jordkabel ved fornyelse/ oppgradering.

Temakart 1: Støy

Nordre del av planområdet ligger innenfor rød og gul støysone som følge av nærhet til Trondheimsveien, Refstadveien og Økernveien. Planområdet for planprogram Bjerke ligger, innenfor det som i kommuneplanen er definert som «avvikssone regionkjerne – regional korridor». Innenfor avvikssonen



Kommuneplan Oslo mot 2030. Bjerke er definert som et utviklingsområde i ytre by (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

kan støyfølsom bebyggelse plasseres i gul/rød sone dersom man oppfyller vilkårene i § 7.1.3 b i kommuneplanen. Det tillates ikke nye grunnskoler og barnehager i rød sone.

Temakart 2 og 3: Luftforurensning

Deler av området ligger innenfor mørk gul sone for konsentrasjon av nitrogendioksid (NO₂), vintermiddel > 40 u/m³ og årsmiddel 35-40 u/n³ og gul sone for svevestøv (PM₁₀) (35-44 u/m³) og mindre områder innenfor mørk gul sone (45-49 u/m³).

Temakart 5: Kulturminner

Kun et mindre område utenfor planavgrensningen i sørøst er avmerket på temakartet. Det er merket som avklart nasjonale kulturminner og er et spor etter en tidligere bosetning som er fjernet.

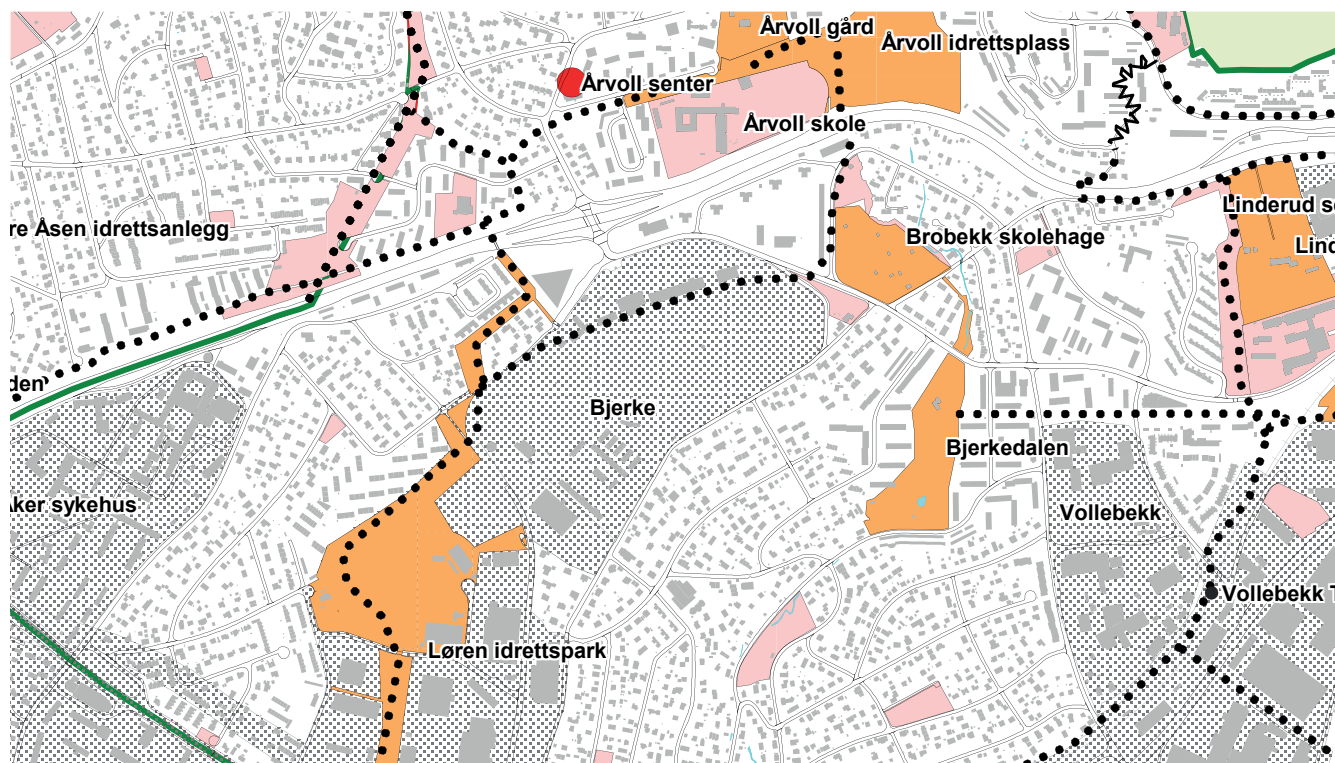
Temakart 7: Blågrønn struktur

Sørøstre område er avmerket som område med behov for fremtidig park på minimum 5 daa ved byutvikling. I sørvestre del av planområdet er turvei D2 avmerket som eksisterende hovedturvei/planmessig sikret og refstadbekken som fremtidig elv/bekk, prinsiplassering.

Kommunedelplan for torg og møteplasser (vedtatt 22.04.2009)

Kommunedelplanen skal videreutvikle eksisterende og tilrettelegge for etablering av et bredt spekter av torg og møteplasser i hele Oslos byggesone, fremme møteplassenes sosiale rolle i byen og tilrettelegge for gode prosesser i utviklingen av torg og møteplasser.

Kommunedelplanen markerer hele området som inngår i dette planprogrammet som område for etablering av torg / møteplass ved byutvikling. Det er også markert en overordnet forbindelse tvers gjennom området i øst-vestlig retning. Det skal utvikles torg/møteplasser med kvaliteter som angitt i § 5 og sikres som friområde eller offentlig trafikkområde/torg – plass i reguleringsplan for område. Bestemmelsenes § 7 sier at det skal sikres minst ett torg/møteplass for hver 20.000m² BRA. Samlet areal skal utgjøre minst 5 % av tiltakets BRA og gjelder i tillegg til krav om felles utearealer knyttet til boligbygging. I tillegg gir planene bestemmelser og retningslinjer for innhold, størrelse, utforming med mer. Med anslått områdeutnyttelse ved utvikling på omkring 100 % vil areal til torg/møteplass utgjøre ca. 10 000 m² for planområdet samlet. Sør og vest for Bjerke er det eksisterende grøntdraget vedtatt beholdt som torg/møteplass, det samme gjelder de eksisterende forbindelsene gjennom området.



YTRE BY - ØST					
BYGGEOMRÅDER (PBL § 20-4 nr.1)	Eksisterende torg/møteplass - Reguleringsplan opprettholdes	Torg/møteplass ikke opparbeidet - Reguleringsplan opprettholdes	Ny eller eksisterende plass - Reguleringsplan tilsettes	Nytt torg / møteplass - unntatt fra juridisk binding	Nytt torg/møteplass - prinsipp-plassering
OVERORDNET TORG/MØTEPLASS					
Torg/plass					
Annen overordnet møteplass					
Strøkgate eller annen gate som skal tilrettelegges som møteplass					
Overordnet forbindelse					
LOKALT TORG/MØTEPLASS					
OMRÅDE FOR ETABLERING AV TORG/MØTEPLASS VED BYUTVIKLING					
OMRÅDE MED RETNINGSLINJER					
Område med behov for torg/møteplass					
ANDRE OPPLYSNINGER					
Sentrumsområdet					
Områdeavgrensning for YTRE BY - ØST					
Bydelsgrense					
Område med områdefredning (KLM § 20)					
Bekk/elv som planlegges gjenåpnet					

Utsnitt kommunedelplan for torg og møteplasser (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

Kommunedelplan for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner (vedtatt 27.11.2002)

Det overordnede målet for Oslo er å bidra til en bærekraftig byutvikling med et konsentrert utbyggingsmønster og en samordnet areal- og transportutvikling. Oslo skal ha en effektiv og robust senterstruktur med livskraftige handelssentre. Byens

befolkning skal ha et godt og velfungerende handels- og servicetilbud i rimelig avstand fra boligen.

Strategisk plan for Hovinbyen (politisk behandlet 20.06.2018)

Strategisk plan for Hovinbyen ble behandlet i bystyret i juni 2018. Bystyrets vedtak ved behandling av strategisk plan omfattet 27 vedtakspunkter. Det er presisert i vedtaket at planen skal være retningsgivende for det videre arbeid med planlegging og gjennomføring av byutviklingen i Hovinbyen. Ved motstrid vil etterfølgende utredninger og planer gå foran Strategisk plan.

Planen er en oppfølging av kommuneplanen 2015 som gir rammer for byutvikling av Hovinbyområdet de neste tiårene og skal danne grunnlag for å skape løsninger som er i tråd med kommuneplanens målsetninger for området og nasjonale føringer for klimavennlig byutvikling. Planen viser et overordnet byplangrep for videre utvikling, samt strategier og tiltak for å omdanne de tunge lager- og industriområdene til en del av det velfungerende, flerfunksjonelle og finmasket indre Oslo. Alle byområder skal ha et variert boligtilbud og det er behov for utprøving av alternative boformer. Planen gir retningslinjer for bruk av utearealnormen i Hovinbyen. Planen gir også rammer for nyetablering, ombygging og bruk av transportinfrastrukturen for å redusere barrierer og miljøulempen. Medvirkning skal prioriteres i det videre planarbeidet.

Planen angir 6 strategier for bymessig byutvikling og 6 strategier for grønn og smart mobilitet.

Strategier for bymessig utvikling:

- Bebyggelsen som del av det offentlige rom
- Variasjon og kvalitet i boligutviklingen
- Blanding av funksjoner gir en levende by
- Styrking av offentlig program
- Næringsliv integrert i tett og flerfunksjonell by
- Historiske kvaliteter som stedsaker

Strategier for grønn mobilitet:

- Et bærekraftig energi- og ressurssystem
- Aktivt, attraktivt og blågrønt nettverk
- Finmasket gangnett
- Sykkelveinett for alle
- Samordnet kollektivsystem
- Bytilpasset vei- og gatenettverk

Konkrete plangrep som har betydning for Bjerke er:

- Bjerke er avmerket som område for bymessig byutvikling, med vekt på boliger
- Åpne førsteetasjer med stor grad/innslag av publikumsrettede funksjoner er vist i nordre område, samt langs Refstadveien og Økern Torgvei
- Sammenhengende grønnstruktur fra Marka til fjorden
- Gjenåpning av Refstadbekken
- Kollektiv/byakse fra Bjerke til Bryn (nord-søraksen)

Refstadveien er vist som del av "nord-sør aksen" som skal skape en sammenhengende forbindelse på strekningen Bjerke - Vollebakk - Haraldrud - Breivoll - Bryn. I planteksten beskrives gjennomgående midtstilt trikketrasé, men at aksen vil ha en variert karakter. Dette underbygges av illustrasjoner som viser varierende gatesnitt fra 32 m bredde med separat kollektivfelt i Hans Nilsens vei ved Bryn i sør, til 22,5 m med trikk og bil i samme trasé ved Bjerkedalen i nord. Ombygging av aksen til gate er prioritert tidlig i planperioden (før 2025). Nedbygging av Trondheimsveien er i tiltakslisten definert med prioritet 1 - nær fremtid.

Klima- og energistrategi for Oslo (vedtatt 22.6.2016)

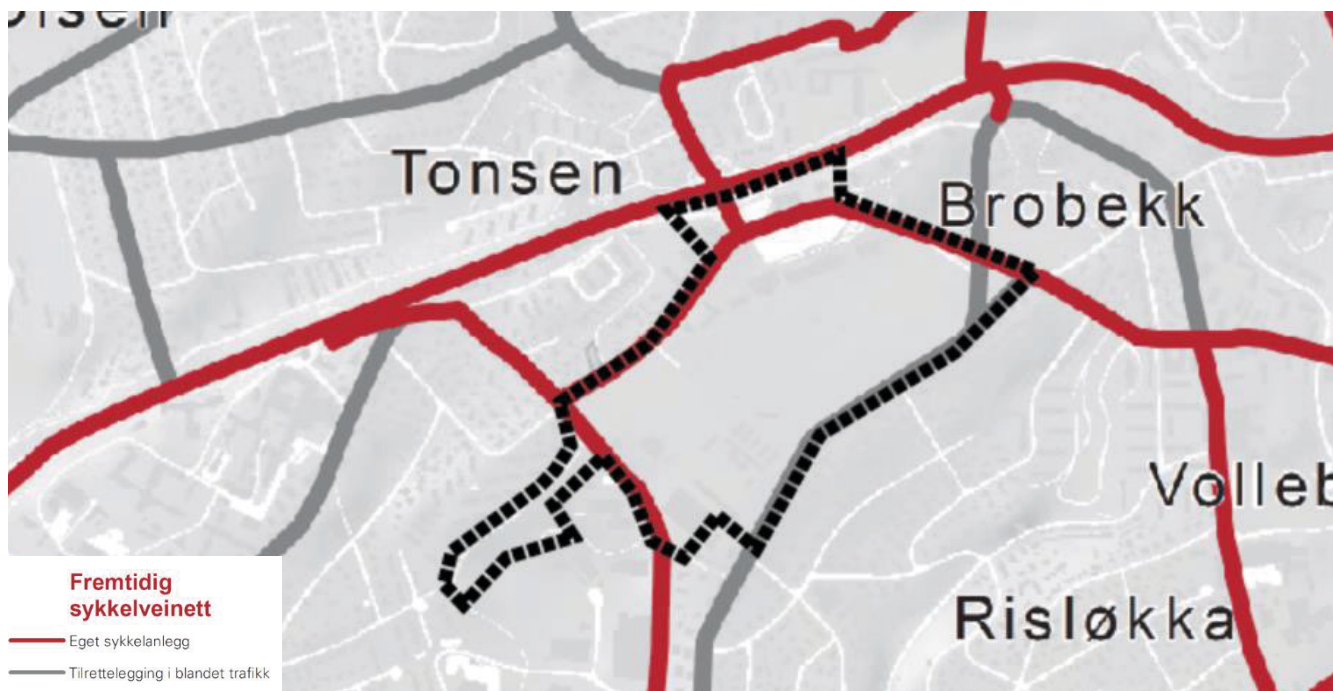
Strategien angir mål for reduksjon av klimagassutslipp i Oslo med 50 % i 2020 og 95 % i 2030, og angir 16 satsingsområder, bl.a. om reduksjon av biltrafikk og økt miljøvennlig transport, miljøvennlige energikilder, redusert energiforbruk og bedre ressursutnyttelse.

Klimatilpasningsstrategi for Oslo 2014-2030 (tatt til orientering 29.04.2015)

Klimastrategien angir seks satsingsområder for hvordan kommunen skal kunne tilpasse seg et endret klima med mer ekstremnedbør, høyere temperaturer og kraftigere vind: overvannshåndtering er et av hovedgrepene i strategien. Det er også fokus på bl.a. arealbruk og naturmiljø.

Byøkologisk program 2011-2026 (vedtatt 23.03.2011)

Programmet har som målsetning at byutviklingen skal skje i samsvar med byøkologiske prinsipper og at det skal skapes trivelige og miljøvennlige bydeler og nærmiljøer med servicetilbud innen gangavstand. Bystyret har valgt åtte innsatsområder som kommunen skal fokusere spesielt på, inkludert redusert forurensing, kretsløpbasert avfallshåndtering, miljøvennlige bygningsmiljøer/byrom og styrking av blågrønn struktur.



Sykelstrategi for Oslo 2015-2025 (Kilde: Oslo kommune/Statens Vegvesen)

Sykelstrategi for Oslo 2015-2025 (vedtatt 29.04.2015)

Strategien har som hovedmål at 16 % av alle reiser skal skje med sykkel. Strategien definerer tre innsatsområder; sykkel som del av byliv og byrom, tett sykkelveinett med egen Oslo-standard og at hele Oslo tar del i satsingen. Det anbefalte sykkelveinettet skal ikke oppfattes som absolutt eller endelig. Planen skal være et arbeids- og planleggingsverktøy for opparbeidelse av sykkelveinettet i Oslo.

Plan for sykkelveinettet viser tilrettelegging for sykkel i Refstadveien, Økern Torgvei, Årvollveien, Økernliveien og Refstadsvingen. Prinsippene for valg av sykkelløsning tilsier tilrettelegging med egen sykkelvei langs strekningen Refstadveien - Årvollveien. I Refstadsvingen - Økernveien er det foreslått sykling i blandet trafikk.

Oslostandarden for sykkeltilrettelegging (vedtatt 23.5.2018)

Oslostandarden er et av hovedtiltakene i Oslo kommunes sykkelstrategi og inneholder anbefalinger og føringer for utforming av sykkelinfrastruktur. Den angir praktiske løsninger for utforming av sykkelinfrastruktur og skal legges til grunn for bygging av sykkelveier.

Strategi for overvannshåndtering i Oslo 2013-2030 (vedtatt 05.02.2015)

Peker ut kursen for den fremtidige

overvannshåndteringen i Oslo med bedre helhet i overvannshåndteringen og med åpne og lokale løsninger som møter klimautfordringer, ivaretar miljøet og bruker overvann som ressurs i bylandskapet.

Skolebehovsplan 2019-2028 for grunnskoler og videregående skoler (vedtatt desember 2018)

Skolebehovsplanen beskriver at det forventes vekst i elevtallet på barne- og ungdomstrinnet i planperioden og at det forventes en betydelig boligutbygging rundt inntaksområdene til Løren og Vollebekk skoler. På barnetrinnet forventes det tilstrekkelig med kapasitet gjennom hele planperioden. På ungdomstrinnet vil det være forbigående overkapasitet. Utdanningsetaten anbefaler en utredning for økt kapasitet på ungdomstrinnet i området rundt Løren og Frydenberg. Utdanningsetaten utreder ny ungdomsskole ved Økern Torg i forbindelse med pågående reguleringsprosess. Den nye ungdomsskolen planlegges som U8 og vil kunne motta elever fra Løren og Refstad skoler. Ny skolebehovsplan for 2022-2031 planlegges lagt ut på høring våren 2021.

Behovsplan for idrett- og friluftsliv (høringsutkast mars 2020)

Behovsplanen er det viktigste planleggingsverktøyet for å nå byrådets mål for kommunens innsats på idretts- og friluftsområdet: Oslo skal være godt tilrettelagt for idrett og friluftsliv, spesielt for barn og unge. Behovsplanen peker på at idretts- og

friluftslivstilbudet er av stor betydning som arena for sosialisering og allmenn ferdighetsutvikling. Gode arenaer for fysisk aktivitet antas å ha en positiv innvirkning på utvikling, livskvalitet og fremtidig helse og liv og er en viktig forebyggende arena. Arealene, anleggene og rommene skal være av en kvalitet som gjør at barn og unge trives, og som stimulerer til trygghet, utfordring og mestringsopplevelser. For å skape sosiale møteplasser som treffer alle barn og unge, er det viktig å legge til rette med lokaler for utlån av utstyr og klubbhusfunksjoner.

Behovsplanens underlagsrapporter «Ung og aktiv i Oslo» og «Aktiv i storbyen» understreker det store behovet for aktivitetstilbud utover den tradisjonelle, organiserte idretten. Det er behov for et bredere tilbud med flere alternativ for å motvirke sosial ulikhet, viktigheten av tilbud som også retter seg mot voksne, eldre, ungdom, jenter og de som i mindre grad søker mot den organiserte idretten og konklusjonen om at «samfunnet gjør svært lite for å støtte alternativ lekbasert aktivitet som er forankret i en global ungdomskultur» (Ung og aktiv i Oslo s. 13)

Handlingsplan for en aldersvennlig by (vedtatt 13.12.2017)

Handlingsplan for en aldersvennlig by har en tverrsektoriell tilnærming til å håndtere utfordringer knyttet til en aldrende befolkning og urbanisering. Planen presenterer tiltak innenfor transport, bolig, utendørsområder og fysisk aktivitet, samfunnsdeltakelse, kommunikasjon og medvirkning. Tiltakene i planen skal bidra til å øke sosial deltakelse, fysisk aktivitet og redusere ensomhet blant den aldrende befolkningen.

Folkehelseplan for Oslo 2017-2020 (vedtatt 10.05.2017)

En overordnet strategisk plan for at kommunens virksomheter skal bidra til en samfunnsutvikling som fremmer folkehelse. Planen inneholder konkrete tiltak med utgangspunkt i tre hovedsatsingsområder: "trygg og sunn oppvekst for alle barn og unge", "en grønn og aktiv by som fremmer fysisk og psykisk helse" og "en inkluderende by som fremmer deltakelse og medborgerskap og forebygger ensomhet".

"Nye veier til egen bolig" - forslag til mål og strategier for utvikling av Oslo kommunes boligpolitikk (avgitt til bystyret 23.05.2019)

Byrådet ønsker å utvide den nåværende boligpolitikken med mål og virkemidler for å hjelpe grupper som har vanskeligheter med å klare å kjøpe en egnet bolig, men som ikke kvalifiserer for kommunale boligsosiale tilbud.

Det foreslås to mål og seks strategier. Mål 1 handler om at flere skal ha mulighet til å kjøpe en egnet bolig. Mål 2 handler om økt stabilitet og forutsigbarhet i leiemarkedet. Byrådet ønsker å gjennomføre pilotprosjekter som grunnlag for videre beslutninger om eventuell implementering i større omfang.

Oslos Arkitekturpolitikk (byrådets forslag av 24.06.2019)

Arkitekturpolitikken skal fungere som beslutningsgrunnlag for prioritering og oppfølging av arkitekturpolitiske innsatsområder og mål. Oslos arkitektur skal bidra til å nå kommuneplanens visjon om en grønnere, varmere og mer skapende by med plass til alle. I tillegg skal arkitekturpolitikken være et verktøy som kan brukes i dialog med byggherrer, arkitekter og planleggere, samt offentlige etater, eiendomsforvaltere og befolkningen for øvrig. Arkitekturpolitikken består av én visjon og fire satsingsområder:

A: Klimasmart hovedstad med arkitektonisk egenart.

B: En by med gode møteplasser, fellesrom og forbindelser

C: En by med arkitektur for mangfoldige og skapende bo- og næringstilbud

D: En by som mobiliserer folk til samskaping

Midlertidig praktisering av krav til parkering i plan- og byggesaker (vedtatt 21.06.2017)

Gjelder foran Parkeringsnormen Oslo kommune (vedtatt 2002) inntil ny norm er vedtatt. Angir minimum og maksimum parkeringsplasser for bil og sykkel for ulike deler av Oslo.

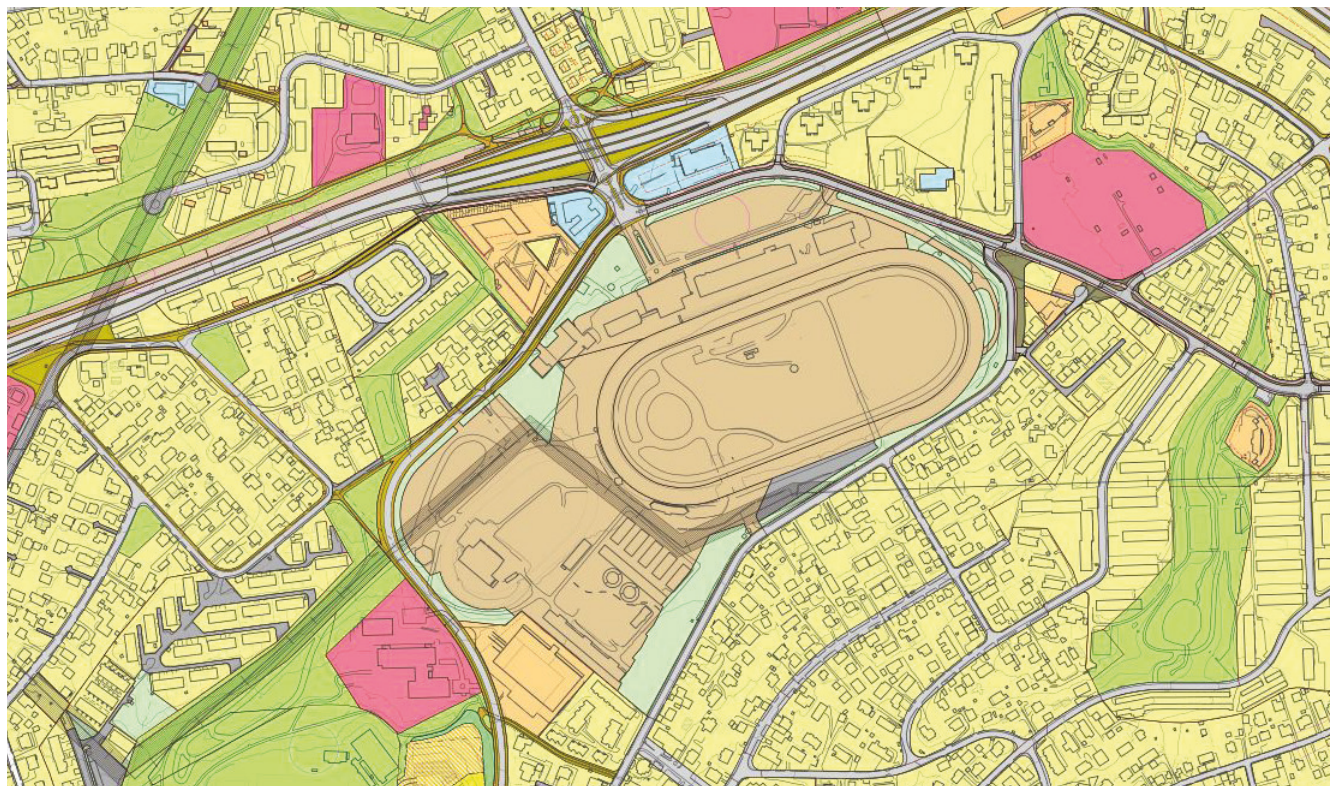
Norm for blågrønn faktor i boligprosjekter i Oslo (behandlet i bystyret 11.12.2019)

Skal fremme en blågrønn utvikling av Oslos byggesone og tas i bruk som kommunal norm for boligprosjekter i Oslo. Beregning av blågrønn faktor tar utgangspunkt i 12 tiltak delt inn i kategoriene: terreng og flater, trær og busker og styrking av eksisterende blågrønn struktur. I åpen by, som Bjerke er en del av, skal det være en blågrønn faktor på 0,8.

Normer for felles leke- og oppholdsarealer for boligbygging i Oslo (avgitt til bystyret 04.04.19)

Normen skal sikre gode uteoppholdsarealer for nye boligprosjekter med krav til arealstørrelse, rommelighet og utforming. Normen differensierer mellom fire områdetyper. Bruk av normen i Hovinbyen er angitt i strategisk plan.

1.3.3 Gjeldende regulering



Dagens planstatus (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

Gjeldende reguleringsplan for Bjerke Travbane er Reguleringsplan V170686, mindre vesentlig endring av stadfestet regulerings- og bebyggelsesplan for gnr 84 bnr 2, vedtatt 17.06.86. Travbanen er regulert til privat institusjon: parkering og forhage. Treningsbanen er regulert til friområde.

Økern Torgvei er regulert gjennomgående i 1979, men ikke opparbeidet. Refstadveien ble omregulert i 2011 til miljøgate i reguleringsplan S-4583 med ny kryssløsning for krysset Økernliveien-Refstadveien. Sør for dette krysset er det to ubebygde kommunale eiendommer regulert til hhv. "byggeområde for boliger" (1974) og "kommunalteknisk anlegg" (1985).

Økern Torgvei 13 ble i 2006 regulert til en kombinasjon av bolig, forretning, kontor, allmenntillegget formål (sykehjem, barnehage, treningssenter, skole) og bevertning i reguleringsplan S-4229. Økern Torgvei 13 utgjør reguleringsplanens felt B og gir rom for en total utbygging på 14 550 m² BRA. Reguleringsplanen er ikke realisert.

Økern Torgvei 100 er regulert til byggeområde for bensinstasjon med en maks T-BRA på 1250

m². Refstadveien 60-84 (tidl. Trondheimsveien 275) er regulert til byggeområde for kontor- og forretningsbygg gjennom reguleringsplan S-881 fra 1960.

1.3.4 Pågående planarbeid på overordnet nivå

Trikk til Tonsenhagen - saksnr. 201004818

Ruter har utarbeidet et planforslag for forlengelse av trikketraseen fra Sinsenkrysset til Tonsenhagen. Planforslaget innebærer at det etableres en midtstilt trikketrase i Trondheimsveien mellom Bjerkekrysset og Aker sykehus. Traseen er foreslått lagt over Årvoll, noe som medfører at trikkelinjen bøyer av fra Trondheimsveien ca. ved dagens gangbro vest for Bjerkekrysset. Det legges derfor ikke opp til holdeplass innenfor planområdet. Holdeplasser er vist ved Aker sykehus, Tonsen kirke og Årvoll senter. Statens vegvesen har fremmet innsigelse. Plan- og bygningsetaten anbefaler forslaget. Status: saken ble oversendt til politisk behandling i 2015, men det er ikke fattet vedtak.

Nedgradering av Trondheimsveien - saksnr. 201503409

Det foreligger planer om en nedgradering av Rv. 4 (Trondheimsveien) til en såkalt byboulevard, altså med betydelig mindre trafikk enn dagens situasjon. Dette forutsetter etablering av en diagonalforbindelse mellom Riksvei 4 og Riksvei 163 (Fossumdiagonalen). Beskrivelsen av dette inngår i Systemanalyse for riksvegene i Groruddalen. Status: dette er per i dag ikke finansiert i Nasjonal Transportplan (NTP 2018-2029) eller i Oslopakke 3. Finansiering må tas opp i framtidige rulleringer av NTP og Oslopakke 3, og eventuelt i forbindelse med bymiljø-/byveksttaler.

1.3.5 Relevante detaljreguleringer i området

Refstadveien 102 - saksnr. 201715003

Planforslaget tar utgangspunkt i omkringliggende bygningsstruktur og foreslår et tårnbygg på 13 etasjer i kombinasjon med en lavere lamell på 4 etasjer mot Refstadveien med skjermede utearealer mot tilgrensende grøntareal. Det foreslås boliger med utadrettet virksomhet i første etasje mot torg. Plan- og bygningsetaten anbefaler ikke planforslaget og har utarbeidet et alternativ 2 i henhold til høyhusvedtaket, statlige retningslinjer for støy og kommunens leilighetsnorm. Status: Lagt ut til offentlig ettersyn 02.03.2020-20.04.2020.

Økern Torgvei 6 m.fl.(Økern Torg) - saksnr. 201607804

Planforslag for konvertering fra torghall/ distribusjonssenter til hovedsakelig boligformål, noe forretning og bevertning, bydelspark samt legge til rette for skole og barnehage med tilhørende infrastruktur. Det legges opp til etablering av 25 daa byområdepark (Hovinparken). Det jobbes med endringer i trafikksystemet, bl. a. foreslås stenging av Spireaveien, Mørtelverkbakken erstattes med gang- og sykkelsti. Refstadbekken skal gjenåpnes til naturlig bekk/fuktdrag med en sentrert samling av vann i nedre del av parken. Turveg D2 skal ha minimum bredde 4 meter og skal kobles på tverrforbindelser i området. Status: Detaljregulering er innsendt til Plan- og bygningsetaten for behandling i juni 2019, dialogmøter pågår.

Spireaveien 3 - saksnr. 201610267

Planforslag for oppføring av flerbrukshall til erstatning for dagens plasthall i tilknytning til Refstad skole, i henhold til bystyrets behandling av sak 78 i møte 02.04.2014. Status: Ukjent. Reguleringforslag komplett 18.10.2019.

Riksvei 4 fra Årvoll skole til Sinsen - saksnr. 201904064

Detaljreguleringsplan for utvidelse av gang- og sykkelvegen mellom Årvoll skole og Sinsen til høystandard sykkelveg med fortau, samt nytt samlet busstopp på vestre side av Bjerke kryss. Planområdet ble varslet utvidet i november 2011 for å sikre bedre koblinger til omkringliggende anlegg. Sykkelvegnettet gjennom Bjerke vil i fremtiden koble seg på denne. Status: Varsel om utvidelse av planområdet i oktober 2019.

Økern Torgvei 40 – riving og oppføring av ny skole - saksnr. 201913035

Det er avklart at tilrettelegging for bygging av ny Refstad skole skal kunne gjennomføres som byggesak med dispensasjoner og ikke full detaljregulering. Status: Det er gjennomført forhåndskonferanse vinteren 2020.

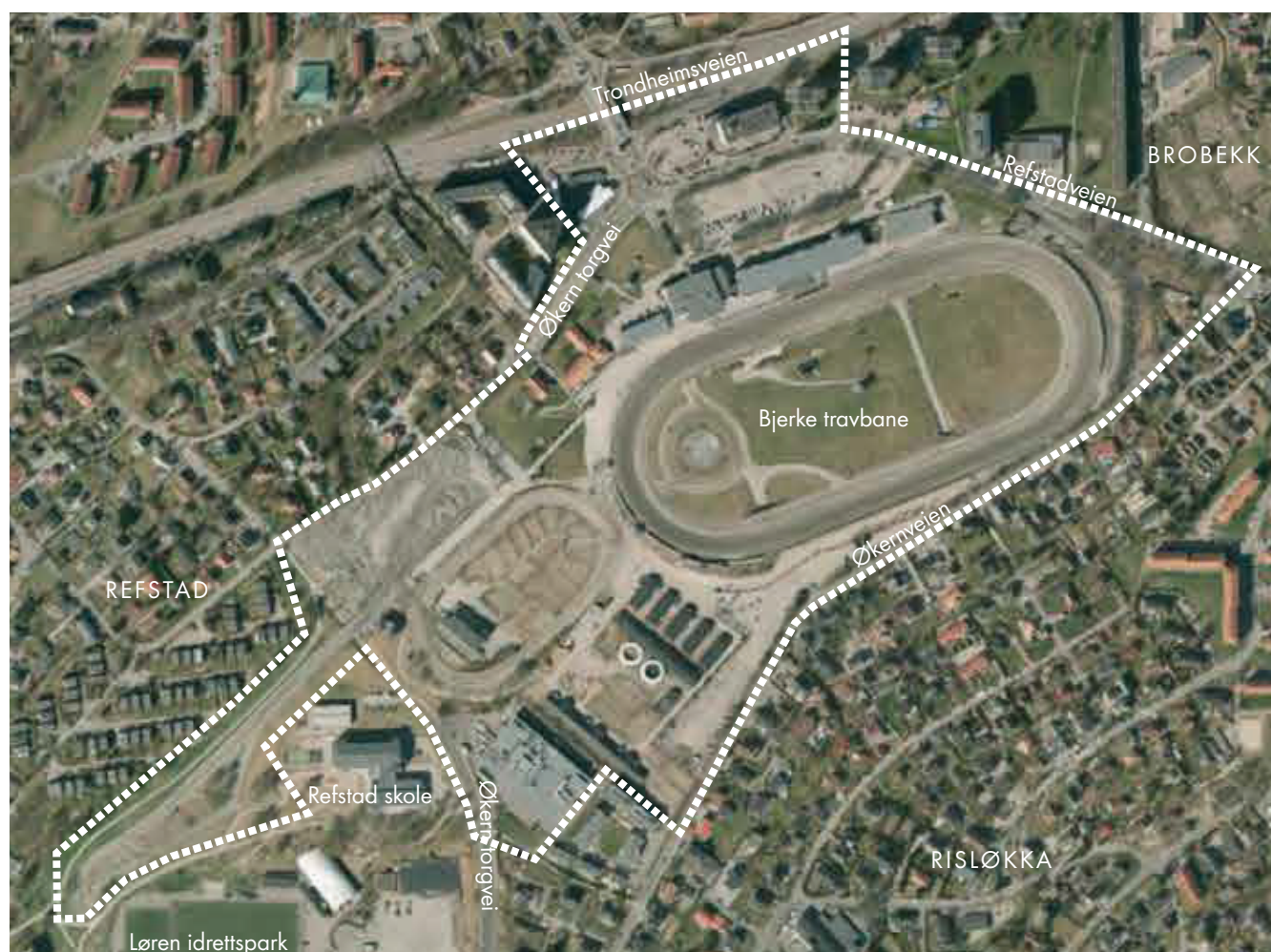
Refstadveien 60-74 - saksnr. 201915380

Det er bedt om, og gjennomført oppstartsmøte (tidligere adresse Trondheimsveien 275). Planinitiativet inneholdt en blanding av boliger og næringsfunksjoner. Plan- og bygningsetaten støtter ikke boligformål på denne tomten på grunn av støyproblematikk og stoppet planinitiativet. Dette har blitt påklaget av forslagsstiller, saken er avgjort av byrådet og forslagsstiller er gitt anledning til å fremme sitt planinitiativ. Status: Det er varslet planoppstart 18.09.20 med frist for innspill 09.10.20.

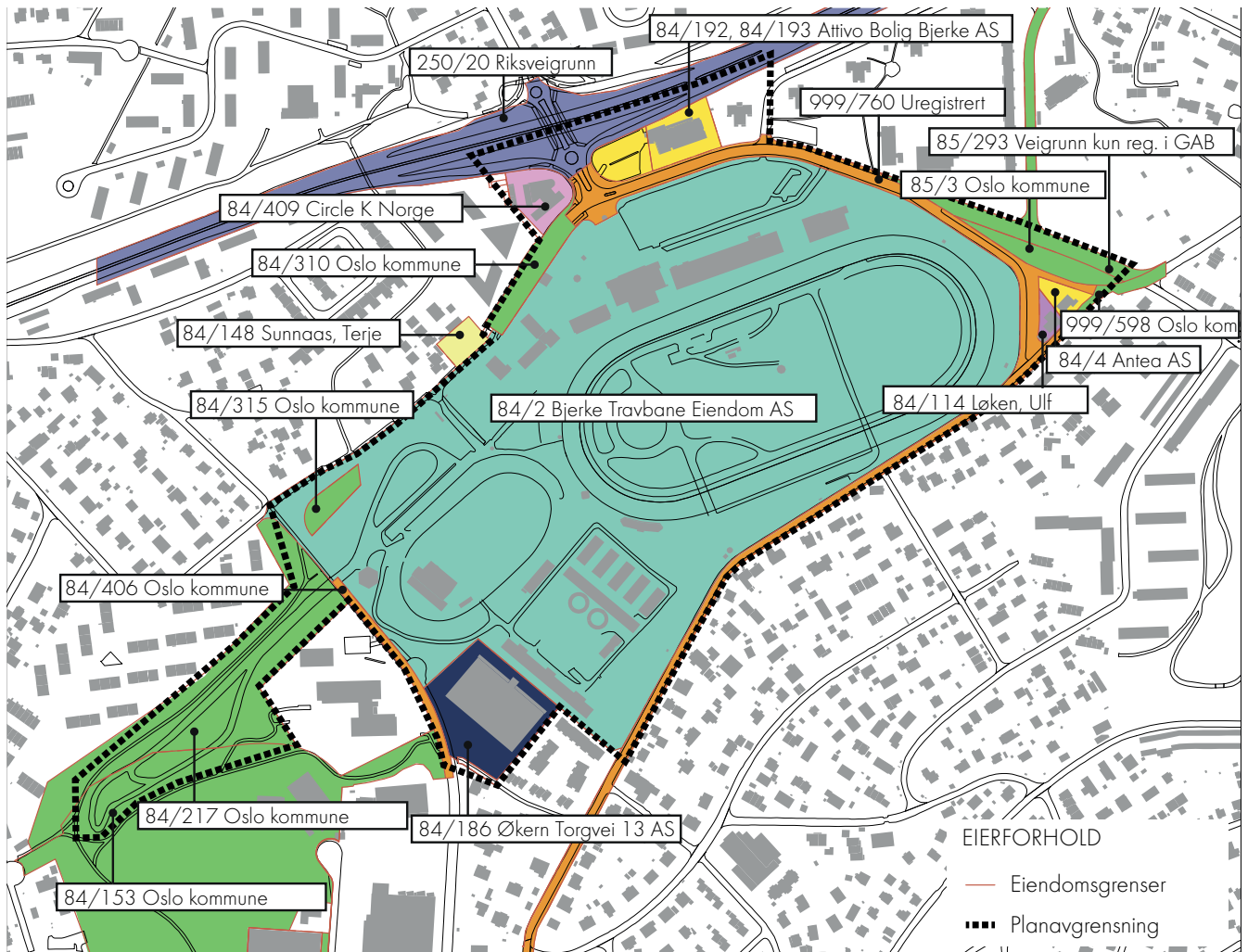
1.4 Stedsanalyse

1.4.1 Beliggenhet og avgrensning

Planområdet ligger i bydel Bjerke med bilatkomst via Trondheimsveien i nord og Refstadveien i sørøst. Planområdet følger i hovedsak kommuneplanens hensynssone for felles planlegging, men det er i samråd med Plan- og bygningsetaten utvidet mot vest slik at hele treningssløyfen for trav er en del av planområdet. Totalt utgjør dette 307 daa.



Planområdets beliggenhet. Avgrensning vist med hvit strek



Planområdet med eiere avmerket

1.4.2 Eierforhold

Bjerke Travbane Eiendom er den største eiendomsbesitteren innenfor planområdet som ellers består av noe kommunal grunn, statlig riksveigrunn mot Trondheimsveien og tre private grunneiere. Selvaag Bolig har avtale med Bjerke Travbane Eiendom om å overta og utvikle alle deres felt som måtte bli regulert til boligformål.

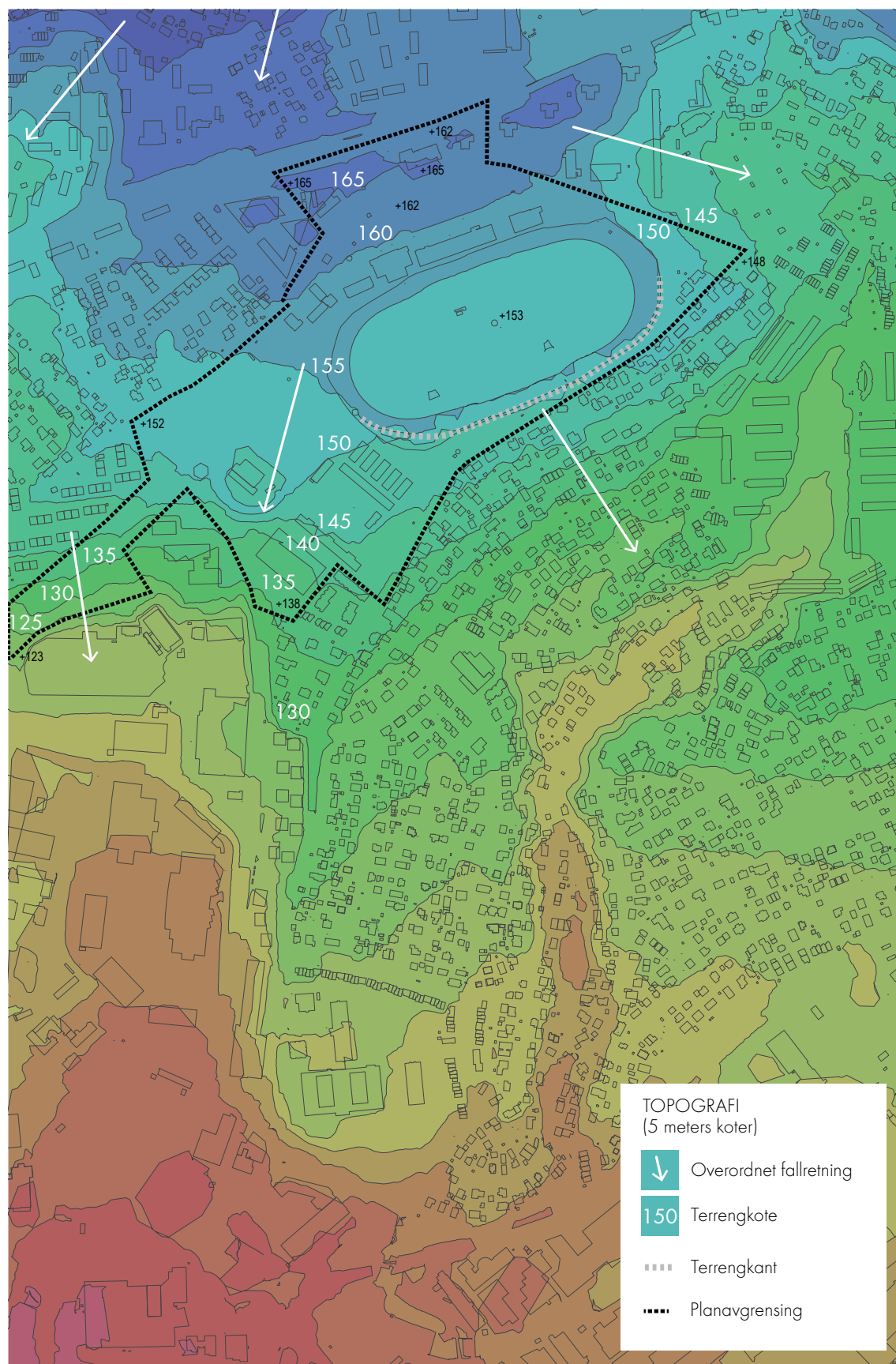
1.4.3 Landskap

Bjerke ligger i nedre del av Groruddalen, på et platå mellom dalbunnen og Grefsenåsen. Nord for planområdet stiger terrenget mot Marka. I vest, sør og øst faller terrenget. To tydelige dalformer strekker seg nord-sør på hver side av planområdet.

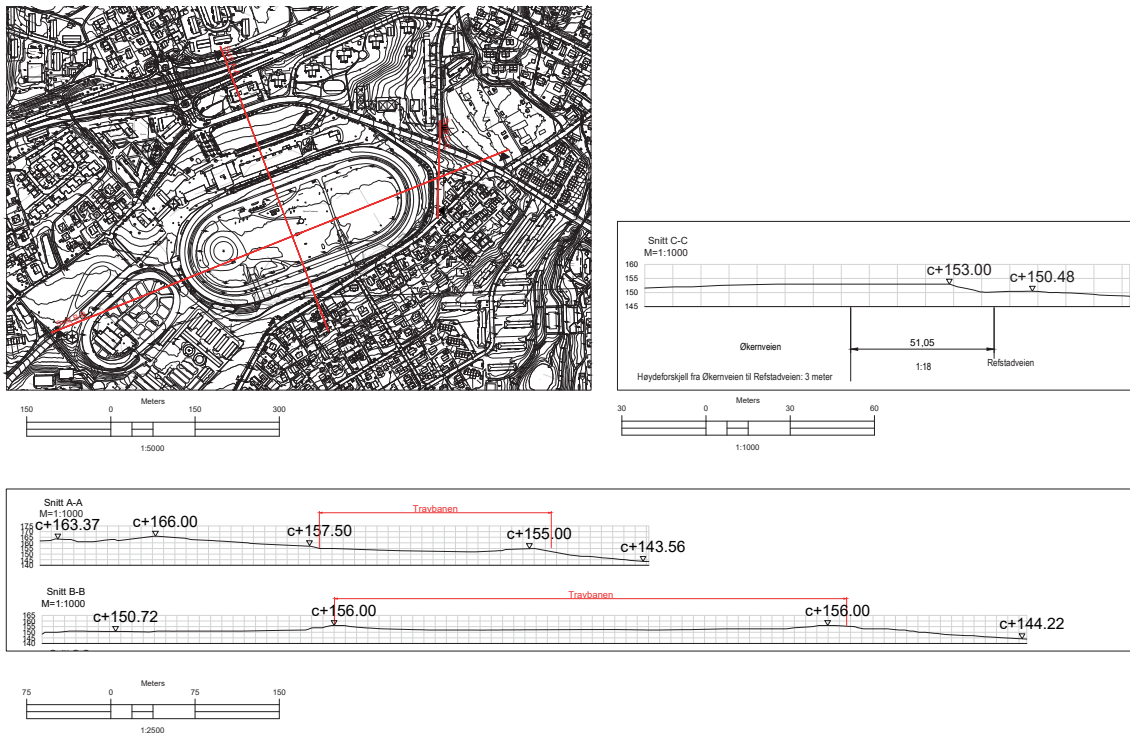
Tidligere var området et fruktbart landskap med dyrket mark og eldre bosetninger. Landskapet preges i dag av den menneskelige aktiviteten og de tiltakene som er gjort for å drive effektivt jordbruk og senere travbane, bilveier og boligbygging. De småkuperte

terrengformene som en gang har vært i dette landskapet er i dag derfor ikke lenger fremtredende karaktertrekk i landskapet. Planområdets topografi defineres av planering for travbanen og tilrettelegging for biltrafikk, først og fremst langs Trondheimsveien (RV 4), som går nord for planområdet. Traseen ligger nedsunket og oppleves ikke som en visuell barriere, men skaper tydelige skjæringer i terrenget der den passerer Bjerke.

Planområdet skråner svakt fra nord mot sørvest. Høyeste punkt ligger ved Trondheimsveien i nord på kote 165 mens laveste punkt ligger i enden av treningssløyfa mot øst, på kote 125. Innenfor planområdet som helhet utgjør Bjerke travbane det største og klarest definerte landskapsrommet. Banen er planert og har derfor en høy kant mot sør. Banens store, åpne karakter gir bakenforliggende bebyggelse god utsikt mot resten av byen, men utgjør samtidig en fysisk barriere for nord-sørgående sammenheng.



Landskapskart med kotehøyder



Snitt gjennom planområdet

1.4.4 Blågrønn struktur og forbindelser

Det er i dag kun 10% grønt i Hovinbyen basert på totalt areal, og Kommuneplan for Oslo mot 2030 oppgir Bjerke som et område med behov for park på minimum 5 daa – en såkalt nabolagspark. I planområdets nærhet finnes det i dag to viktige historiske bekkeløp. I daldraget øst for planområdet går Hovinbekken åpent helt fra Trondheimsveien til Nordalveien, via dammen i Bjerkedalen park. I det vestre daldraget ligger Refstadbekken i rør, parallelt med turvei D2. En viktig del av områdets blågrønne struktur er Refstaddammen, som opprinnelig ble demmet opp som vannreservoar for Refstad gård. Refstaddammens vannstand er lav og tilfører ikke vannmengder av betydning til Refstadbekken.

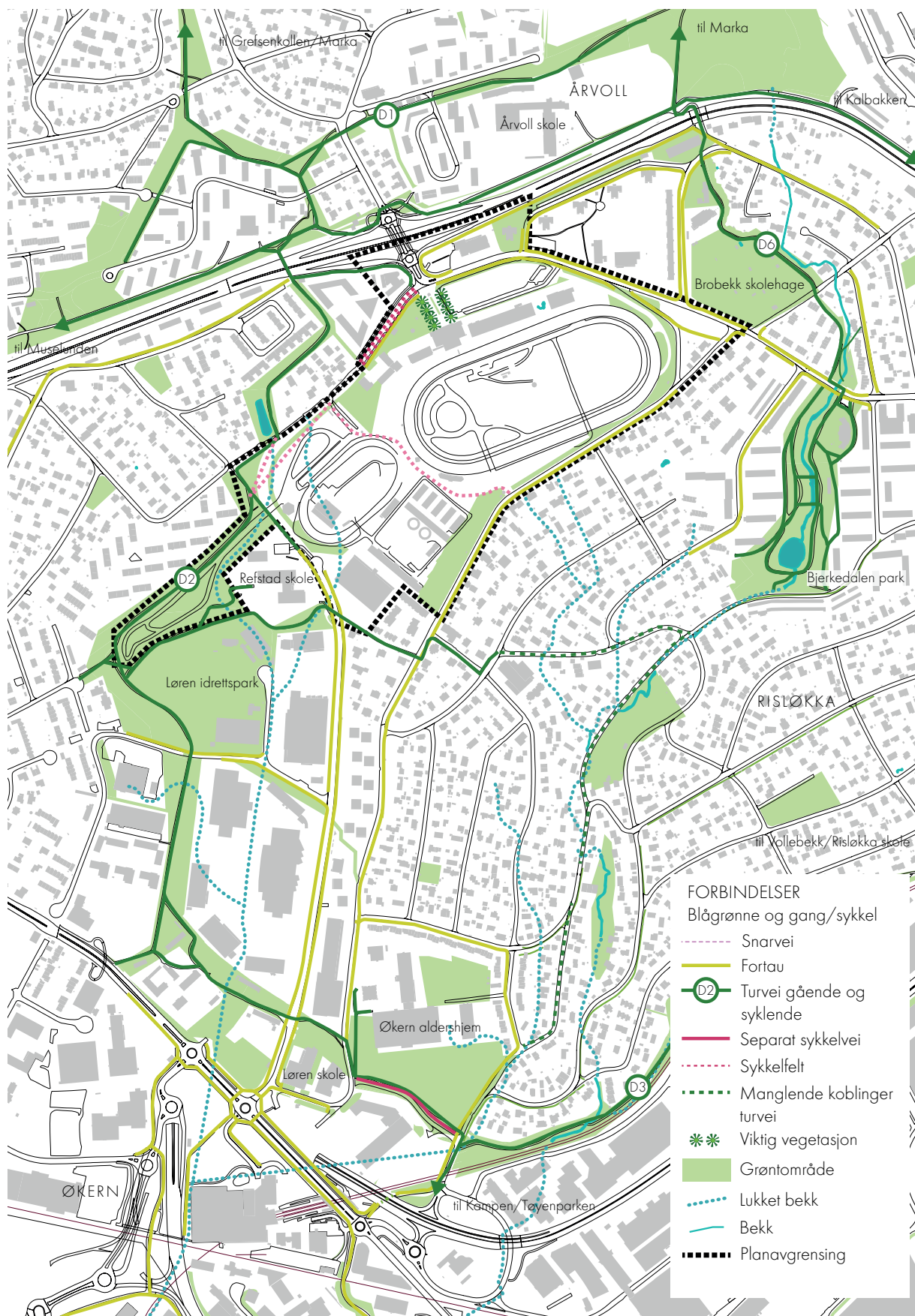
Planområdet ligger også nært til grønne områder. Vest for området ligger det store, åpne grøntområdet rund Løren idrettslags baner. Denne skålformede parken preges av de brattere sidene med gressplen som heller inn mot idrettsbanene som ligger i bunnen. Trerekker følger den anlagte turveien som går gjennom parken. Øst for planområdet ligger Brobekk skolehage med dyrkningsparseller. Området fremstår grønt og frodig, men er inngjerdet og oppleves lukket og semiprivat. I det østlige daldraget, sør for planområdet ligger den relativt nyåpnede Bjerkedalen park, hvor Hovinbekken

går inn i en badedam.

Innenfor planområdet er det først og fremst plenområdene i tilknytning til hovedbygningen på gamle Bjerke gård i tillegg til bjørkealléen frem mot Hestesportens hus som utgjør grøntstrukturen.

Rundt parkeringen i nord finnes det en del større trær. Bjørkealleen ved Hestesportens hus er et viktig landskapselement i området og utgjør et bindeledd mellom nåtid og historisk tid. Stedsnavnet Bjerke kommer fra navnet på treet bjørk og alléen utgjør sammen med porthuset som fremdeles står ved krysset et minne om hva som fantes her i tidligere tider.

I det vestre daldraget, utenfor planavgrensningen går turvei D2. Fra Økern går traseen i et grøntdrag med varierende bredde, forbi idrettsanlegg til Løren idrettslag, mot Årvoll via den gjengrodd Refstaddammen og bro over Trondheimsveien. Turveien går helt fra Kampen park til Lillomarka, men gjennom planområdet mangler tilrettelagt turvei, en strekning på cirka 100 meter. Her må man gå over på bilveien.



Blågrønn struktur



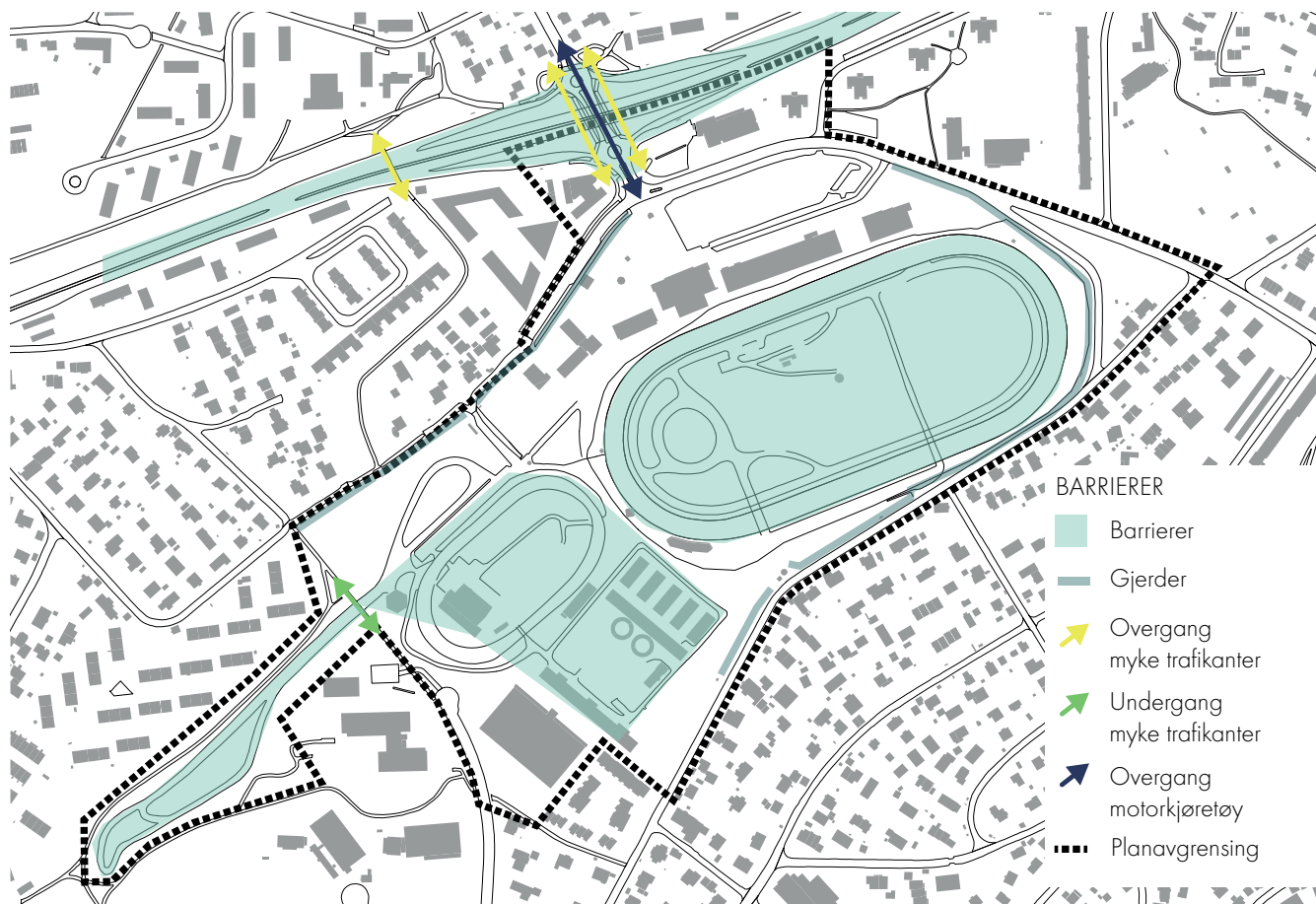
Foto: Lala Tøyen

Refstaddammen ble opprinnelig benyttet som gårdsdam og er en herlighetsverdi i seg selv. Litt bortgjemt og tilgrodd, omgitt av overhengende trær og med gode solforhold fremstår den som herlig ufrisert

Til tross for at turveien noen steder er brutt, er dette en stor kvalitet i området som ellers fra Økern og nordover i stor grad er formgitt på bilens premisser. Det er også muligheter for å bevege seg langs grøntdrag i det østre daldraget, fra Kampen/ Tøyenparken nordover via friområdet/parken sør for Økern aldershjem, via boliggate (Rabbeveien/ Nordalveien), gjennom Bjerkedalen park langs Hovinbekken og videre nordover på nordøstsiden av Brobekk skolehager og opp i marka via Årvoll. Mellom disse to turtraseene, er det potensiell tverrforbindelse via Refstad skole, Skogvollveien og Oreliveien til Bjerkedalen park. En annen potensiell tverrforbindelse er via området til tomten til Bjerke travbane, på nordsiden av travbanen.

Økern Torgvei er stengt med bom og gir dermed forbindelse til nordre og sydlige del av planområdet, men har ingen gjennomkjøringsforbindelse. Veien går tilnærmet direkte nord-sør fra Økern til Refstad skole. Nord for skolen starter Økern Torgvei igjen i det nordvestlige hjørnet av planavgrensningen, krysset Eltonveien x Haugmannsveien x Økern Torgvei. Dette er et bevisst valg for å redusere gjennomgangstrafikk forbi skolen, men utgjør et forvirrende element og man skal være lokalkjent for å enkelt greie å orientere seg og vite fra hvor man når den enkelte adresse. Det finnes i dag en forbindelse gjennom planområdet i øst-vestlig retning, mellom tribuneanleggene og travbanen. Denne har også et stort forbedringspotensial og koblingen mot øst, til Refstadveien er ikke tilfredsstillende.

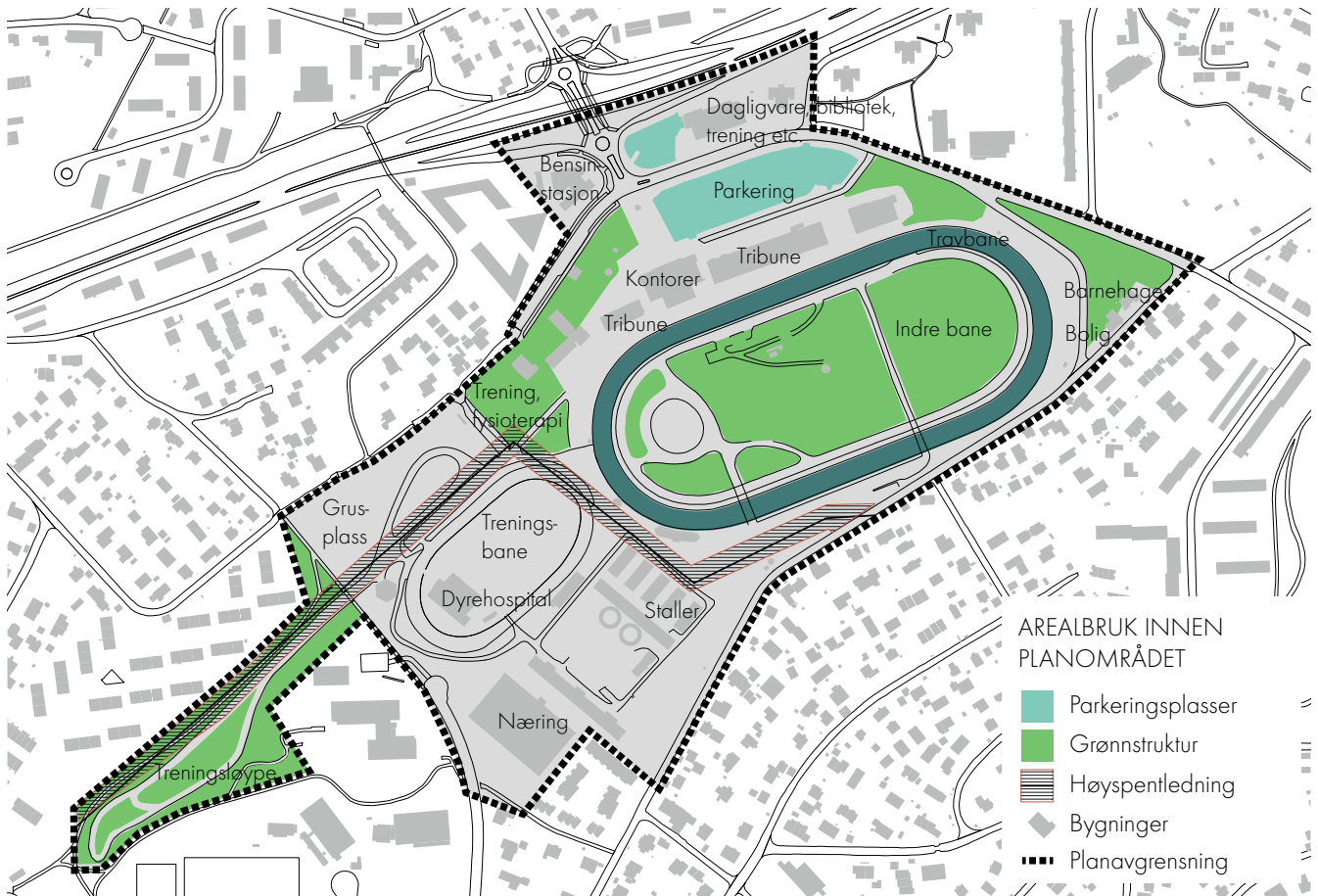
1.4.5 Barrierer



Barrierer

Trondheimsveien utgjør den største fysiske barrieren i området og danner planområdets nordre avgrensning. Det er tilrettelagt for kryssing av veien, vist med piler på figuren. Visjonen er en nedskalering av Trondheimsveien og en ombygging fra vei til gate, men disse planene er ikke formalisert i et konkret planforslag på dette tidspunkt. Internt i planområdet er det travbanen med tilhørende anlegg som har størst barrierevirkning, både grunnet banens utforming og det at de fleste områdene er inngjerdet. Selve travbanen og stall- og treningsområdet er åpne områder hvor man kan oppholde seg, men hvor man må utvise stor aktsomhet for hester og hestetransport.

1.4.6 Arealbruk



Arealbruk

Planområdet utgjøres først og fremst av arealer tilknyttet travet. Selve travbanen, treningsbaner og lufteområder for hestene opptar det meste av området. I tillegg brukes mye areal til parkering. Utover dette finnes det i nordområdet bensinstasjon, dagligvarehandel, bibliotek og andre servicefunksjoner. Bygningsmassen i området utnyttes først og fremst til næringslokaler i form av kontor. Det finnes kun få boliger innenfor planområdet i dag, noen helt øst i området og i punkthuset i nord.

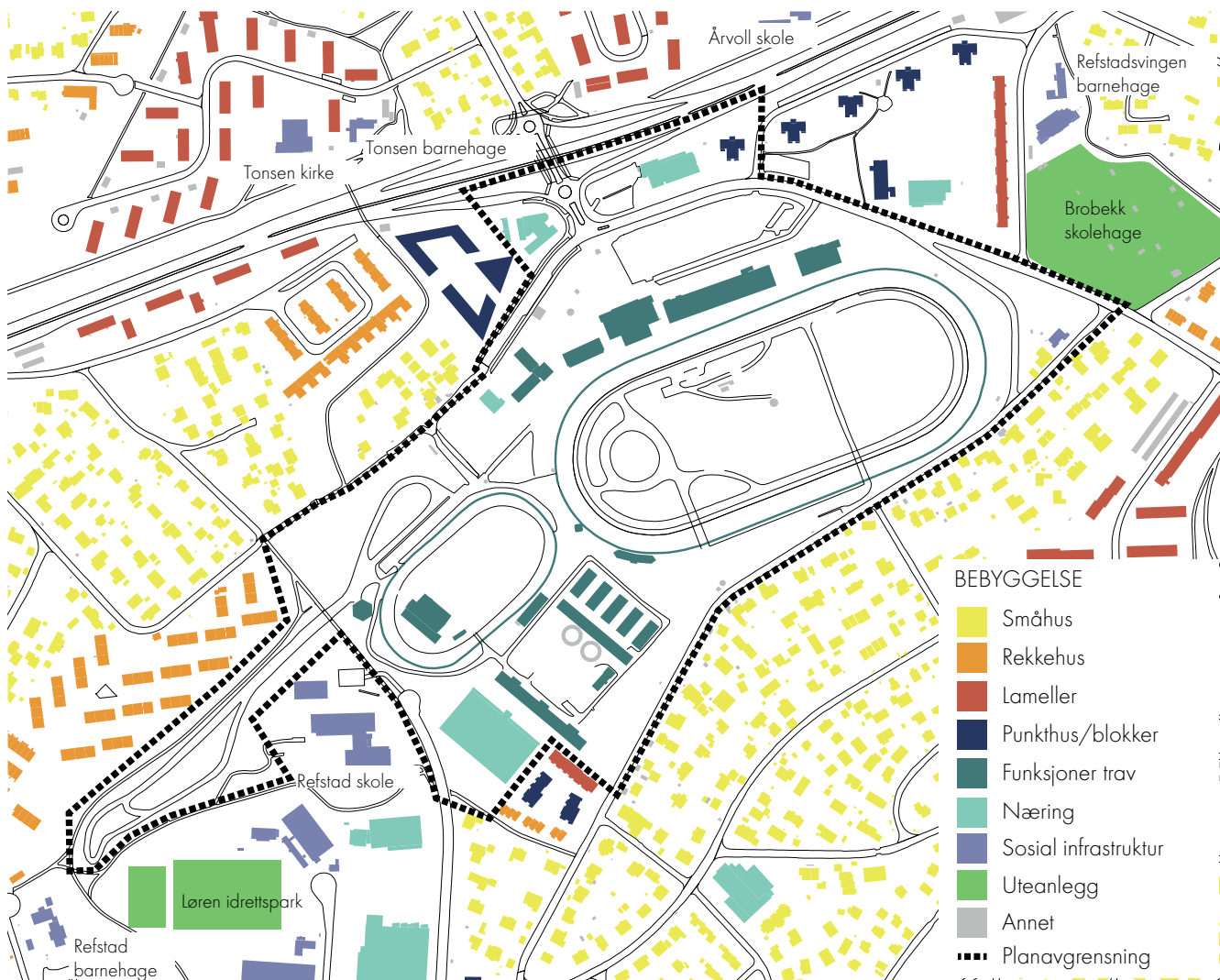
Arealbruken oppfattes utflytende og spesielt de nordlige områdene i krysset Refstadveien x Årvollveien, som ligger nært Trondheimsveien, er det mye areal som går med til bilvei og parkering. Bjerke travbanes parkeringsplass står ofte nesten tom, da den først og fremst brukes av publikum på løpsdager. Området her oppfattes derfor nokså ødslig. Det passerer en høyspentlinje gjennom den sydlige delen av området. Linjen er på 47 kV og eies av Hafslund.

Nordsiden av tribunebebyggelsen bærer preg av diverse servicefunksjoner og har et stort forbedringspotensiale når det gjelder å invitere folk til å oppholde seg i byrommet



Foto: Lala Tøyen

1.4.7 Bebyggelse



Eksisterende bebyggelse

Planområdets mest karakteristiske bebyggelse er travanleggets horisontale, store bygningsvolumer mot syd og sydøst. Denne er fra én til fem etasjer og inneholder stort sett travrelaterte funksjoner som kontorer, publikumsfunksjoner, kantine/restaurant o.l. Selve travbanen har mot sør en høydeforskjell til terreng tilsvarende én etasje. Utover dette skiller området seg i to: nordområdet og sydområdet.

Nordvest i nordområdet, rett utenfor planavgrensningen, står Studentsamskipnadens trekantete hybelhus fra tidlig 1970-tall. Bygget er på 14 etasjer og fasaden er preget av horisontale vindusbånd. I tilknytning til høyhuset er det i den senere tid etablert en omsluttende kvartalsstruktur som tilpasser seg studenthusets geometri og inkluderer tårnet i en arkitektonisk helhet.

Mot nordøst står en rekke på fem frittstående boligpunkthus fra sent 1950-tall. Med sine 12 etasjer pluss loft og en bredde på ca. 24 meter har de en tydelig tårnkarakter. Byggene står i et felles parkmessig landskap, i en oppløst planstruktur, med en innbyrdes avstand på ca. 35 meter.

Mot øst, nord for Refstadveien, står et høyhus med et rektangulært fotavtrykk og et lavt næringsbygg.

Mot nord, mot Trondheimsveien, befinner det seg et frittstående forretningsbygg fra 70-tallet med et tilhørende større parkeringsareal. Lite av den markante brutalistiske opprinnelige karakteren ved bygget er bevart. Det er gjennomført oppstartsmøte for detaljreguleringsplan for denne eiendommen, hvor forslagsstiller ønsker en blanding av bolig og næringsfunksjoner, se Refstadveien 60-74/ saksnr. 201915380 s. 21.

I sydområdet ligger det såkalte Skinnsenteret (Økern Torgvei 13), et fem etasjes næringsbygg. Utover dette er det en kun spredt én-etasjes bebyggelse som huser dyrehospital og staller.

Sør for området er det et stort areal med småhus (eneboliger). I vest ligger det rekkehus og småhus. I området rundt Tonsen kirke er det lamellbebyggelse, omkranset av småhus. Lamellbebyggelse preger også områdene rundt Årvoll skole og Bjerkedalen park.

Punkthusene i 12 etasjer + loft i nord sett fra parkeringsplassen mellom Refstadveien og travbebyggelsen (Heiberg & Sandvik)



Foto: Laila Tøyen

*Til høyre:
Skinnsenteret, et næringslokale sør i planområdet (Geir Grung)*



Fotograf Teigens Fotoatelier: DEXTRA Photo/DEX_T.2930.005

*Under:
Bjerke studenthus i 14 etasjer sto ferdig i 1974 og grenser til planområdet i nordvest (Borgen & Bing Lorentzen)*



Foto: Einar Jarmund & Co

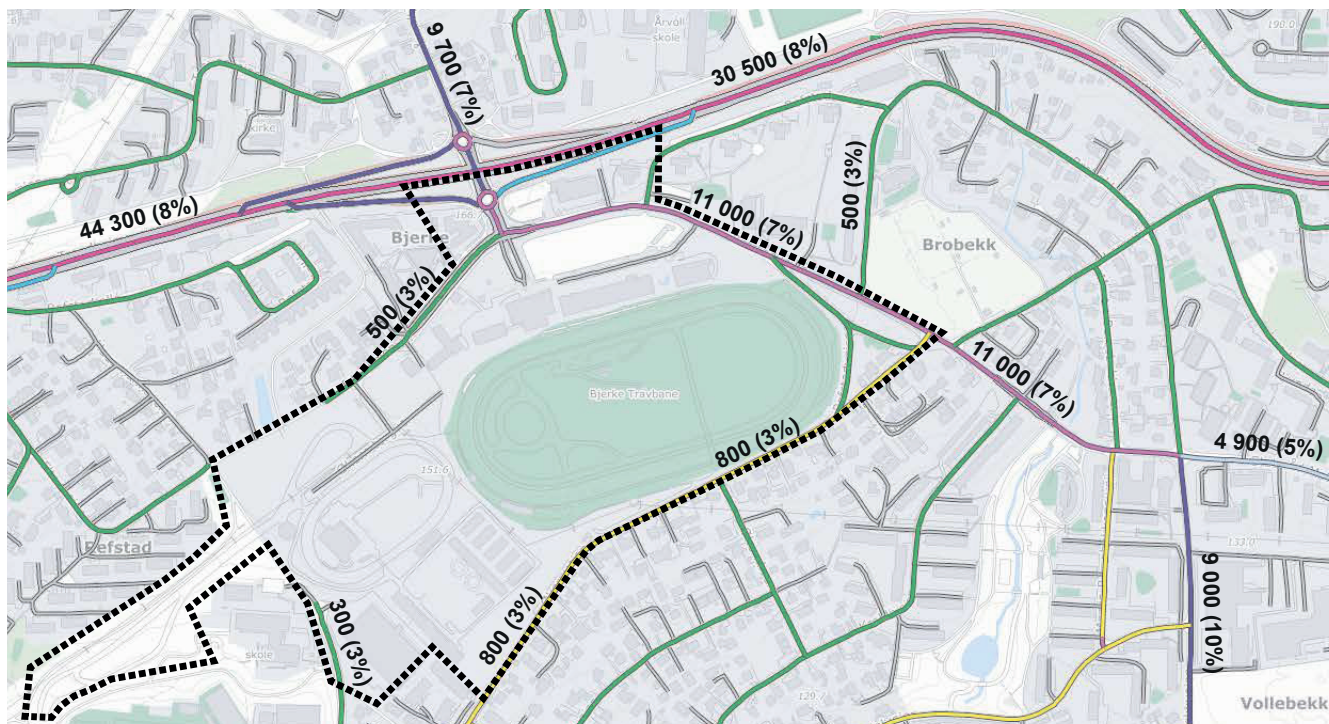


Foto: Google Street View

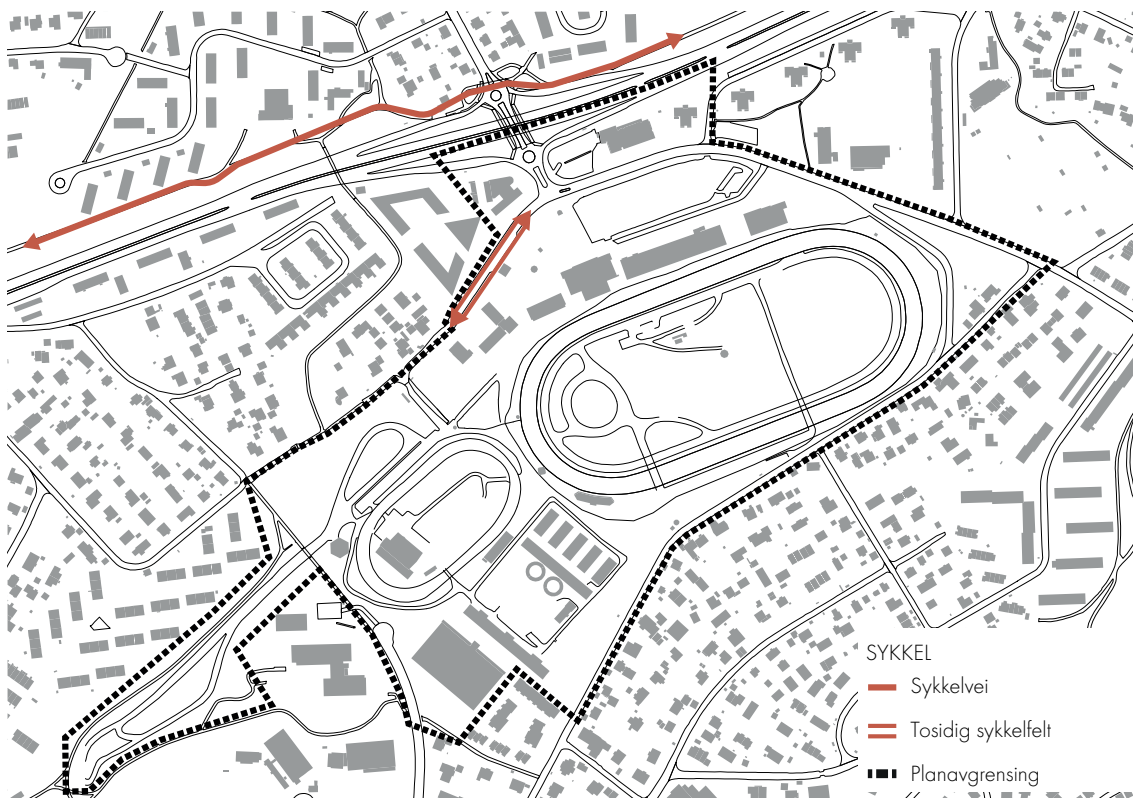
*Over:
Rekkehus fra 60-tallet i Eltonveien i sørvest (Odd Jebe)*

1.4.8 Trafikk og tilgjengelighet

Diagrammet under viser de ulike gatene og veiene i området. Tallene angir årstdøgnstrafikk (ÅDT), tall angitt i parentes viser tungtrafikk som andel av ÅDT.



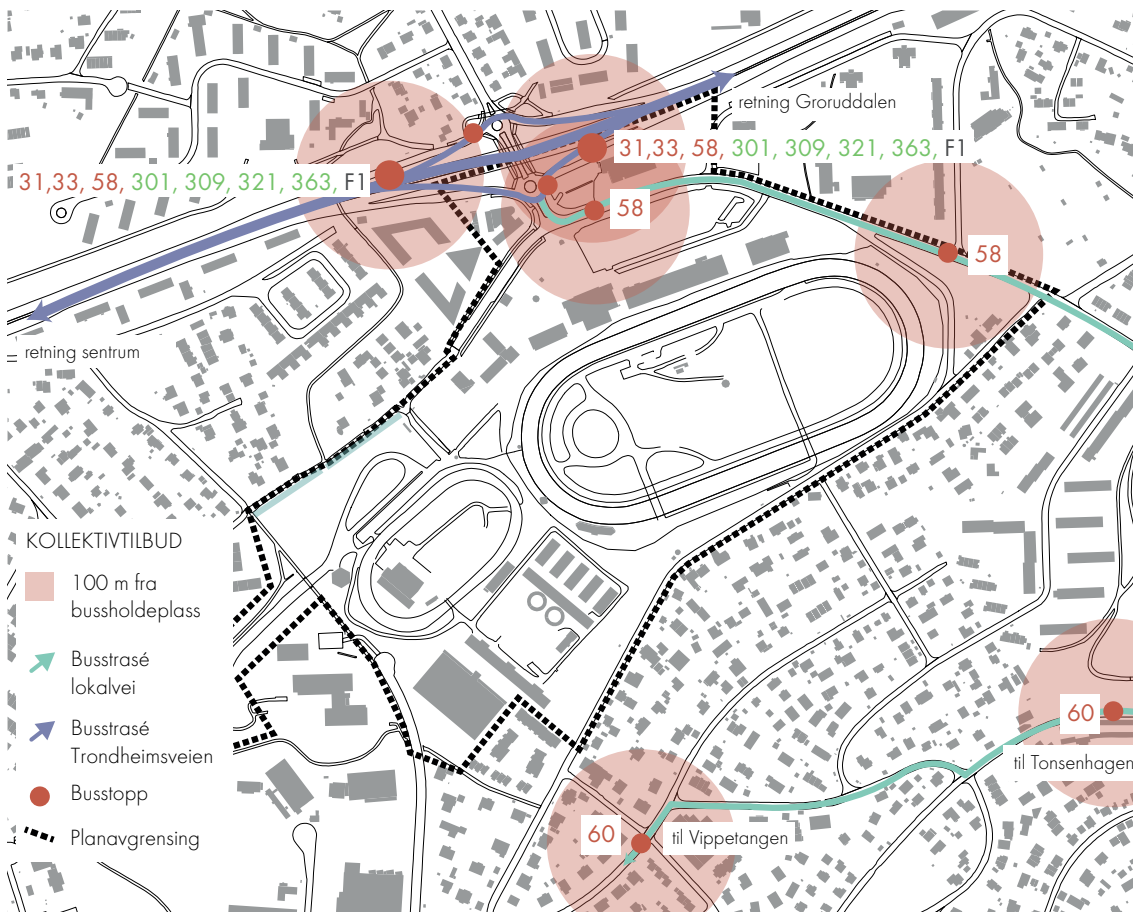
Biltrafikk i og nær planområdet



Tilrettelegging for sykkel

Sykkeltilrettelegging i og ved området er mangelfull. Langs Trondheimsveien finnes sykkelvei i egen trasé og i Refstadveien vest for Bjerkekrysset er det et tosidig sykkelfelt langs en strekning på ca. 150 meter.

Kollektivtilbud



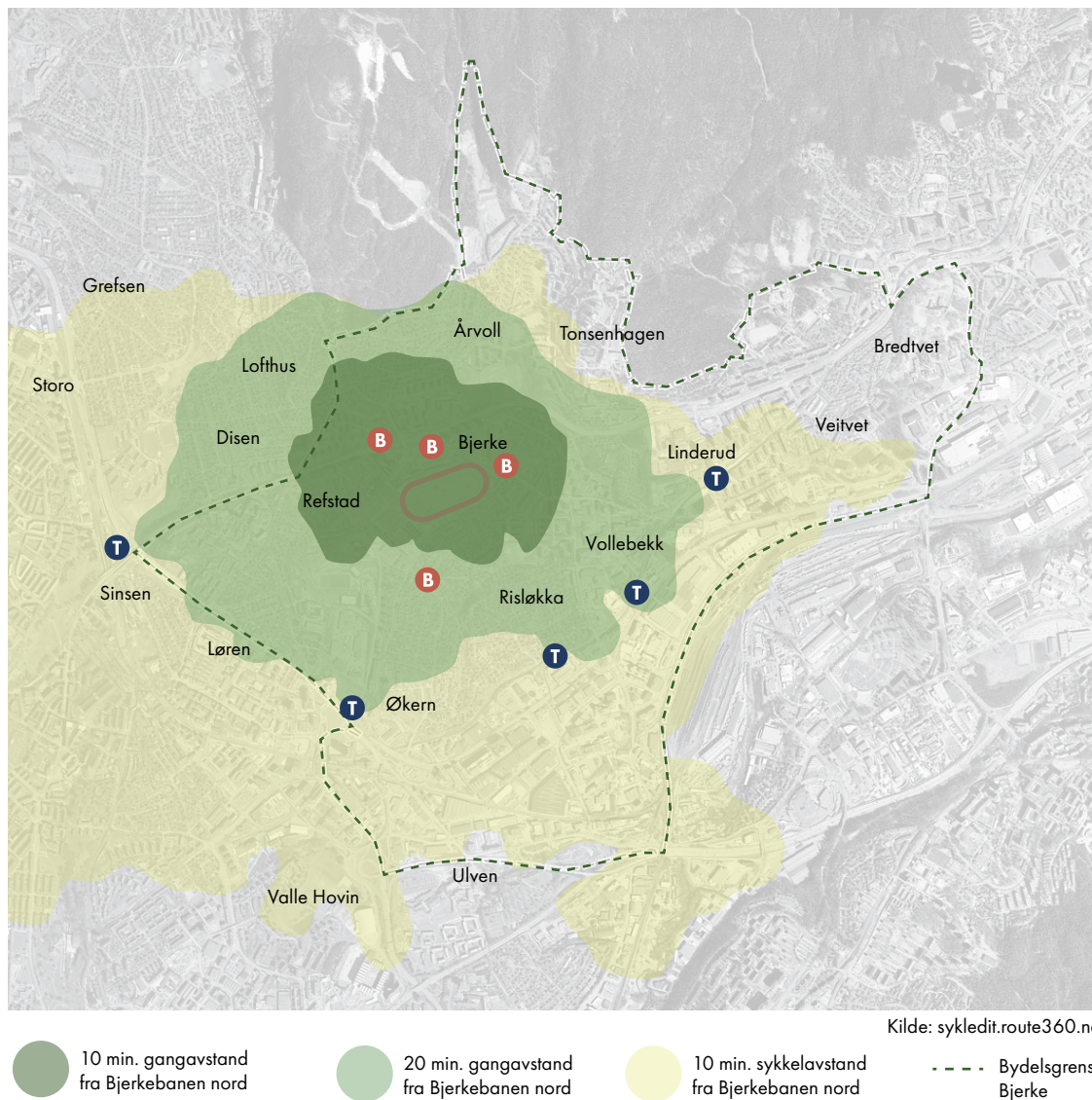
Figuren viser dagens plassering av holdeplasser og rutetilbud for kollektivtransport. Stoppene langs Trondheimsveien har god betjening, både hva gjelder antall ruter og frekvens på avgangene

Tilgjengelighet

På fem minutter når man, med utgangspunkt i nordsiden av travbanen, busstoppene i Trondheimsveien der blant annet 31-bussen, en viktig øst-vestforbindelse i Oslo, stopper. 60-bussen går i trasé sør for banen og 58-bussen stopper i Refstadveien. Ved 10 minutters gange kommer man seg for eksempel til Bjerkedalen park, Tonsen kirke og Refstad skole. Ved 20 minutters gange kan man nå t-banestoppet på Økern, på Risløkka og Vollebekk. Man kommer seg til markagrensa ved

Årvoll, til Sinsenkrysset og til Linderud og Løren. På noen minutter lengre tid når man Linderud og Sinsen t-banestopp.

10 minutter på sykkel fra travbanen kan ta deg til for eksempel Valle Hovin, Storo, Veitvet, Alnabru til og med helt til Kvadraturen (på grunn av nedoverbakke). Det er sparsomt tilrettelagt for syklist i området, men det arbeides med økt tilrettelegging langs en rekke strekninger, blant annet fra Årvoll til Sinsen.



Tilgjengelighet til omkringliggende områder til fots og med sykkel

1.4.9 Kulturminner og kulturlandskap

Planområdet ligger på Bjerke høyt over dalbunnen og byens sentrum. Fra området er det vidt utsyn. Området hadde fruktbar jord. Bjerke gård ble i 1880 skilt ut fra Refstad gård, en av få gårder i Oslo og tidligere Aker med -stadnavn. Disse gårdene ble ryddet i vikingtiden, mens Rustad gård oppgis i lokalhistorie gjerne med historie tilbake til middelalderen. Området lå fram til 1948 i Aker herred og Bjerke gård, Rustad gård og øvrige gårder i dalen omtales som Akergårdene.

Fram til 1920-tallet var hovednæringen i området jordbruk. Tunet ble gjerne plassert på et høydedrag i landskapet, slik at bygningene ble liggende tørt, mens åker og eng skrånet. Gårdsdriften i Aker ble tidlig

innrettet mot å produsere for et marked i byen og driften ble rasjonalisert.

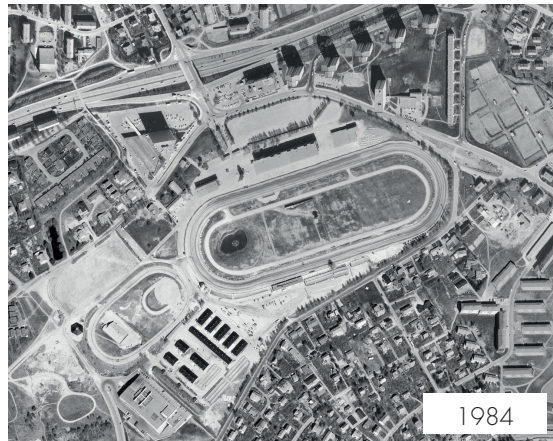
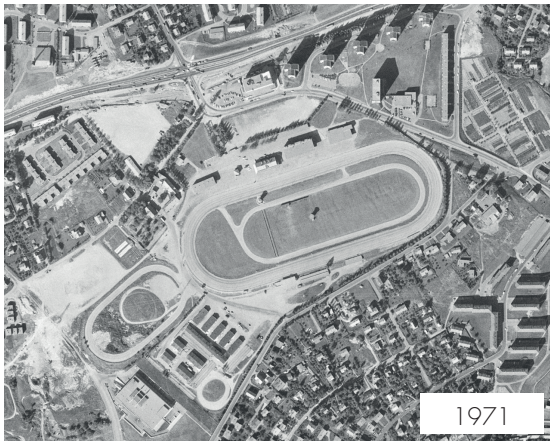
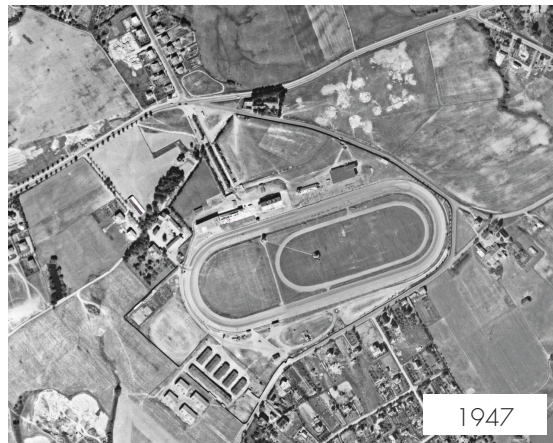
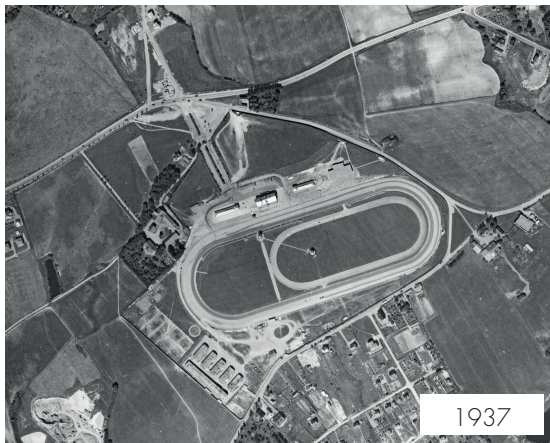
Teglproduksjon i områdene langs elvene foregikk fra middelalderen og fram til starten av 1900-tallet og Alna teglverk i var i drift lenge etter dette. Lengre nord ligger steinbruddene ved Grorud og i dalbunnen ble jernbanen anlagt i 1854. Tonsen gård vest for Refstad og Bjerke gårder ble kjøpt av herredet som fattighus i 1885 og den første sykehusbygningen for Aker sykehus ble oppført der i 1895.

Fra starten av 1900-tallet startet småhusbebyggelsen for alvor. Bjerke gård ble kjøpt med mål om boligutbygging, men anleggelse av vann og kloakk i

området tok tid og eiendommen ble i stedet planert ut til travbane med tilkomstveien og etter hvert en restaurantbygning.

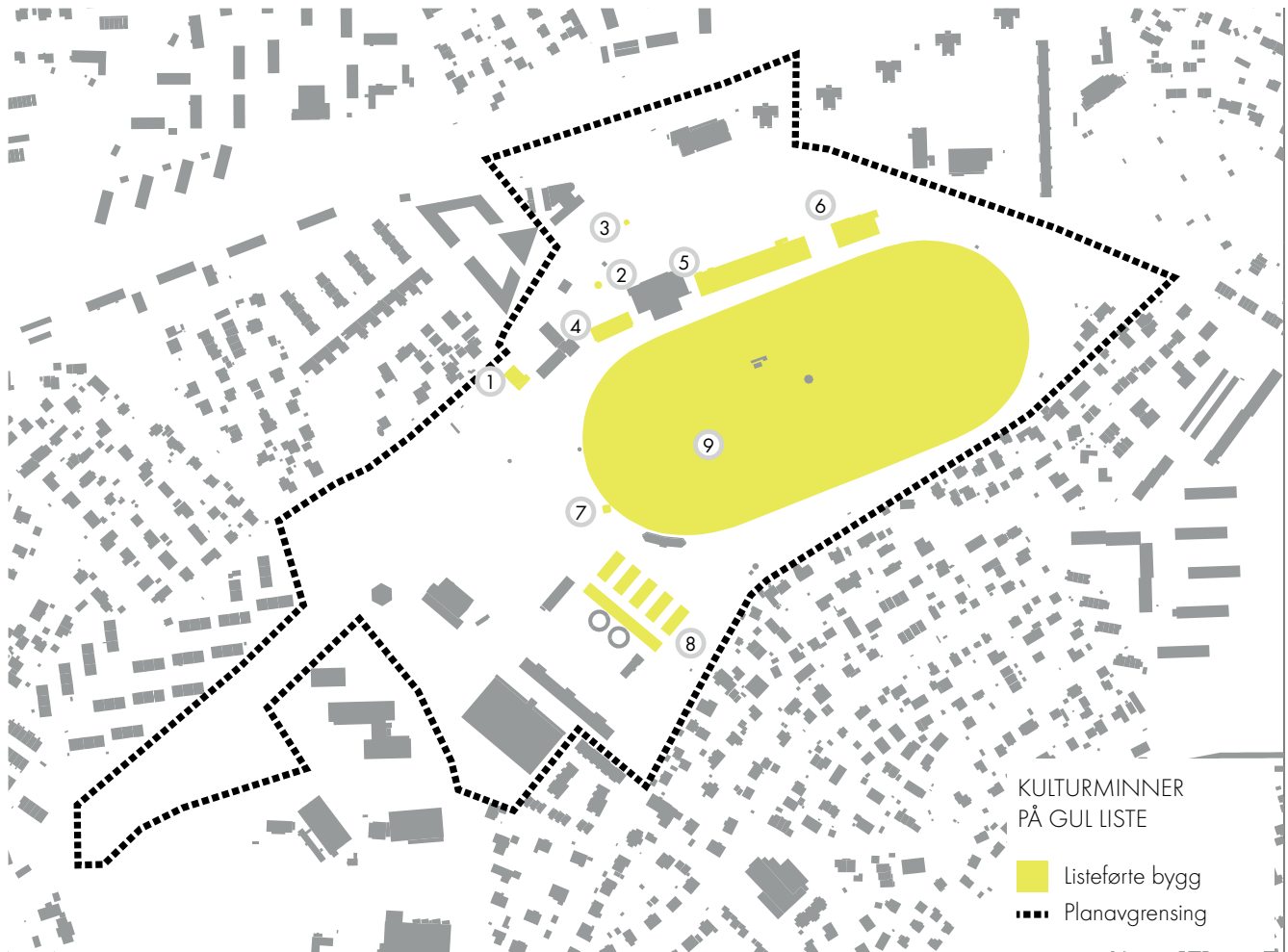
Fra 1950-tallet og utover er området utbygd med blokkbebyggelse og nærsentra, og nedenfor Bjerke travbane mot Økern er flere næringsbygg oppført

– flere av dem knyttet til grossister for landbruksvarer. Bjerke travbane ble utviklet med staller og to tribunebygg på 1930-tallet og i 1966 ble et stort tribunebygg oppført. Dette ble i 1974 utvidet og restaurantbygget ble revet. I 2003 ble Hestesportens hus oppført. Kilder: Akergårdene (:22)



Alle foto: © OpenStreetMap-bidragstere / www.finn.no/kart

Flyfoto av områdets utvikling



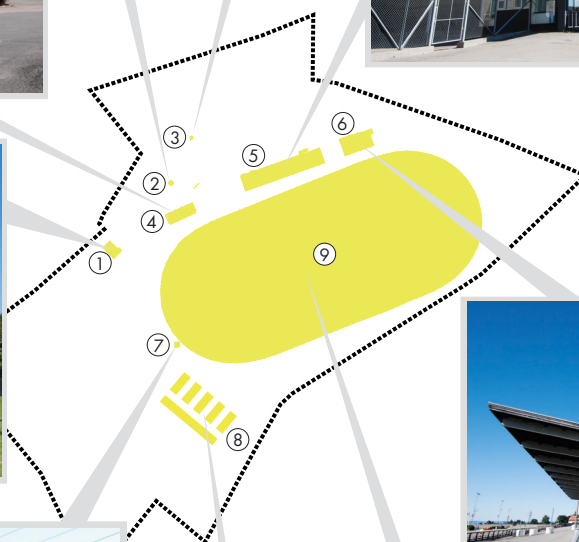
Bygg og anlegg med bevaringsverdi innen området

Innenfor planområdet finnes flere kommunalt listeførte kulturminner inkludert flere bygninger og travbanen (gul liste, Byantikvaren). Disse har ikke juridisk vern, men er vurdert som bevaringsverdige. Det foreligger ikke regulering til bevaring/hensynssone kulturminner i medhold av plan- og bygningsloven eller kulturminner med fredningsvedtak etter kulturminneloven. Det er registrert ett automatisk fredet kulturminne rett utenfor planområdet, sørøst for Økern Torgvei 13, dette er tidligere fjernet.

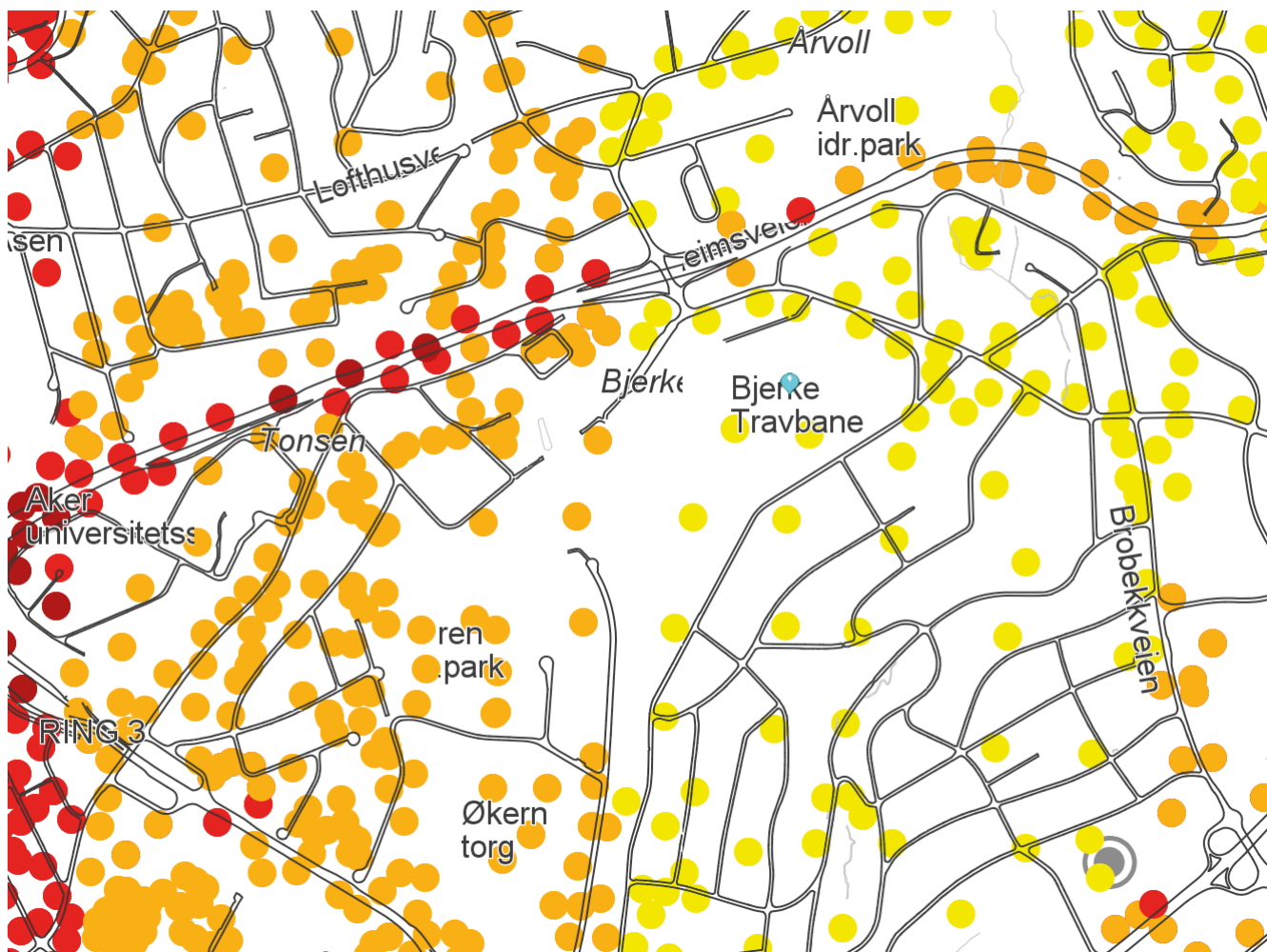
Disse byggene samt travbanen som anlegg er listeført:

1. Bjerke gård
2. Klokketårn (dette er flyttet i senere tid og står ikke på sin opprinnelige plassering)
3. Vaktstue
4. Tribune «1.plass»
5. Hovedtribune
6. Tribune «2.plass»
7. Dommertårn
8. Staller
9. Travbanen

I det følgende kommer bilder av de listeførte elementene.



1.4.10 Luftforurensning og støy



Kart som angir spredning av luftforurensning (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

T2 Luftforurensning (NO2)

- Rød sone Årsmiddel ≥ 45
- Rød sone Årsmiddel 40 - 45
- Gul sone Årsmiddel 35 - 40
- Gul sone Vintermiddel ≥ 40 Årsmiddel < 35
- Grønn sone Vintermiddel < 40

T3 Luftforurensning (PM10)

- Grønn sone < 35
- Gul sone 35 - 44
- Gul sone 45 - 49
- Rød sone 50 - 54
- Rød sone ≥ 55

Illustrasjonen viser beregnet konsentrasjon av svevestøv, partikler som har en diameter under 10 mikrometer (PM10). Fargeskalaen viser tettheten av partikler, hvor grønn er lavest og rød høyest. Svevestøv stammer i hovedsak fra forbrenningspartikler og veistøv, det vil si støv fra slitasje av veidekke, bildekk og bremses. Nitrogendioksid (NO2) er en gass som i hovedsak stammer fra eksos. (Kilde: Plan- og bygningsetaten)

Kommuneplanens arealdel § 7.1 sier følgende om støy som er relevant for planleggingen på Bjerke: Ved regulering, der støyforholdene overskrider anbefalt grense i de til enhver tid gjeldende statlige retningslinjer for støy i arealplanleggingen, skal støyforholdene dokumenteres.

I avvikssonen kan bebyggelse med støyfølsomt bruksformål etableres i gul og rød sone (deriblant områder innenfor Småhusplanen, S-4220), dersom



Kart som angir støyforhold (Kilde: Plan- og bygningsetaten). Illustrasjonen viser beregnet støy fra vei som gul og rød støysone. Trondheimsveien og planområdet med unntak av en liten del i øst er i kommuneplanen definert som en regional korridor og innenfor avvikssonen (blå avgrensning). Innenfor avvikssonen tillates det at støyfølsom bebyggelse plasseres i gul/rød sone dersom man oppfyller vilkårene i § 7.1 i kommuneplanen

- Rød sone
- Gul sone
- ~ Avvikssone (regionkjerne - regional korridor)

det kan dokumenteres at det er nødvendig for å oppnå gode utbyggingsløsninger, med hensiktsmessige planløsninger og god estetisk kvalitet. Boliger skal ha minimum en fasade som vender mot stille side. Halvparten av oppholdsrom og minimum et soverom skal vende mot stille side. Det skal tilbys bruksmessig egnede private eller felles private uteoppholdsareal med soner med støynivå under anbefalt grense, ihht. tabell 3 i T-1442/16. Grunnskoler og barnehager skal ha minst en fasade mot stille side og uteoppholdsareal med soner med støynivå under anbefalt grense, i henhold til tabell 3 i T-1442/16. Det tillates ikke nye

grunnskoler og barnehager i rød sone.

Kommuneplanens samfunnsdel beskriver at det i områder med areal ut mot veier med noe trafikk, typisk rød støysone, skal legges til grunn at nye boliger enten skal komme etter at forholdene har blitt bedre enn i dag eller bygges på en måte som ivaretar helse og sikrer nødvendig kvalitet. Det siste innebærer blant annet at boligens uteareal ikke skal ligge i rød støysone og at nye boliger ikke skal ferdigstilles med soverom som blir liggende i rød støysone etter at tiltak er gjennomført.

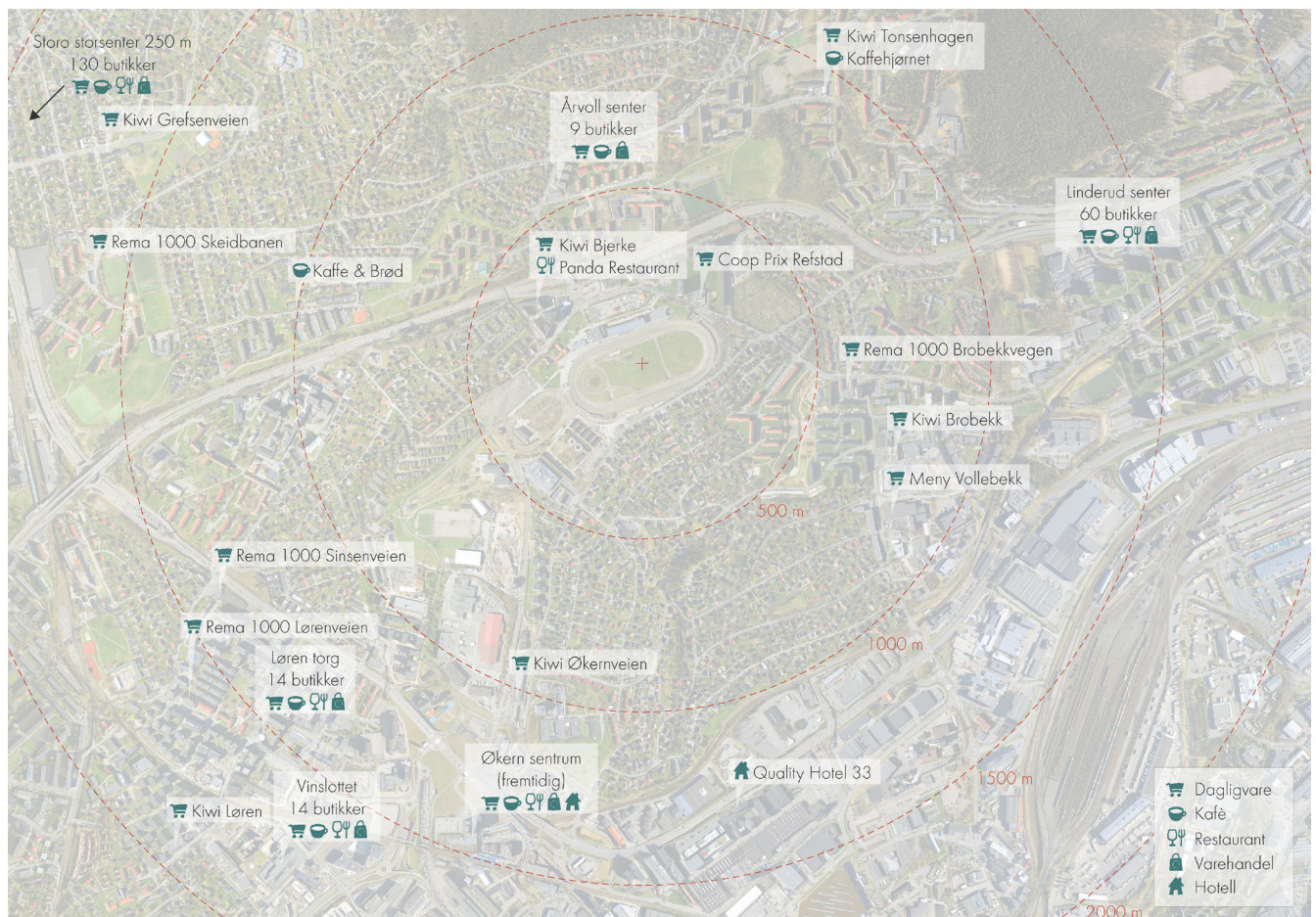
I Strategisk plan for Hovinbyen er det to vedtakspunkter som omhandler støy. Vedtakspunkt 14 lyder: «Bystyret ber byrådet arbeide for at det ikke ferdigstilles nye boliger i området før luftkvalitet og støyforhold er tilfredsstillende. Nye boliger skal ikke ferdigstilles med soverom i rød støysone».

Vedtakspunkt 18 lyder: «Bystyret ber byrådet arbeide for gode buffersone mellom boliger og næring og transportkilder som er støyende, har forurensing, høy nattaktivitet eller som på annen måte ikke egner seg til tett samlokalisering med boliger der det er konflikt mellom disse».

1.4.11 Sosial infrastruktur og tilbud i området

Innenfor planområdet finnes noe kontor samt øvrig næring som bensinstasjon, dagligvareforretning, et par restauranter og kiosker. Det er et utvalg av helserelaterte tilbud som fysioterapi og treningssenter samt bibliotek.

I sydøst ligger en mindre barnehage, ved krysset Refstadveien /Økernveien. I de nære omgivelser utenfor planområdet er det flere barnehager samt skole og idrettsanlegg (mot vest) og skolehage/ parselhage (mot øst). Travbanen med tilhørende anlegg har i de siste år i større og større grad tjent som flerbruksarena for et mer mangfoldig publikum enn travfolket.



Illustrasjon som viser handelstilbudet utenfor planområdet. Det er ikke ønskelig at Bjerke sentrum konkurrerer med Linderud senter eller andre handelssteder i nærheten, men at Bjerke kan tilby utfyllende og supplerende tilbud

Foto: Bjerke Travbane Eiendom

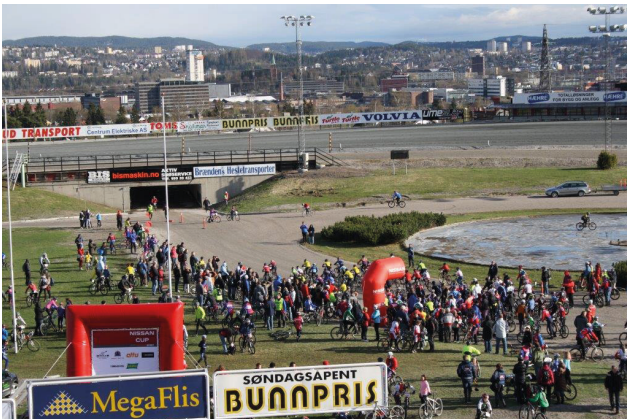


Foto: Bjerke Travbane Eiendom

Eksempler på hvordan travbanen kan benyttes til andre aktiviteter som sykkeløp (til venstre) og hundeutstilling (til høyre)

1.4.12 Stedets karakter og identitet

Innledning: Mellom ulike identiteter

De omkringliggende stedene rundt den store Bjerkebanen representerer forskjellige nabolagstypologier, funksjoner og stedsforståelser i Oslo. Bjerke ligger i inngangen til Groruddalen og nære grensen til den indre, tette byen, og er også en del av utviklingsområdet Hovinbyen. Rundt Bjerkebanen finner man både etablerte nabolag med ene- og tomannsboliger i stille hager, og drabantbyblokker med god avstand seg i mellom. Selve Bjerkebanen er et idrettsanlegg på riksnivå, med store parkeringsområder, som forholder seg til en nasjonal heller enn en lokal kontekst. Dette inntrykket forsterkes ved beliggenheten og tilgjengeligheten i et motorvei-landskap langs Riksvei 4. Som en kontrast til denne skalaen og intensiteten, har man kulturminnemiljøer og rekreasjonsvennlige turområder på sydvestsiden av travbanen.

Platået: Landskapet og utsikten

Helt sentralt i opplevelsen av Bjerke, er følelsen av å komme opp på et platå i landskapet. Bjerke ligger i et flatt, åpent landskap mellom bunnen av Groruddalen og Grefsenåsen. Utsikt er den umiddelbare og grunnleggende kvaliteten uansett tid og sammenheng: Dette er rett og slett et punkt å se Oslo fra. Byens fysiognomi oppleves her som at den strekker seg oppover den nordøstre dalen, og nedover mot fjordens industrielle del i syd og Bunnefjorden. Man befinner seg altså ikke midt i en storby, og har i liten grad utsikt mot byens mest ikoniske bygg.

I stedet opplever man Oslo som en havneby bestående av drabantbyer og fortsatt industri. Samtidig har man utsikt mot Groruddalens østlige side og Ekebergåsen, som tilsammen gir en grønn horisont. Bjerkebanens

store, flate struktur skaper en rolig og landlig atmosfære, frakoblet storbyens intensitet. Denne stemningen fortsetter på sydsiden av området, foran Bjerke Gård, der stedet gradvis graviterer ned mot Økern og Løren som et mer urbanisert område.

Drabantbylandet: En del av Groruddalen

Bjerke oppleves som en del av drabantbyen og Groruddalen. Man er forbi Sinsenkrysset og ute av den indre, tette byen når man har kommet opp hit. Adkomsten er gjerne på en firefelts motorvei i en hastighet som ikke er lov i hverken indre by eller boligstrøk. Bjerke gis sin arkitektoniske markering med de fem punktblokkene i modernistisk stil, tegnet av Heiberg og Sandvik arkitekter i 1961. Disse representerer ideen om mer «lys og luft» for befolkningen, fra en tid der byens sentrum ble ansett som trang, usunn og lite barnevennlig. Drabantbytypologien komplementeres av det trekantformede Bjerke Studenthus og en annen boligblokk på nordsiden av Bjerkebanen. Drabantbypreget underbygges av motorvei-landskapet på Riksvei 4, der man passerer to store kryss – Sinsenkrysset og Bjerkekrysset – før ankomst Bjerke. I tillegg har man delbydelen Linderud i horisonten i nord, med en rekke ti-etasjers boligblokker.

Selv om arkitekturen kalles modernistisk, så er den ikke lenger moderne, men har slitt med et negativt omdømme i lang tid. I dag representerer punktblokkene på Bjerke en nyere Oslohistorie som hverken har direkte positiv eller negativ valør. Men ser en re-fortolkning av drabantbyhistorien og -arkitekturen gjennom bøker, filmer og tv-serier. Sagt med andre ord: det som kan ha en negativ assosiasjon i begrepet «drabantby» i dag, kan bety viktig kulturhistorie i morgen.



Foto: Laila Tøyen

Travbanen i landskapsrommet gir området en tydelig identitet

Villastrøket: En del av enebolig-Oslo

På den andre siden av Riksvei 4, ligger de etablerte nabolagene Årvoll, Disen og Lofthus. Sydvest for banen ligger Refstad, og nedenfor på østsiden ligger Risløkka. Dette er boligområder med en rekkehus og ene- og tomannsbolig med hage-typologi som man finner i et belte rundt hele Oslo indre by. Det er områder forbundet med middelklasse og tradisjon; kjennetegnet av hager og stille gater og en privat karakter. Det gir inntrykk av en viss velstand og attraktivitet, men kan også virke stille og gammelmodig. Noen av de omkringliggende boligene ved Bjerkebanen har denne karakteren, og stedet selv bør forstås som del av denne boformen i Oslo.

Grøntområdet: Rekreasjon og fritid

Den sydvestlige siden av Bjerkebanen markeres av historiske Bjerke Gård og turveien D2 som passerer gjennom området. Denne delen av Bjerke oppleves som et kulturminnemiljø og rekreasjonsområde. Her er man beskyttet fra biltrafikken, i et grøntområde dominert av fotgjengere og mosjonister. Refstaddammen er en herlighetsverdi som antyder dette punktet som turdestinasjon, og området framtrer som en grønn forbindelse ned mot Økern og Løren.

Samtidig er dette området del av noen større, åpne flater for travsportrelatert aktivitet. Det gir en opplevelse av stedet som kan sammenliknes med Fornebu, der opparbeidede grøntområder ligger side om side med store arealer som ikke er dimensjonert for menneskelig aktivitet og bevegelse. Sammen skaper dette en opplevelse av å være i et slags grenseland, i et område i endring og utvikling, på vei fra en tilstand til en annen.

Travbanen: Stedets kjerne

Bjerkebanen er det mest kjente landemerket på Bjerke og for de som ikke er lokalkjent, noe man kan kjenne til fra travløp på TV. Banen er en nasjonal idrettsarena av en betydelig størrelse og oppleves derfor også som en barriere. Banens form definerer området. Bjerkealléen og inngangen til Hestesportens Hus har en høy grad av offentlighet og oppleves som inviterende. Restaurant- og tribunebebyggelsen er store strukturer som har et fantastisk utsyn og henvendelse mot travbanen og Oslo-amfiet, men som kan framstå som lukket mot omgivelsene i nord. Den store parkeringsplassen nord for tribunene er overdimensjonert for dagens bruk og står ofte ledig, noe som kan gi området en noe ødslig karakter.

Går man inn på anlegget, derimot, kommer stedet til sin rett og viser seg fra sin beste side. På innsiden får man de grunnleggende kvalitetene som utsikt, sollys og grønn horisont, og i tillegg sosiale møteplasser og attraksjoner. Denne opplevelsen av stedet kommer nok kun de hestesport-interesserte til gode i dag.

Veikrysset: Refstadveien og parkeringsplassen

Refstadveien og parkeringsplassen har hverken den historiske drabantby-sjarmen eller de grønne verdiene, og oppleves som et intetsigende asfalt- og parkeringsland uten en tydelig møteplass, torg eller sentralitet. Området underbygger steds karakteren «veikryss», og er et strekke som hverken innbyr til gange eller opphold.

Dette kapittelet inneholder anbefalinger for byutviklingen på Bjerke. De planfaglige anbefalingene skal gjelde for alle etterfølgende detaljplaner og danne rammer for byutviklingen.

Delkapittel 2.1 angir målene for byutviklingen innenfor planområdet, mens byplangrepet, som beskrives i delkapittel 2.2 gir et samlet konsept for byutviklingen i tråd med målene. De påfølgende delkapitlene gir en mer utdypende gjennomgang av de planfaglige anbefalingene for utviklingen, sortert etter ulike deltema. Anbefalingene i kapittel 2 skal følges opp i den videre planprosessen. Dette sikres gjennom føringene gitt i kapittel 5 «krav til prosess og metode» og hvert delkapittel avsluttes med en oppsummering som synliggjør dette.

2.1 Mål for byutviklingen

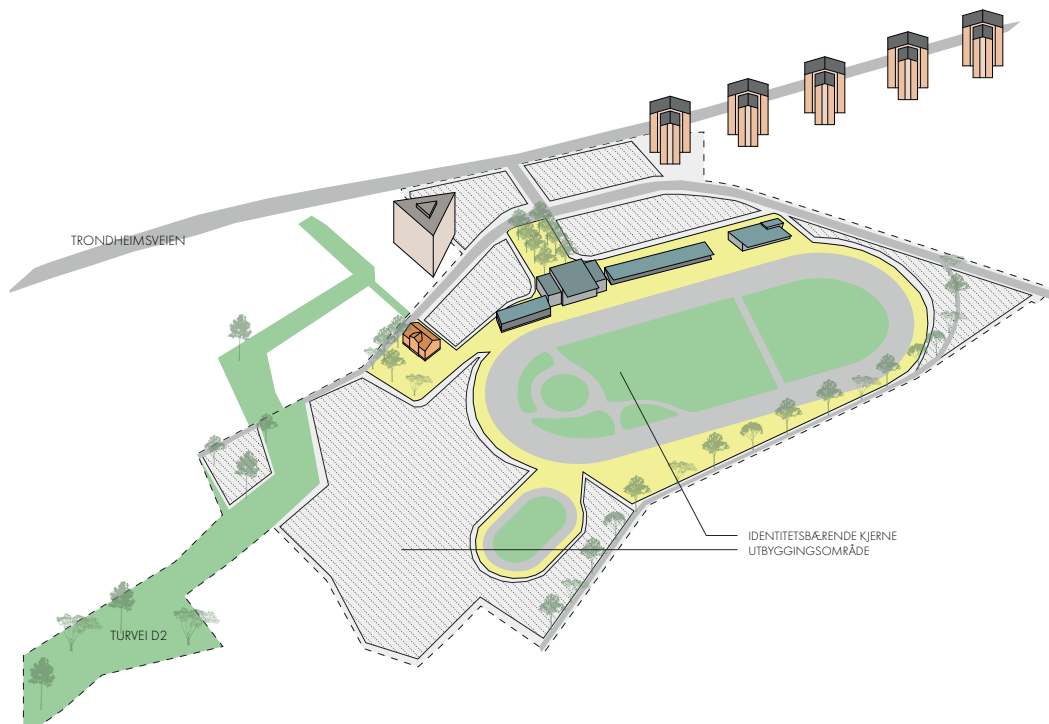
Utviklingen av Bjerke skal bygge videre på stedets identitet og kvaliteter

Mens Bjerke gård fører områdetets historie over 150 år tilbake i tid, har travbanen vært den sentrale identitetsbæreren i nesten hundre år. Både Bjerke gård og Bjerkebanen med tilhørende bebyggelse forteller en historie og er viktige identitetsmarkører som skal

underbygges og styrkes i den videre utviklingen, samtidig som nye kvaliteter og fortellinger tilføres. Eksisterende bebyggelse og uterom gir rom for flere funksjoner og aktiviteter som kan gi nytt liv til området og gjøre eksisterende kvaliteter tilgjengelig for flere. Det store og åpne landskapsrommet som travbanen utgjør gir området en unik utsikt og kontakt med byen som skal videreføres som en kvalitet i den videre utviklingen av området.

Bjerke travbane skal være en byintegrert og flerfunksjonell aktivitetsarena

Travbanen skal gå fra å være en barriere til et sted som binder nabolaget sammen, både gjennom fysiske forbindelser, utforming av tilleggende bebyggelse og et mer mangfoldig og inkluderende tilbud til hele befolkningen. Travbanen skal fortsatt være nasjonalarena for trav, men også et flerfunksjonelt og inkluderende nærmiljøanlegg som et mål- og møtepunkt i lokalmiljøet. Ved å satse på en bredde av aktiviteter for en bredde av brukere, kan nedslagsfeltet være fra internasjonal rekkevidde til å dekke lokale behov, fra organisert idrett til egenorganiserte aktiviteter og sosiale møteplasser, fra det permanente til det midlertidige.



Bjerke Travbane som en integrert del i sentrum av byutviklingen.

Bjerke skal være et klimasmart byområde, på de gåendes og syklendes premisser

Et mer variert og rikt lokaltilbud skal redusere behovet for lengre reiser og bidra til at innbyggerne kan få tilfredsstilt mange av sine hverdagsbehov i eget nærmiljø. Gode og attraktive forbindelser på de gående og syklendes premisser skal gjøre det enkelt og intuitivt å ferdes både internt i området og samtidig koble området bedre på omgivelsene. Vekt på bilfrie og sammenhengende byrom gir uteområdene tilbake til innbyggerne og kan gjøre det attraktivt for flere å bli boende i tette byområder. Utforming av tak, byrom og uteområder skal bidra til mer bynatur i området, der både dyrking, biologisk mangfold og overvannshåndtering tilfører kvaliteter og bidrar til bedre klimatilpasning.

Bjerke skal være et godt sted å bo i alle livsfaser

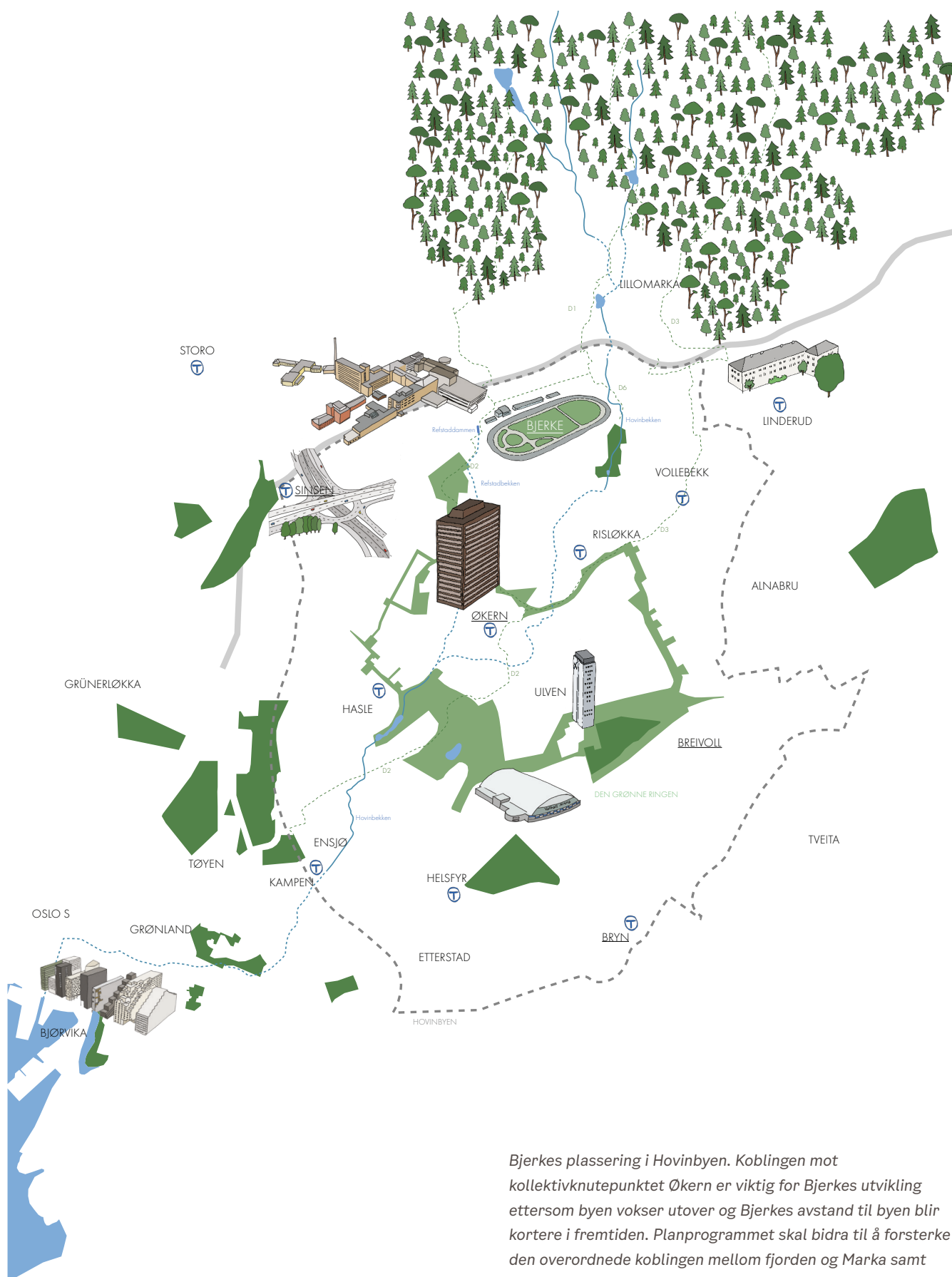
Bjerke skal utvikles med et variert boligtilbud som kan svare ut ulike behov og preferanser, fra det tette og urbane til bebyggelse som kombinerer bymessige og grønne kvaliteter, torgbyen og parkbyen. Et større og mer mangfoldig tilbud gir anledning for fellesopplevelser og steder å møtes. Bilfrie forbindelser og byrom mellom boligområdene skaper sammenhengende og trygge byområder med rom for utfoldelse og aktivitet i trygge omgivelser. Bjerke skal utvikles til et godt og inkluderende nabolag der fellesarealene, både inne og ute skal ha høy prioritet.

Bjerke skal ha gode og attraktive forbindelser, både internt og til området rundt

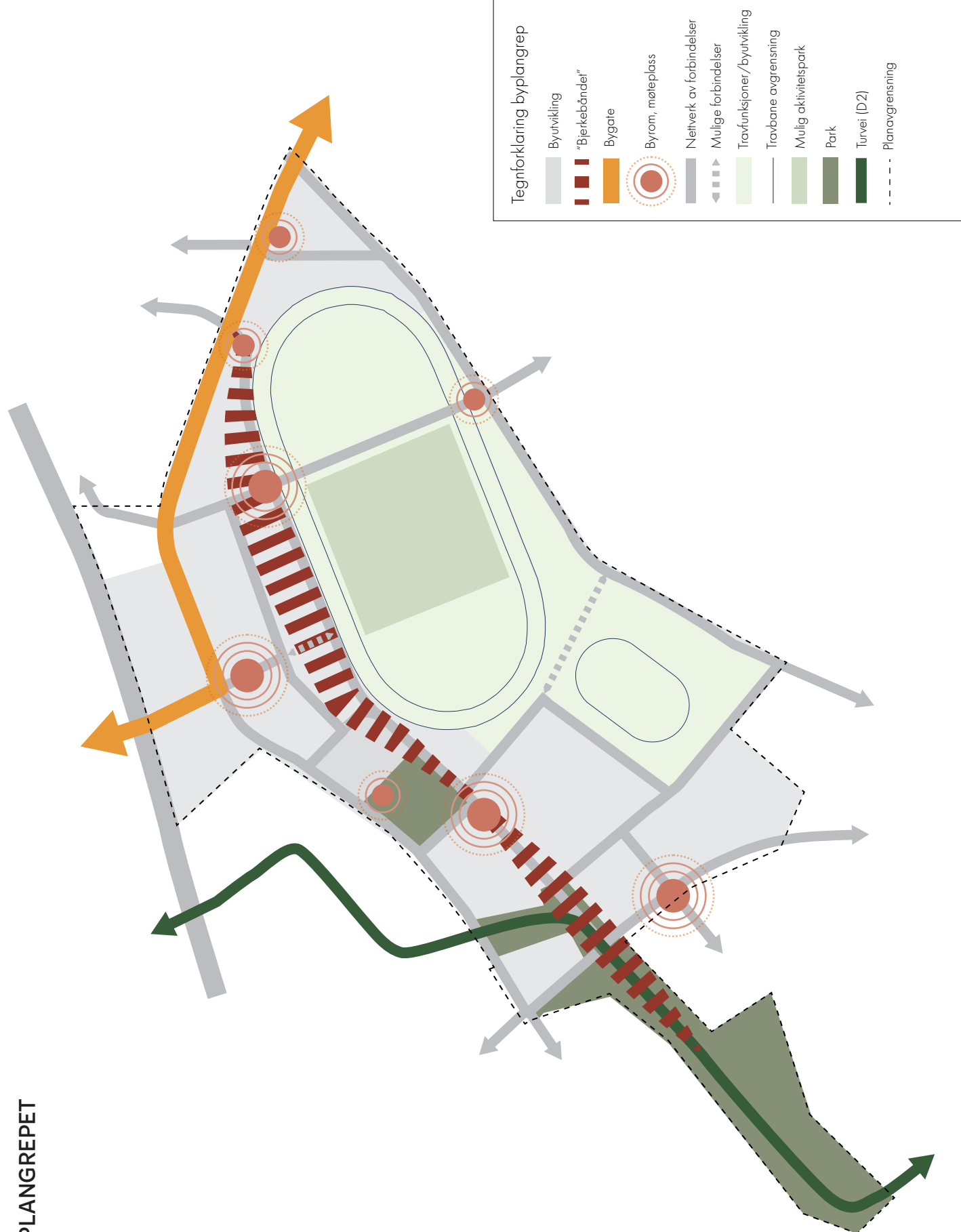
Strukturen i planområdet skal ikke lenger være en barriere mellom områdene rundt, men bidra til å binde dem sammen. Øst-vest forbindelsen skal videreføres som en tydelig og attraktiv forbindelse gjennom området, samtidig som grøntforbindelsen mot marka skal forsterkes. Også Bjerkebanen skal brytes ned som barriere i nabolaget gjennom etablering av en tydelig nord-sør forbindelse over travbanen til Risløkka. En finmasket og tydelig bystruktur skal gjøre det lett å orientere seg samtidig som opplevelser og møteplasser underveis skal gjøre det trygt og attraktivt å bevege seg i området til fots eller med sykkel. Kollektivtilbudet skal få en sentral plass i området, kobles på et levende lokalsentrum og det skal tilrettelegges for enkle bytter mellom ulike linjer.

Bjerke skal være et levende og mangfoldig byområde

Bjerke skal utvikles med et variert tilbud for hele befolkningen. Innbyggernes behov skal ha innvirkning på utforming av byrom og etablering av tilbud i området. Et variert og mangfoldig tilbud som også inkluderer steder for kultur, idrett og sosiale møteplasser, i tillegg til et bredere handelstilbud, vil gi et tilbud som retter seg mot en bredere gruppe. Aktive førsteetasjer mot viktige gater og byrom bygger opp under utviklingen av et levende byområde og skal gi rom for en stor bredde av funksjoner. Et sammenhengende byromsnettverk med varierte og attraktive møteplasser gir rom for sosiale treffpunkter og et mangfoldig aktivitets- og rekreasjonstilbud. Tilretteleggelse for deling, sambruk og flerbruk skal være utgangspunkt for en inkluderende og bærekraftig byutvikling.



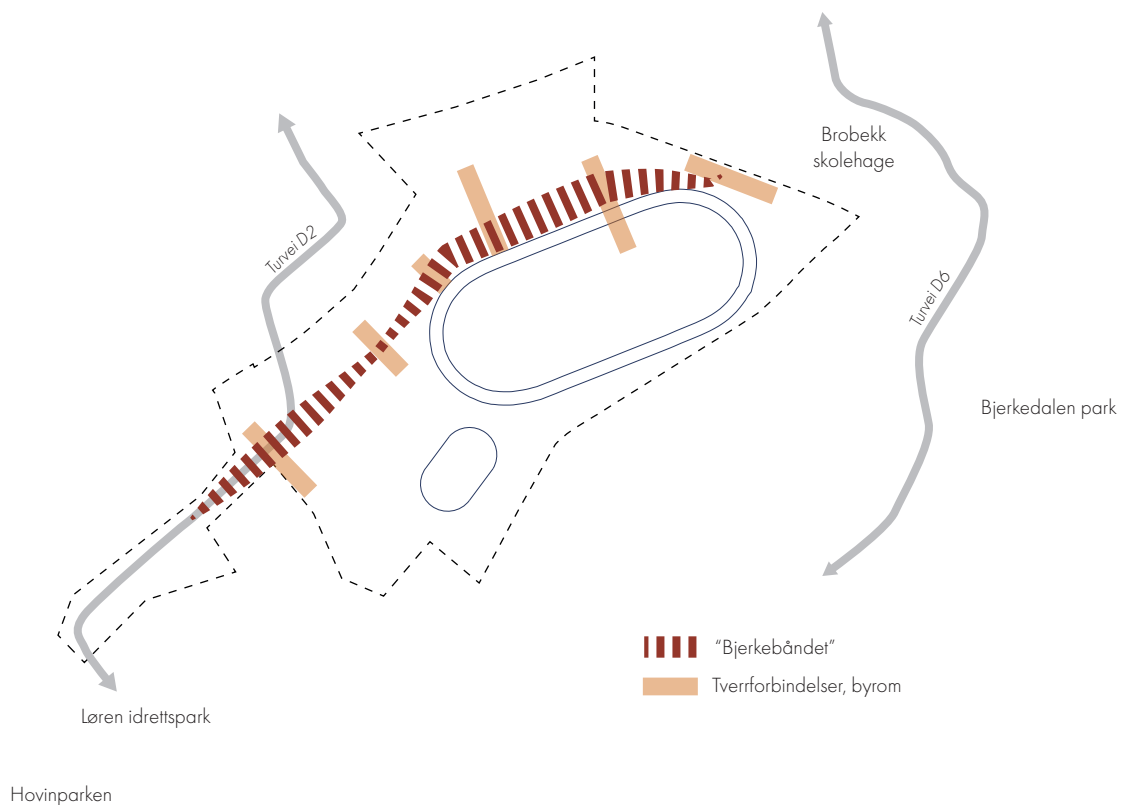
BYPLANGREPET



2.2 Byplangrepet

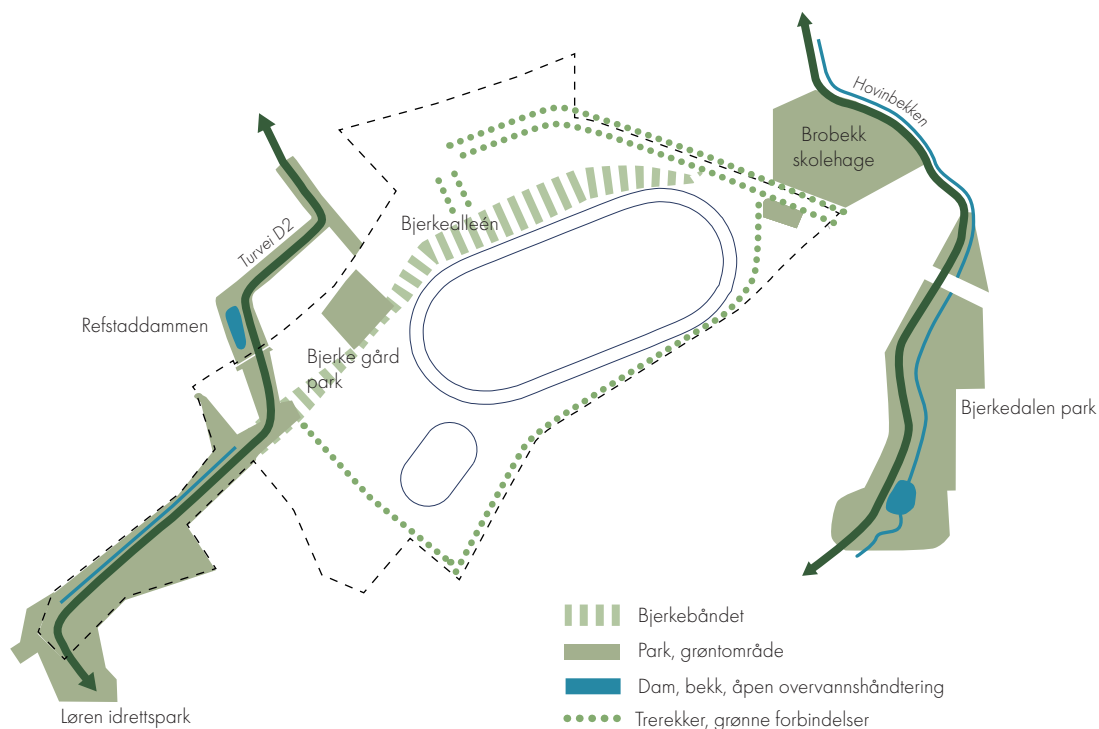
2.2.1 Byplangrepetets hovedelementer

Byplangrepet består overordnet av 1) en tydelig offentlig struktur kalt «Bjerkebåndet», 2) en videreføring og sammenkobling av eksisterende blågrønn struktur som kobler sammen bynatur og 3) en videreutvikling av de identitetsskapende kvalitetene i landskapsrom og bebyggelse.



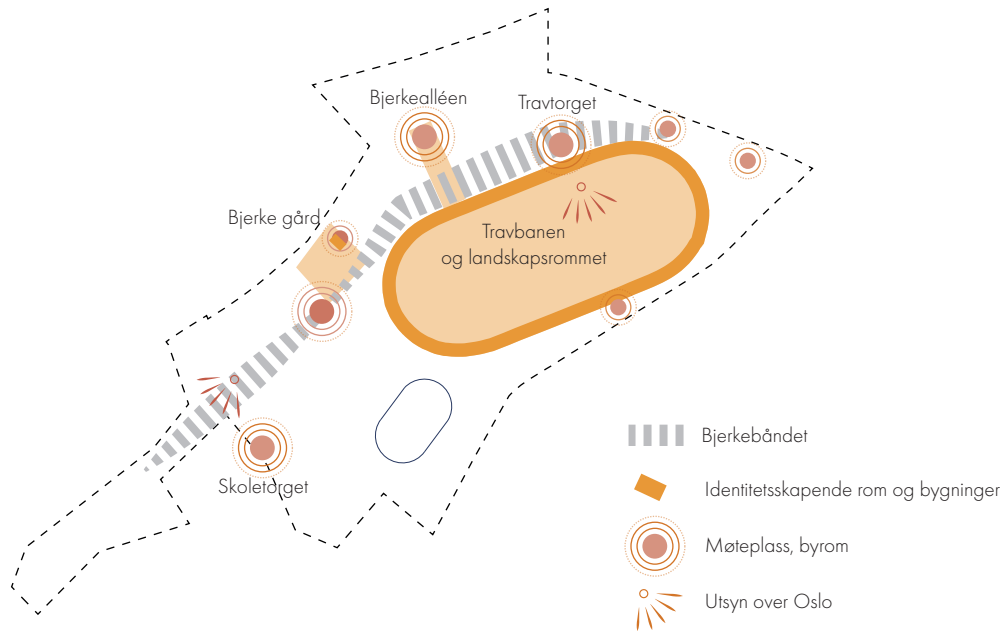
1. Bjerkebåndet

Bjerkebåndet er ryggraden i byplangrepet og skal bidra til en tydelig offentlig forbindelse gjennom området. Bjerkebåndet er en tilnærmet bilfri sekvens av parker og byrom som knytter Hovinparken og Løren idrettspark sørvest for planområdet med Brobekk skolehage øst for planområdet. Forbindelsen er offentlig tilgjengelig. Bjerkebåndets føring gjennom Bjerke nord kan anlegges både nord for tribunen og mellom tribunen og travbanen, dette vil konkretiseres og besluttes først i forbindelse med detaljregulering. Bjerkebåndets karakter endrer seg fra forbindelsen i parklandskapet i Bjerke syd og til en mer urban karakter i Bjerke nord. Det kan i videre detaljering besluttes om man skal jobbe med et felles design eller elementer som gir Bjerkebåndet sin egen identitet, slik man har gjort på Havnepromenaden og slik det planlegges i Den Grønne Ringen. Tverrforbindelsene er lokalt viktige krysningspunkter og byrom som forholder seg til og aktiverer Bjerkebåndet.



2. Blågrønn struktur

Byplangrepet bygger videre på eksisterende blågrønn struktur, gjennom å forbinde grøntkorridoren langs turvei D2 og Refstaddammen med turvei D6 og Hovinbekken. Grønnstrukturen fra Lørenparken og turvei D2 føres som et belte gjennom det nye byutviklingsområdet hvor det får en markert avslutning og kobling til hageanlegget på Bjerke Gård. Parken knyttes på en mer urban forbindelse videre østover gjennom Bjerkebåndet på nordsiden av travbanen fram til Refstadveien (planområdets østlige avgrensning) videre til Brobekk skolehager og Bjerkedalen park. Gjennom sydområdet ned til Økern etableres en grønn forbindelse gjennom boligområdet. Bjerkealleen bevares, det samme gjør eksisterende trerekke langs Økernveien. Det etableres en bygate med allé langs Refstadveien.

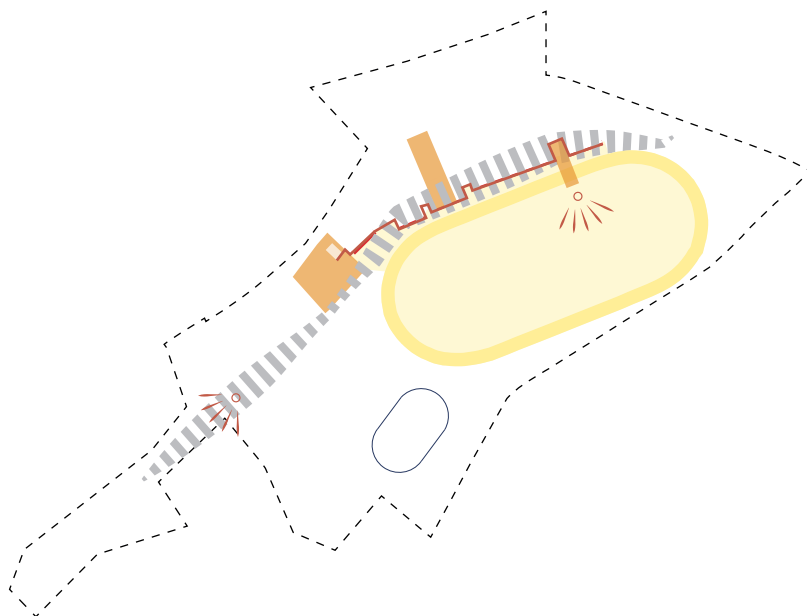


3. Kultur og identitet

Byplangrepet tar utgangspunkt i identitetsskapende rom og bygninger som finnes i planområdet i dag og søker å ivareta og videreutvikle disse. Det fremste kulturminnet og identitetsskapende rommet er travbanen og landskapsrommet denne danner, med utsyn over byen. Videre får Bjerke gård og parken vest for bygget funksjon som en møteplass for bydelen. Parken har store, flotte trær. Utsynet ned til fjorden i synsaksen med turveien og Bjerkebåndet bevares. Bjerkealléen ivaretas som inngangsporten til området og styrkes som byrom. Utvikling av torg og møteplasser skjer i tilknytning til disse eksisterende kvalitetene.

2.2.2 STRATEGIER FOR UTVIKLING

Strategiene for utviklingen bygger opp under målene i kapittel 2.1 og byplangrepets hovedelementer.



1. Videreutvikle eksisterende kvaliteter

Utviklingen av området rundt Bjerke travbane vil ta utgangspunkt i kvaliteter som finnes i dag. Blant disse er det store landskapsrommet travbanen utgjør og byrommet som oppstår mellom travbebyggelsen og travbanen, langs travbanens nordside. Strategier for midlertidig bruk peker særlig på Bjerke gårds potensiale som møtested for nabolaget og bydelen – som på sikt kan etableres som et permanent

bevertningssted og hus med ulik utadrettet aktivitet. Bygningen ligger fint i landskapet, tilknyttet en sørvestvendt park med store, flotte trær. Trærne i Bjerkealléen ivaretas og forsterkes som byrom og inngangsport til området. Alle disse elementene er kulturminner som forteller en historie og er viktige å ivareta – og å videreutvikle.

Til høyre: Aker Brygge (LINK arkitektur AS Landskap) er en viktig forbindelse langs havnefronten, som på samme måte som forbindelsen ved travbanen har en bakvegg i bebyggelsen og en henvendelse mot det åpne landskapet

Under: Utsikt mot byen og fjorden fra Bjerkebåndet

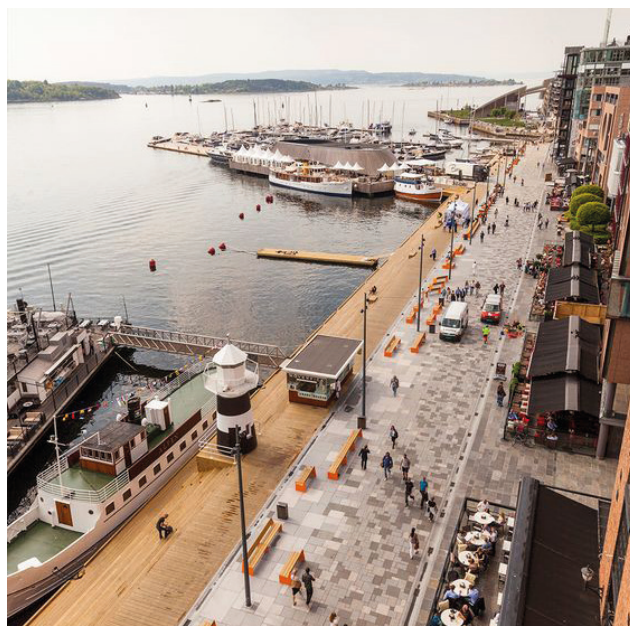
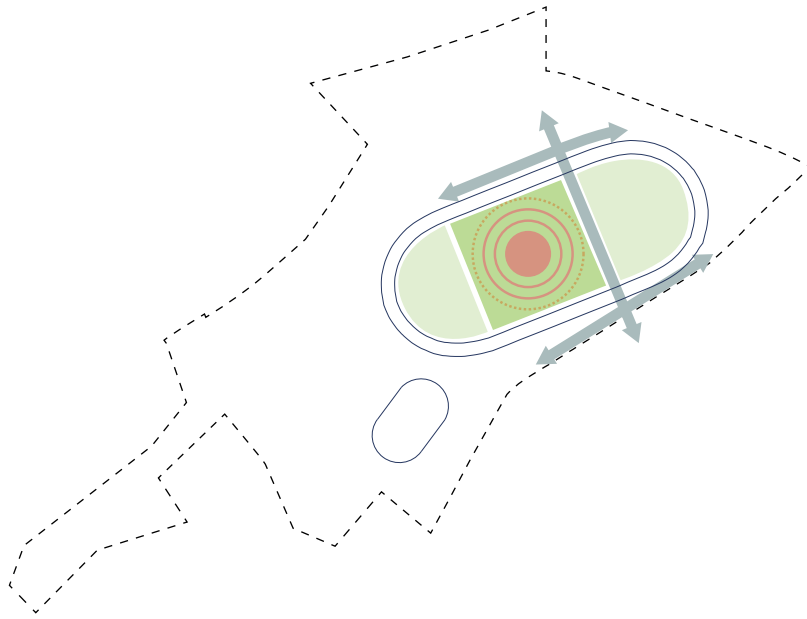


Foto: Tomasz Majewski



Foto: Laila Tøyen



2. Utvikle travbanen som byintegrert arena og mangfoldig møteplass

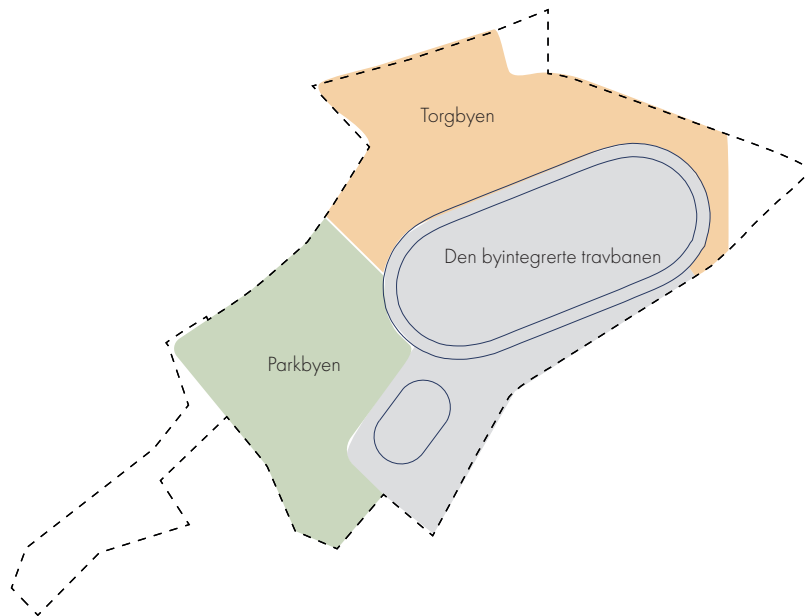
Travbanen er en møteplass i området i dag, også regionalt og nasjonalt for travmiljøet, men har potensiale til å bli en møteplass med sterkere lokal forankring. Bjerke Travbane Eiendom ønsker å effektivisere driften og samtidig utvikle arenaen for et bredere publikum og høyere oppdekning de dagene det ikke er travløp. Ved å konsentrere travfunksjoner på indre bane frigis areal til byutvikling i nord og sør. Banens fotavtrykk er 80 dekar og i tillegg til travfunksjoner er det store arealer på indre bane med potensiale for flerbruk.

Arealet kan romme en aktivitetspark og et aktivitetshus med flerbrukshall, og gi rom for større arrangementer, utstillinger, konserter, og organiserte og egenorganiserte aktiviteter for alle aldre i bydelen. Ved å etablere en tverrforbindelse over banen og knytte bebyggelse og byrom tettere sammen skal travbanen integreres med resten av området og bidra til å binde området bedre sammen.

Foto: Rasmus Hjortshøj



GAME Street mekka (JAJA Architects) er et gateidretts- og kulturhus hvor Aalborgs barn og unge kan møtes og holde på med egenorganisert aktivitet eller delta på organisert treningstilbud.



3. Utvikle et variert boligtilbud; torgbyen og parkbyen

Nordområdet, torgbyen, utvikles som et urbant lokalsentrum med definert gatestruktur og et tydelig skille mellom offentlig og privat. Det skal være en tett boligby med sentrumsformål og travfunksjoner på gateplan. Planen viderefører Bjerkealleen ned mot

Hestesportens hus som selve inngangsporten til Bjerke med en mer definert torgdannelse her enn i dag. Det er også ønskelig å opprettholde bibliotektilbudet eller tilsvarende funksjon til bydelens innbyggere i dette området.

Foto: © Ute Zschamnt for David Chipperfield Architects



Oppe til venstre: En tettere, høyere bebyggelse i nord gir mulighet for utsyn over det åpne landskapsrommet. Westkaai Towers, Antwerpen, Belgia (David Chipperfield Architects Berlin)

Oppe til høyre: Referanse hotell, illustrasjon fra konkurranseforslag ÜSQ E3 med boligårn og handel i Hafencity, Hamburg (KBNK Architekten)

Til venstre: Mulig variert typologi i Torgbyen. Park Towers i København (ADEPT)

Foto: Rasmus Hjørtsoj Coast



Sydområdet, parkbyen, består av bilfrie boligområder med tilknytning til offentlige parker, turveier og møteplasser. Her er skillet mellom offentlig og privat mindre tydelig enn i torgbyen, med boliger også i første etasje. Målet er å skape varierte boliger med gode uteoppholdsarealer i gatetun og gårdsrom, og fin

beliggenhet i landskapsrommet gir mulighet for god utsikt mot Oslo sentrum og Oslofjorden. Det legges opp til noe høyere bebyggelse inn mot nordområdet og nedtrappende høyder mot tilliggende småhusområder utenfor planområdet.



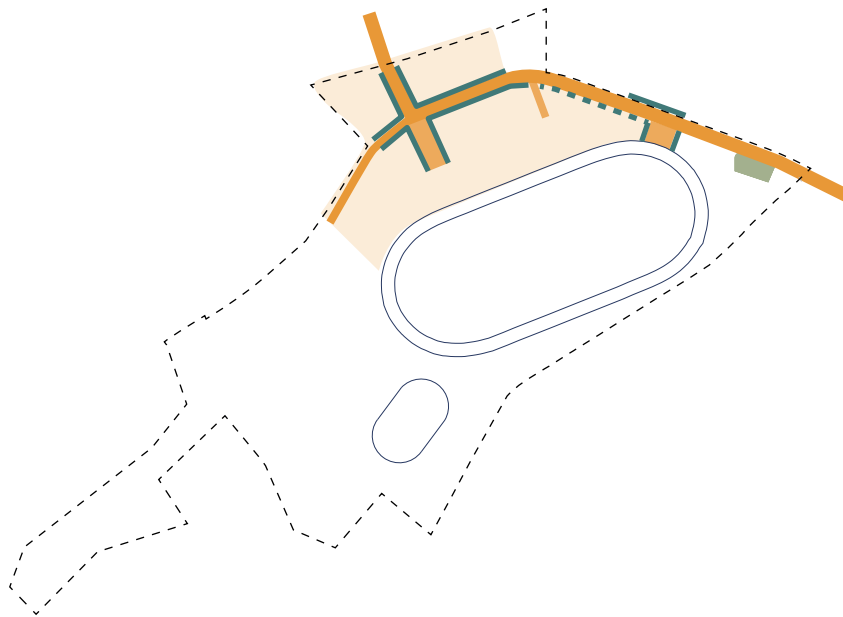
Foto: Radek Brunecky

Krydderhagen har boliger med nærhet og tilknytning til omkringliggende park (Dyrvik Arkitekter)



Foto: Jiri Havran/Heslemann AS

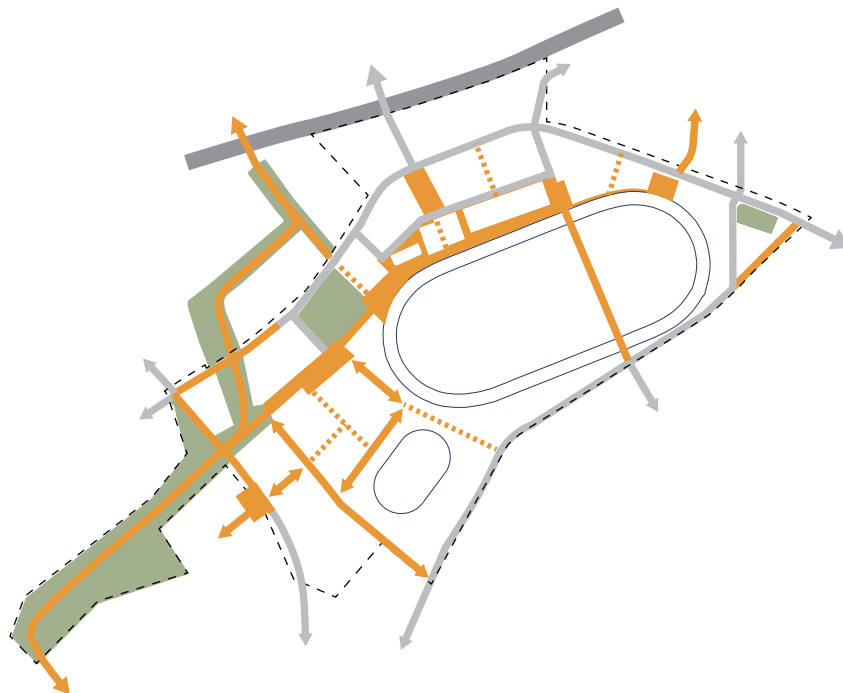
Spredte punkthus i grønne uteområder, boligprosjekt i Muhlau (Igual & Guggenheim Architekten)



4. Utforme Refstadveien som bygate

Refstadveien skal utvikles som strøgsgate og skal transformeres fra kun å være en transportvei for forflytning av mennesker og varer til å bli en gate også ivaretar oppholdskvaliteter og byliv. Opplevelsen av byrommet gaten utgjør, bestemmes av gatens bredde

og utforming, de omkringliggende byggenes høyde og innhold. Hovedvekten av publikumsrettede funksjoner i området etableres langs Refstadveien og Bjerkealléen. Spesielt viktig er opplevelsen av trafikkbelastning og forholdet mellom gaten og førsteetasjene.



5. Etablere et finmasket nettverk av byrom og forbindelser

I dag består planområdet av utydelige overganger og manglende logiske forbindelser, blant annet på grunn av utflytende parkeringsarealer og arealer til drift av travbanen. Ved å etablere et definert finmasket nettverk av byrom og forbindelser, kan barrieren travbanen utgjør brytes ned samtidig som det blir lettere å orientere seg.

I flertallet av forbindelsene skal gående og syklende ha førsteprioritet, sammen med varelevering. Det skal etableres en snarvei tvers over travbanen i nord sydlig retning, denne går fra Travtorget i nordområdet gjennom en ny gangkulvert under løpsbanen og ut gjennom eksisterende kulvert mot Økernveien. Denne forbindelsen vil være avstengt ved de største arrangementene, og vil eies og driftes av Bjerke Travbane.

Øverst: Vulkan er et velfungerende bilfritt byrom og forbindelse der bakkeplan er programmert med utadrettede funksjoner

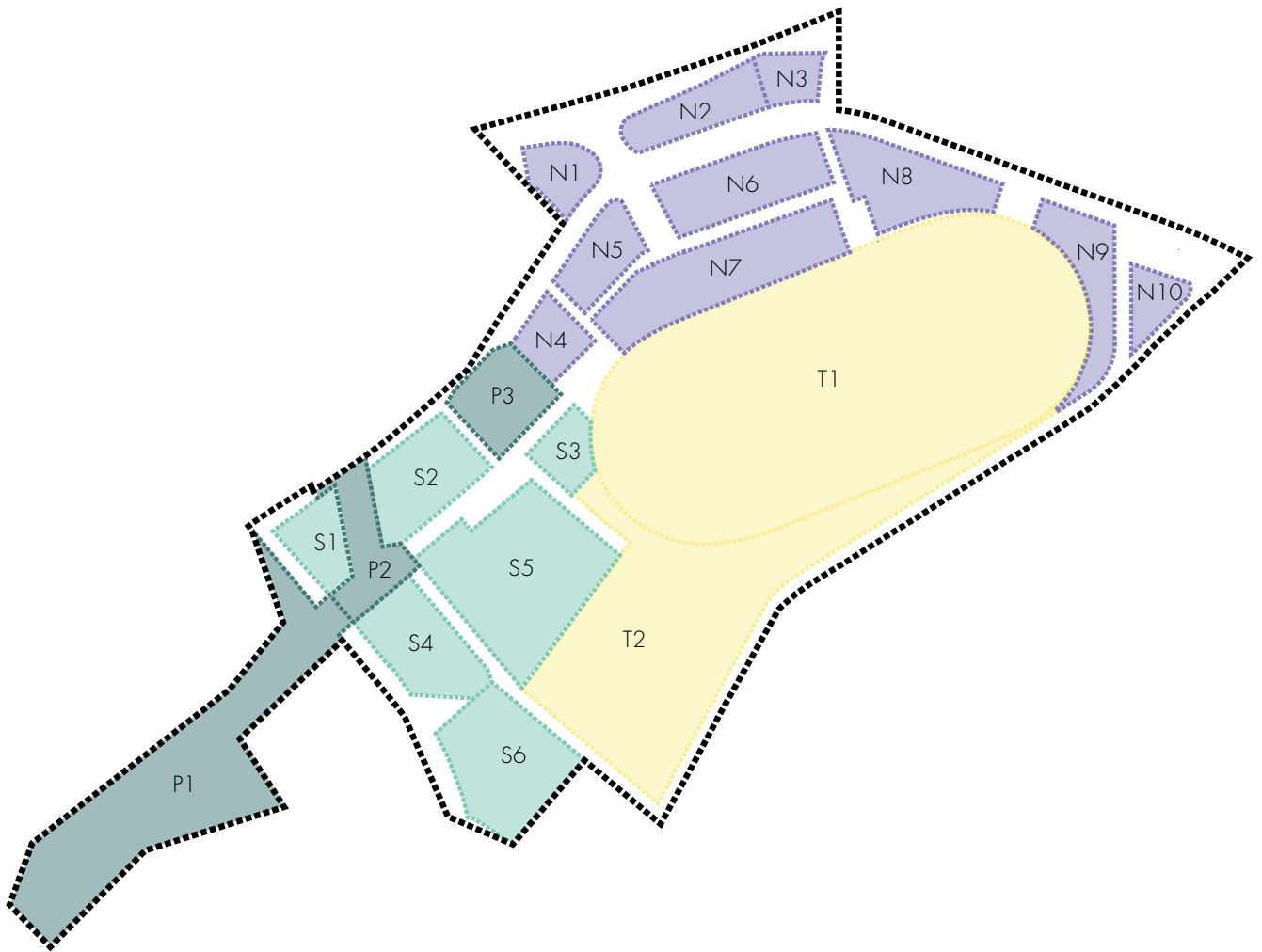
Til høyre: Eksisterende publikumsplass mellom travbane og tribuner skal tilgjengeliggjøres som forbindelse



Foto: Finn Ståle Felberg/Aspehn Ramm Elendorm



Foto: Lata Tøyen



Anbefalt feltinndeling for fremtidig utvikling

2.3 Miljø og bærekraft

DAGENS SITUASJON

Dagens Bjerke er i stor grad tilrettelagt for bil og hest og i liten grad for gående og syklende. En relativt monofunksjonell arealbruk gjør at området mangler et variert og godt tilbud. Området har en lav utnyttelse som ikke står i forhold til den relativt sentrale plasseringen og gode kollektivdekningen. Den søndre delen av området ligger relativt skjermet for trafikk, mens den nordre delen har utfordringer knyttet til støy og luftforurensning fra Trondheimsveien og tilhørende lokalveinett. Eksisterende høyspent i luftlinje står i veien for boligbygging i deler av området.

ANBEFALING

Planprogrammet følger opp Oslo kommunes satsningsområder i Klima og energistrategien for Oslo.

Grønn mobilitet og nullvekstmålet

Oslo kommunes mål om å redusere klimagassutslipp i Oslo med 95 % i 2030 innebærer at vi ikke kan ha klimagassutslipp av betydning fra transport i 2030.

Ved å fortette langs fremtidig skinnegående kollektivakser i Trondheimsveien og Refstadveien og et nettverk av bilfrie forbindelser skal Bjerke utvikles til et byområde på de gående og syklenes premisser. Hovedgrepet legger til rette for bilfrie boligområder. Bilkjøring til boligene skal samordnes og gjøre hele området godt tilgjengelig for sykkel og gange. Tilrettelegging for et mer mangfoldig tilbud, med både handel, kafeer, aktivitets- og kulturtilbud vil styrke det lokale tilbudet som kan nås til fots eller med sykkel.



Foto: Simen Øvereng

Bilparken må i fremtiden være elektrisk og det er nødvendig med tilstrekkelig ladekapasitet for elektriske kjøretøy, bil og sykkel i området.

Tilrettelegging for bildelingsordninger vil redusere behovet for egen bil, men også andre lokale tiltak og virkemidler for å nå nullvekstmålet bør utforskes. Det skal undersøkes mulighet for samordnet, bytilpasset og utslippsfri varelevering for områdets næringsliv, herunder mulighet for å etablere knutepunkt for varelevering fra sentrale byrom.

Refstadveien skal styrkes som kollektivgate, med veisnitt som muliggjør en omlegging fra buss til trikk i fremtiden. Planlagt trikkestopp for trikk til/fra Tonsenhagen vil gi forsterket kollektivtilgjengelighet.

Arealbruk og klimatilpasning

Gode overvannsløsninger, med grønne og frodige parker og fellesområder og stor grad av permeable flater skal ligge til grunn for utviklingen av Bjerkes uterom. Det biologiske mangfoldet skal styrkes, blant annet gjennom å videreføre og forsterke grøntdraget fra sør gjennom området og mot marka. Andelen grønt skal økes betraktelig, noe som vil bidra til renere luft og økt biologisk mangfold. Dette er behandlet nærmere i kapittel 2.9 «Blågrønn struktur og overvann».



Foto: Andreas Reite

Folkehelse og trivsel

Bilfrie uterom og en sammenhengende byromsstruktur med variasjon av torg og møteplasser vil gjøre Bjerke til et mer attraktivt område. Sammen med en flerfunksjonell utvikling av Bjerkebanen og tilrettelegging for flere aktivitetstilbud og møteplasser, både ute og inne, legges det til rette for helsefremmende aktiviteter og sosiale arenaer som er viktig for folkehelsen. Boligområder med fokus på gode fellesområder legger til rette for et sterkere sosialt fellesskap hvor det er lettere å bli kjent med naboer og få et sosialt nettverk i eget boligområde.

Foto: Per Christian Lind



Klima- og miljøvennlig byggeri

I henhold til § 9 i kommuneplanens arealdel 2015 skal det utarbeides et retningsgivende kvalitetsprogram for miljø og energi ved regulering av utbyggingsprosjekter med mer enn 15 000 m² BRA. Kvalitetsprogrammet skal redegjøre for prosjektets miljøprofil med hensyn til transport, energibruk, utslipp, materialvalg og massehåndtering, samt oppfølging gjennom alle ledd frem til ferdigstillelse.

Som en del av kvalitetsprogrammet skal det etableres konkrete mål for reduksjon av klimagassutslipp i tråd med Oslo kommunes strategi fram mot 2030. Målene kan eksempelvis være rettet mot krav til bruk av lavutslippsmaterialer, energiløsninger som kan erstatte fossil energi i andre sektorer og reduksjon av utslipp i forbindelse med transport i både byggefase og drift.

Foto: DAC



Energi- og ressursbruk

Energi- og ressursbruk skal vurderes for område som helhet for å sikre gode og effektive løsninger. Det skal vurderes hvordan man kan tilrettelegge for egen energiproduksjon gjennom bruk av solceller og solfangere i området, som kan benyttes både til bygg og lading av elektriske transportmidler. En

samlet energiplan for området gjør det også mulig å undersøkes hvordan man best mulig kan utnytte lokale energiresurser innenfor området, inkludert muligheten for å kunne veksle mellom ulike energityper slik at lavverdig energi (vannbåren varme) og høyverdig energi (elektrisitet) utnyttes på best mulig måte.

Type renovasjonsløsning bør avklares som del av første reguleringsplan innenfor området. Ved valg av nedgravde avfallsbeholdere må dette sees i sammenheng med den øvrige planleggingen av området slik at tilgjengelighet for renovasjonsbiler sikres samtidig som dette ikke gir uheldige konsekvenser for utforming og bruk av uterom og bebyggelse. Utforming av foreliggende planalternativ og VPOR har tatt høyde for at bruk av nedgravde oppsamlingsenheter opprettholdes som en aktuell renovasjonsløsning for planområdet.

Det er ønskelig å legge til rette for gode retur-, bytte- og låneordninger innenfor området. Ved behov for minigjenbruksstasjon foreslås den plassert som del av en aktiv 1.etasje mot et sentralt byrom. Minigjenbruksstasjonen bør tilrettelegges for bytte- og låneordninger og utformes slik at den også kan bli en møteplass som tilrettelegges for sambruk på tvers av sektorer og brukergrupper. Dette er i tråd med ambisjonene i kommuneplan 2018.

Foto: Lendager Group



Luftkvalitet

Planområdet ligger i sin helhet i gul sone for luftkvalitet. Store deler av Trondheimsveien som passerer rett nord for området og området vestover ligger i rød sone. Konsentrasjonen av NO₂ vil reduseres i takt med utviklingen av renere brensel og utslippsfrie biler, mens konsentrasjonen av PM₁₀ vil være mer stabil, da dette er svevestøv fra veibane og biler. Konsentrasjonen av svevestøv kan reduseres dersom

det er fokus på dette i planleggingsfasen, ved å bruke tette bygningskropper som støvskjerm eller planlegge for beplantning som minsker støvmengden i lufta. § 7.2 Luftkvalitet og lokalklima i kommuneplanen må følges.

Støy

Trondheimsveien og Refstadveien er relativt trafikkerte med årsgjennsnittstrafikk på henholdsvis 44 300 (vest for Årvollbrua), 30 500 (øst for Årvollbrua) og 11 000 i Refstadveien, og ligger dermed i rød sone. Spesielt krevende blir det å få til tilfredsstillende forhold i boliger i feltene nærmest Trondheimsveien, som er omringet av veier med høy trafikkbelastning på flere sider. For bygninger som inneholder boliger eller annen støyfølsom arealbruk og ligger i rød støysone, må det sørges for avbøtende tiltak, med en bebyggelsesstruktur som bidrar til å skjerme for støy. Tallene for årsgjennsnittstrafikk er hentet fra Nasjonal vegdatabank 2016. Det har per 2020 kommet oppdaterte tall som viser en reduksjon i årsgjennsnittstrafikk i Refstadveien (ÅDT 6 200) og Trondheimsveien (ÅDT 31 000) sammenliknet med disse tallene.



Foto: Rodeo arkitekter

Kommuneplanens arealdel (2015) er den som i dag er juridisk bindende og gjelder for planområdet. Kommuneplanen definerer hele planområdet på Bjerke (slik som alle utviklingsområder i ytre by) som avvikssone for støy. Med dette betyr det at det kan bygges støyfølsom bebyggelse inn mot rød støysone såfremt det sørges for avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak som at halvparten av oppholdsrom og minimum ett soverom vender mot stille side, samt at det sikres bruksmessig egnede private eller felles private uteoppholdsareal med soner under anbefalt grense i henhold til T-1442/12.

Strategisk plan for Hovinbyen ble godkjent av Oslo bystyre i juni 2018. Denne er veiledende, men sammen med planen følger en rekke verbalvedtak. Blant annet formulering som går langt i å legge detaljerte premisser om planløsning ved at den forbyr soverom med vindu mot rød støysone, jfr. vedtakspunkt 14.

Samfunnsdelen til ny Kommuneplan for Oslo (2018) er vedtatt 30.01.2019. Denne er også veiledende, men forsøker å beskrive hvordan det er mulig å ivareta eventuelle soverom mot rød støysone. I denne står det "...nye boliger skal ikke ferdigstilles med soverom som blir liggende i rød støysone etter at tiltak er gjennomført."

Formuleringen i Kommuneplanen (2018) åpner altså opp for tiltak i fasaden for å gjøre det mulig å bygge soverom mot lokal rød støysone i avvikssonen forutsatt kompenserende tiltak.

T-1442/2016 kapittel 3.2.4 behandler mulige tiltak for å oppnå de «kompenserende tiltak» som kommuneplanen (2018) beskriver.

Støyrapporten som er vedlegg til Planprogram Bjerke belyser denne problematikken og viser mulige løsninger for å ivareta intensjonen i Kommuneplan 2018 (Samfunnsdelen) samt den juridisk bindende arealdelen fra 2015. Rapporten beskriver flere nivåer av avbøtende tiltak som bør vurderes; tiltak som reduserer støy ved kilden, skjerming nær kilden, skjerming nær mottaker, plassering og utforming av bygningsmassen samt tiltak på bygning. Tiltak som reduserer støy ved eller nær kilden bør gis høy prioritet, mens tiltak på bygning primært bare bør benyttes der andre muligheter ikke foreligger. Støyrapporten er, slik som trafikkanalysen, basert på data hentet fra NVDB i 2016.

Høyspentledning

Kommuneplanen, § 17.2 legger føringer for omlegging av høyspenttrasé fra luft til jordkabel ved fornyelse. Nedgraving av Hafslunds høyspentlinje muliggjør boligutvikling i sydområdet.

Videre prosess og oppfølging

- › Utarbeide kvalitetsprogram for miljø og energi
- › Styrke og tydeliggjøre forbindelser for gående og syklende
- › Parkering i henhold til den enhver tids gjeldende norm for området
- › Utforske lokale tiltak og virkemidler for å bidra til å nå nullvekstmålet, inkludert bytilpasset og utslippsfri varelevering
- › Støyutredning og utforming av bebyggelse som skjermer mot støy- og luftforurensning
- › Overvannshåndtering i tråd med Oslos overvannsstrategi
- › Samordning av teknisk infrastruktur
- › Utarbeide energi- og ressursplan for sør- og nordområde som helhet, inkludert renovasjonsløsning
- › Avklare behov og mulighetsrom for minigjenbruksstasjon
- › Fremtidige detaljreguleringer må tilfredsstille gjeldende overordnede planer, som kommuneplan, enkeltvedtak eller endringer i nasjonale standarder

2.4 Identitet og stedsutvikling

DAGENS SITUASJON

Foto: Lala Tøyen



Til venstre: Bjerke Travbane i dag

Under: Fra Bjerkealleen kan man oppnå kontakt med travbanen og landskapsrommet under eksisterende bebyggelse

Bjerkebanen er selve hjertet på Bjerke - som nasjonal idrettsarena, kulturminne, attraksjon og destinasjon. Banens form definerer området på godt og vondt. Bjerkealleen og inngangen til Hestesportens Hus har en høy grad av offentlighet og oppleves som inviterende. Resten av restaurant- og tribunebygget har en stor sluttet henvendelse mot banen og Osloamfiet, men framstår som lukket med en tydelig bakside uten interaksjon med omgivelsene. Den store parkeringsplassen bidrar til opplevelsen av å besøke et sub-urbant idrettsanlegg tilknyttet en motorvei. Bjerkebanen kan ikke sammenliknes med for eksempel Ullevål Stadion, der man har integrert handel, servering og offentlig program inn i bebyggelsen.

Går man inn på anlegget kommer stedet til sin rett og viser seg fra sin beste side. På innsiden får man de grunnleggende kvalitetene som utsikt, sollys og grønn horisont, og i tillegg sosiale møteplasser og attraksjoner. Denne opplevelsen av stedet kommer i dag kun de spesielt interesserte, de travsportinteresserte, til gode.

De omkringliggende stedene rundt den store Bjerkebanen representerer forskjellige nabolagstypologier, funksjoner og stedsforståelser i Oslo. Bjerke ligger i inngangen til Groruddalen og nære grensen til den indre, tette byen, og er også en del av utviklingsområdet Hovinbyen. Rundt Bjerkebanen finner man både etablerte nabolag med ene- og tomannsboliger i stille hager, og drabantbyblokker med god avstand seg imellom. Selve Bjerkebanen er et idrettsanlegg på riksnivå, med store parkeringsområder, som forholder seg til en nasjonal heller enn en lokal kontekst.



Foto: Rodeo arkitekten

Dette inntrykket forsterkes ved beliggenheten og tilgjengeligheten i et motorvei-landskap langs Riksvei 4. Som en kontrast til denne skalaen og intensiteten, har man kulturminnemiljøer og rekreasjonsvennlige turområder på sydvestsiden av travbanen. Hvilke av de omkringliggende områdene til Bjerkebanen man besøker, og hvordan man beveger seg forbi og gjennom dem, gir høyst ulike opplevelser og erfaringer. Som nabolag er Bjerke altså ikke et «strøk» med en tydelig, helhetlig karakter, puls og stemning som finner veien til postkortmotivene, men flere steder og byutviklingsprosesser som har vokst sammen. Fragmentert og etappevis og lite helhetlig utvikling er gjerne regelen snarere enn unntaket i stedsutvikling. Alle kan ikke være Røros eller Vålerenga. Stedsutvikling handler derfor ofte om å forsterke noen ønskelige karaktertrekk og redusere andre.

Den sydvestlige siden av Bjerkebanen markeres av historiske Bjerke Gård og turveien D2 som passerer

gjennom området. Denne delen av Bjerke oppleves som et kulturminnemiljø og rekreasjonsområde. Her er man beskyttet fra biltrafikken, i et grøntområde dominert av fotgjengere og mosjonister. Refstaddammen er en herlighetsverdi som antyder dette punktet som turdestinasjon, og området framtrer som en grønn forbindelse ned mot Økern og Løren.

ANBEFALING

Travet skal bestå og moderniseres på Bjerke

Bjerke Travbane Eiendom har et uttalt mål om at arenaen på Bjerke skal videreutvikles og moderniseres for å befeste sin posisjon som ledende riksarena for trav med regelmessige internasjonale travløp. Det er dermed nødvendig å sikre at planprogrammet og alle etterfølgende detaljreguleringer gir tilstrekkelig romslighet og fleksibilitet til at travet kan få dekket sine behov slik at hest og trav fortsatt kan bestå på Bjerke og være en sentral del av Bjerkeidentiteten også når området transformeres.

Foto: Rodeo arkitekter



Forberedelser til travløp, her fra dagens gjestestaller på travbanens underside mot syd

Foruten å tilrettelegge for travets videre utvikling på Bjerke, er det avgjørende både for travets økonomi og for nabolaget at det styrkes som en lokal møteplass for bydelen og området. Det er i forbindelse med planprogrammet satt i gang innledende arbeid som har synliggjort mulighetene for at Bjerkebanen kan tilføre byen og bydelen anlegg for breddeaktiviteter innenfor idretts- og kulturfeltet.

De fysiske forutsetningene for og behovene til travet, og for et flerbruksanlegg er nærmere beskrevet i kapittel 2.8. Det skal arbeides videre for en rekruttering til travsporten og satsningen for

barn og unge skal styrkes på Bjerke. Ponnistallen og ponnitravet skal bestå og det skal tilrettelegges for å fortsette og etter hvert øke antall ponniløp. Ponnien vil bidra til å sikre tilstedeværelsen av hest gjennom hele uka og året, også på dager uten travløp. Ponnistallene og aktivitetene knyttet til dem, kan med fordel integreres og samlokaliseres med øvrig tilbud for lokalmiljøet, for eksempel i tilknytning til mulig breddeanlegg for idrett og kultur på indre bane.



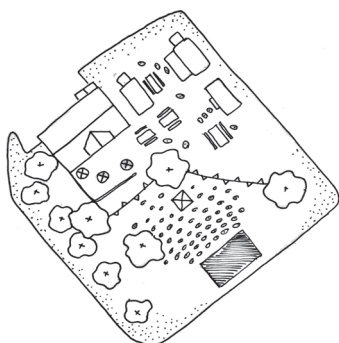
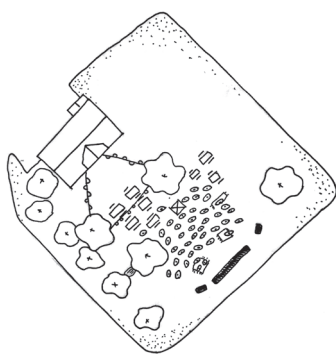
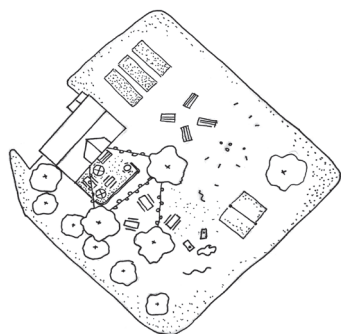
Foto: Bjerke Travbane Eiendom

Ponnitrav er en fin måte å inkludere nærmiljøets barn og unge i aktiviteten som foregår på travbanen

Bevaring, utvikling og vern gjennom bruk

Bjerkebanen som byintegrert travbane skal være bydelens hovedmagnet. Det er behov for en moderne tribunefunksjon tilpasset dagens og framtidens behov. Dagens tribuner er ikke formålstjenlige, de er både overdimensjonerte og i delvis dårlig teknisk stand. Planprogrammet gir rom for at det i videre detaljregulering og gjennom konsekvensutredning åpnes for å utforske muligheten for å rive og/eller erstatte hele eller deler av tribunebebyggelsen. Dersom man skal realisere sekvensen av byrom, det såkalte Bjerkebåndet (omtalt nærmere under) og Bjerke skal bli et lokalsentrum med aktivitet og byliv gjennom uka og året, er det avgjørende at tribunen og bebyggelsen langs travbanens nordre langside går fra dagens ensidige henvendelse mot travbanen, til en tosidighet og likeverdig henvendelse mot både travbanen og byen i nord.

En modernisering av Bjerkebanen med tilhørende funksjoner vil gi travet flere ben å stå på samtidig som det tilfører Oslo som by en multifunksjonell arena som kan tilby et bredere tilbud og flere aktiviteter. Det anbefalte plangrepet gir en tydelig føring for ambisjonene for Bjerke i framtiden, samtidig som det er robust nok til å gi tilstrekkelig spillerom for detaljreguleringsfasen som følger i etterkant av



Hagen ved Bjerke gård kan ha forskjellige bruksområder og omorganiseres til forskjellige arrangementer gjennom året. Her skisseres (fra toppen) uteservering og hagelek, visning på storskjerm og bydelsfestival.

fastsatt planprogram.

Bjerke gård og Bjerkebanen gir identitet og tidsdybde til området. Hvordan den øvrige bevaringsverdige bebyggelsen integreres, ombygges og transformeres i detaljplanene, er en kritisk suksessfaktor. Selve atkomstalléen med vaktstua blir premissgivere for formgivningen av det nye byrommet/allmenningen som skal etablere det nye Bjerke sentrum. Når det gjelder selve tribunebebyggelsen, er det viktig å ta innover seg at dens kulturminneverdi og henvendelse er knyttet til og vendt mot syd, mot travbanen og med ryggen til byutviklingsområdet i Bjerke nord. Dette gjelder både dagens hovedtribune, 1.plass (som er ombygget og i bruk som kontor i dag) og 2.plass (som står tom i dag). I kravet til konsekvensutredning, beskrevet i kapittel 5, stilles det krav om at det utredes hvordan man skal løse vekst og vern og hvordan man i framtiden kan utforske hvordan en ombygget eller ny bebyggelse kan ta opp i seg viktige historiske elementer.

Bjerke gård som bydelshus i hjertet av det nye byutviklingsområdet

Bjerke gård ligger sentralt i planområdet og vil kunne knytte områdene i syd og nord sammen. Gårdens hage som i dag består av noen større trær, gressplen og en «gårds plass» vil i utviklingen av planområdet utvikles til en nabolagspark. Gårdshuset er tenkt til å romme funksjoner som kan bygge opp under parken som naturlig møtested i nabolaget. Bjerke gård er pekt ut som område for midlertidige / tidlige tiltak i utbyggingsperioden.

Bjerkebåndet er hovedpulsåren i den framtidige bystrukturen

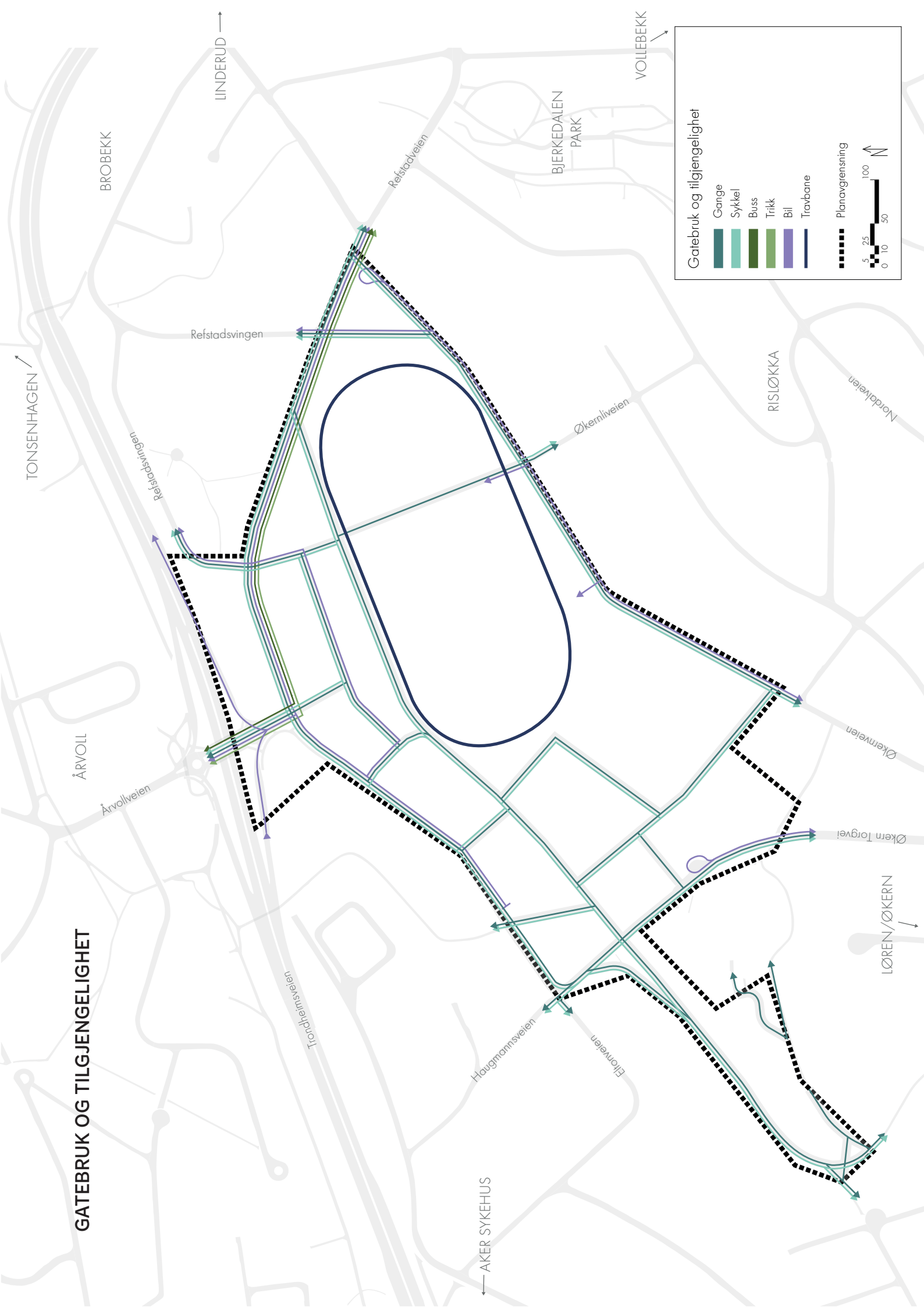
Bjerkebåndet gjennom området knytter området til turveisystemene i øst og i vest og sikrer Bjerkebanens tilknytning til landskapsrommet og Osloamfiet. Bjerkebåndet knytter også løpsbanen og Bjerke gård sterkere sammen og etablerer et tydelig byplangrep i forløpet av torg, møteplasser og byrom som knytter Bjerke sammen og kobler det til omgivelsene.

Planprogrammet bygger opp under Bjerke Travbane som det naturlige sentrum og videreføres som en sterk identitetsbygger for området. Travbaneanlegget som en flerfunksjonell arena vil sammen med det nye parkrommet og de urbane møteplassene tilføre området nye verdier til glede for både eksisterende og nye beboere og besøkende.

Videre prosess og oppfølging

- Bjerkebanen som både fysisk struktur og idrettsinstitusjon skal bestå og dyrkes videre. Feltene T1 og T2 i planprogrammet avsettes primært til travfunksjoner, men med rom for innpassing av andre formål dersom det lar seg forene med travets behov.
- Det stilles krav om at Bjerkes rolle som del av Hovinbyen skal utforskes. Det skal studeres og analyseres hvilke behov Bjerke har for å styrke sin stedsidentitet og hvordan man konkret kan sikre flere lokale møteplasser og aktiviteter som kan støtte opp under og supplere nasjonalarenaen for trav.
- En videre utredning av Bjerkeidentiteten må skje i god avklaring og samråd med travet og i medvirkning fra Bydel Bjerke, lokale idrettslag og andre lokale aktører og ressurser. Det må særskilt utredes hvordan Bjerke gård med park kan styrkes som et identitetsskapende element i området.
- Det stilles krav om at det skal konsekvensutredes hvordan man skal løse byutvikling kombinert med vern og hvordan man skal vekte behov for vekst opp mot vern.
- Det må utforskes hvordan en ombygget eller ny bebyggelse kan ta opp i seg viktige historiske elementer.
- Det skal vurderes hvorvidt det kan være aktuelt med ombruk av elementer og om bevaringsverdige bygninger kan gis videre liv dersom det gis en ny bruk eller ny funksjon.
- Tribune- og travbebyggelsens førsteetasjer mot Bjerkebåndet må gis en utforming som støtter opp om de offentlige rommene og gir en god interaksjon mellom ute og inne. Det må i videre detaljregulering avklares hvor og hvordan det kan innpasses utadrettet virksomhet på bakkeplan.

GATEBRUK OG TILGJENGELIGHET



2.5 Gatebruk og tilgjengelighet

DAGENS SITUASJON

Dagens Bjerke er bygget i en tid da planlegging for bilens behov sto i sentrum. Bjerkekrysset og de omkringliggende områdene oppleves som en uoversiktlig trafikkmaskin for gående med få kvaliteter for opphold. Trondheimsveien gir dårlig kobling mot nord og påkjøringsrampene og bruddet i landskapet oppleves som en barriere for myke trafikanter. Riksveien bidrar med trafikk i høy fart, noe som medfører støy på arealene. Det er rikelig med parkeringsplasser på terreng, noe som gjør det enkelt å bruke bilen til det som finnes av publikumsrettet virksomhet. På sydområdet er det travarealene som dominerer, og disse er utflytende, uten opplagte forbindelser og krysningspunkter så det er vanskelig å orientere seg for utenforstående. Områdene er på tider med travl løp preget av en del hestetransport til og innad i området. Det er mangel på trygge forbindelser for gående og syklende rundt travbanen.

Nedprioriterte gangforbindelser

Gangforbindelse nordover til Årvoll og Tonsenhagen fremstår relativt intuitiv og direkte, men kvaliteten trekkes ned av manglende prioritering av gående gjennom Bjerkekrysset og bru over Trondheimsveien, lav standard på fortau langs Årvollveien, samt at gangvei langs deler av strekket er sterkt støy- og forurensningsutsatt. Få krysningspunkter over Trondheimsveien forlenger gangavstandene til målpunkter på nordsiden av veien.

Forbindelsen mot Linderud senter er lite intuitiv, relativt støy- og forurensningsutsatt på deler av strekningen og går lengre strekk langs øde vei og turområder uten kobling til byveien i området. Refstadveien har fortau på begge sider fra Bjerkekrysset i retning Vollebakk, men uoversiktlig trafikkbilde ved dagens avkjøring til Økernveien er lite tilrettelagt for gående. Ved dette krysset ender også det dobbeltsidige fortauet og det er kun ensidig fortau, som oppleves smalt i forhold til trafikkmengde og -hastighet, videre til Bjerkedalen park.

Gangforbindelsene sør- og vestover holder gjennomgående god standard, er skjermet fra støy og forurensning, og er forholdsvis direkte. Mot Løren/Økern fremstår treningsbanen og stallområdet som en barriere som må nedbygges for å styrke den bymessige kontakten og opplevd avstand. Mot Aker sykehus og Sinsen er det flere forbindelser å velge mellom, men de oppleves svært lite intuitive og fremstår dårlig koblet

til Bjerke sentrum.

Lite tilrettelegging for sykkel

Vest i Refstadveien er det opparbeidet sykkelfelt i begge retninger over en strekning på omtrent 150 meter. Sykkelfeltene er smalere enn hva Oslostandarden anbefaler. Ellers i området er det ingen tilrettelegging for sykkel. Langs med Trondheimsveien er det på nordsiden en eksisterende (og planlagt utbedret til høystandard) hovedtrase for syklende.

Kollektivtilgang

Bjerke er ikke tilkoblet det banebaserte kollektivtilbudet, men er effektivt tilknyttet sentrum med 31-bussen langs Trondheimsveien. Linjen har kort reisetid og hyppige avganger. Frekvensen på tverrgående tilbud (f.eks. Vollebakk langs Refstadveien) er lavere, med 30-min frekvens som standard og avgang hvert 15. minutt i rushtiden. Viktige målpunkter utenfor gangavstand, som f.eks. Storo, Økern, Løren og Kabelgata er lite tilgjengelige med kollektivtransport. Reisetiden med kollektiv til Økern og Løren (1,5 km) er kun marginalt kortere enn til fots, og det er ingen direkte forbindelser. Sydområdet har dårlig dekning av dagens kollektivtilbud, hvor nærmeste holdeplass er Trondheimsveien/Bjerkekrysset eller Nordalveien. En stor del av området har mer enn 500 m gangavstand til dagens holdeplasser og 15-20 minutters gangtid til Økern t-banestasjon. Nærmeste t-bane er Økern, Vollebakk, Linderud og Risløkka. Alle med stoppested i mer enn 500 meters avstand fra planområdet.

Uoversiktlig trafikkssituasjoner

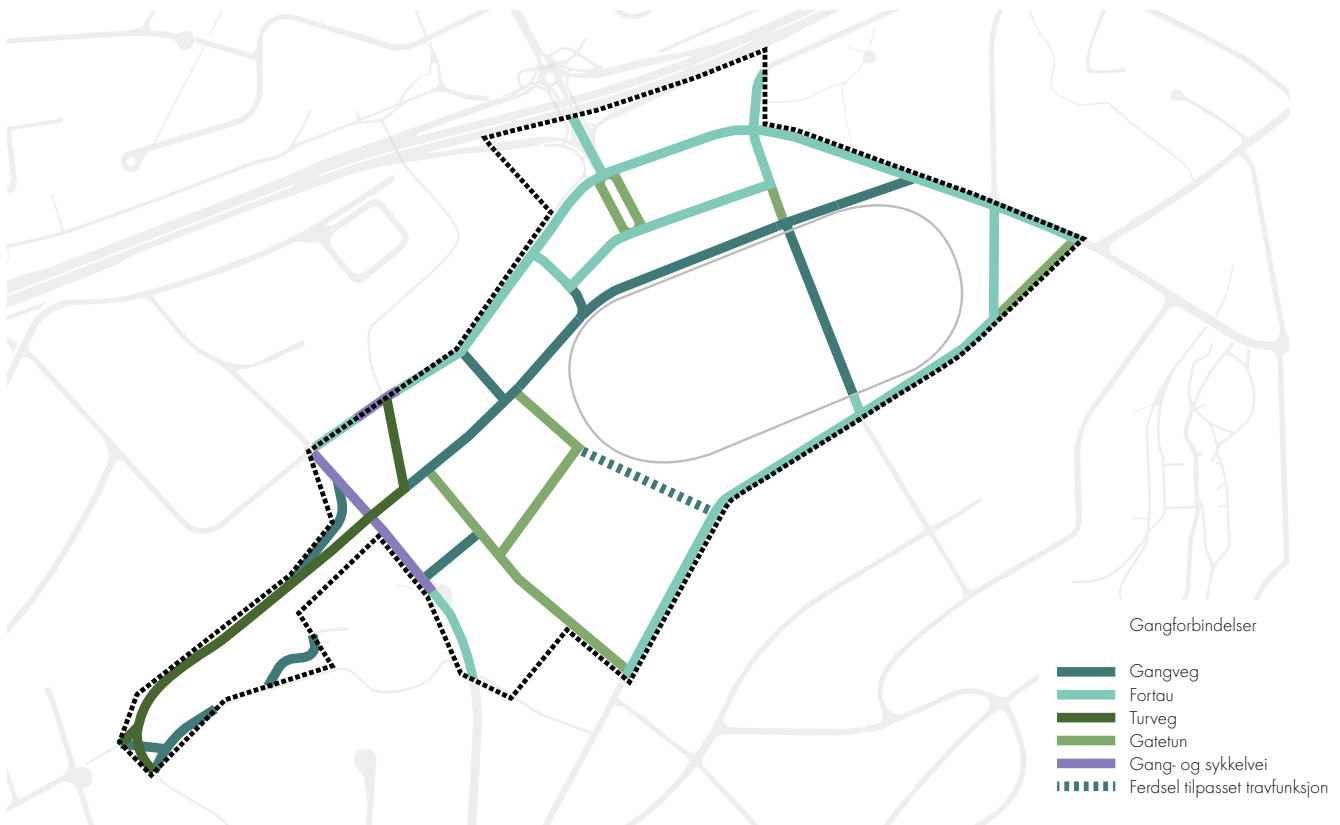
Økernveien er relativt lite trafikkert og ligger parallelt med Økern Torgvei som en forbindelse ned mot Økern. Økern Torgvei ender i dag opp i en snuplass ved Refstad skole. Herfra fortsetter gangveien videre nordover gjennom kulvert under treningssløyfa for hest til krysset Eltonveien x Haugmannsveien x Refstadveien (tidl. Økern Torgvei). Adkomst til parkeringsplassen for ansatte ved skolen krysser gangveien og bidrar til å gjøre skole- og gangveien mindre trygg. Refstadveien vest for Bjerkekrysset har adkomster til boligstrøk fra vest og øst, men gjennomkjøring er forhindret. Refstadveien øst for Bjerkekrysset er hyppig brukt som gjennomfartsåre og har derfor en del trafikk spesielt i rushtiden. Krysningspunktene mellom Refstadveien og Økernveien fremstår utflytende og uoversiktlig.

ANBEFALING

Anbefalingskartet på side 64 viser en gatebruk og struktur som prioriterer et mer finmasket nett for gående og syklende, har begrenset bilfremkommelighet, felles parkeringskjellere for

området som vil frigjøre areal på bakkeplan og en oppstramming av uoversiktlige kryssituasjoner og gjennomkjøringer i Refstadveien, samt muligheten til å prioritere kollektivtrafikken i Bjerke nord. Planområdet ligger utenfor nedslagsfeltet for knutepunkt Økern, men med byutviklingen som foregår i området mellom Økern og Bjerke ved at den tette byen vokser utover, vil opplevd avstand minske og det blir allikevel naturlig å forsterke forbindelsene mot Økern og t-baneforbindelsen der.

Gangforbindelser gjennom området



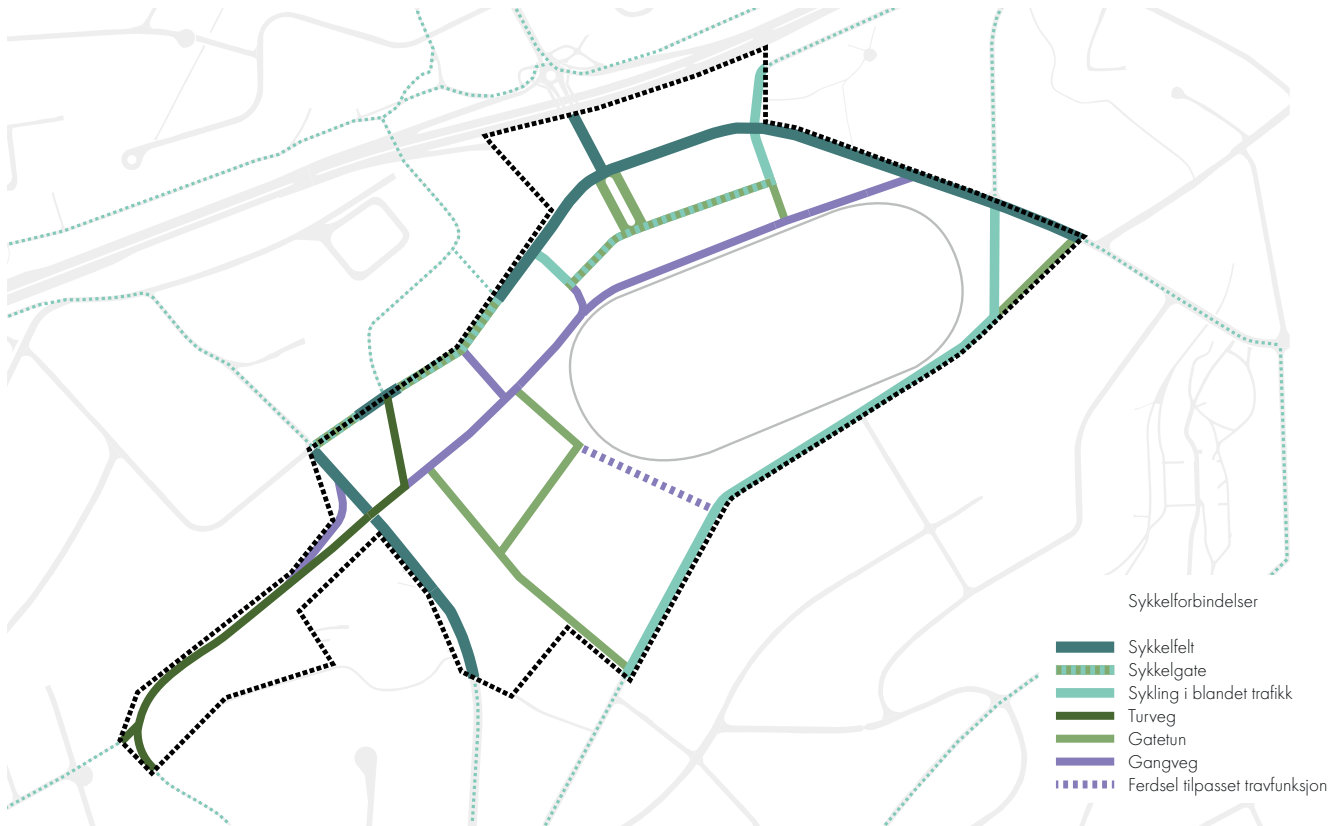
Gående og syklende i fokus

Alle nye forbindelser i området skal utformes med gående og syklende som hovedprioritet. Det foreslås noen sentrale overordnede forbindelser som knytter planområdet sammen med omgivelsene og som styrker flyt gjennom området. Forbindelsene er prinsipielle og eksakt plassering må utredes i den enkelte detaljregulering og det må også stilles krav til en ytterligere oppdeling slik at man får en finmasket struktur for gjennomgang for gang- og sykkel. Forbindelsene som er angitt langs med og på tvers over travbanen vil måtte stenges på de største løpsdagene, anslått til 2-3 helger per år eller tilsvarende stenging av Tøyenparken o.l. Bortsett fra disse arrangementene skal forbindelsene være tilgjengelige for allmennheten. Sykkelforbindelser skal utformes i henhold til Oslostandard for sykkeltilrettelegging.

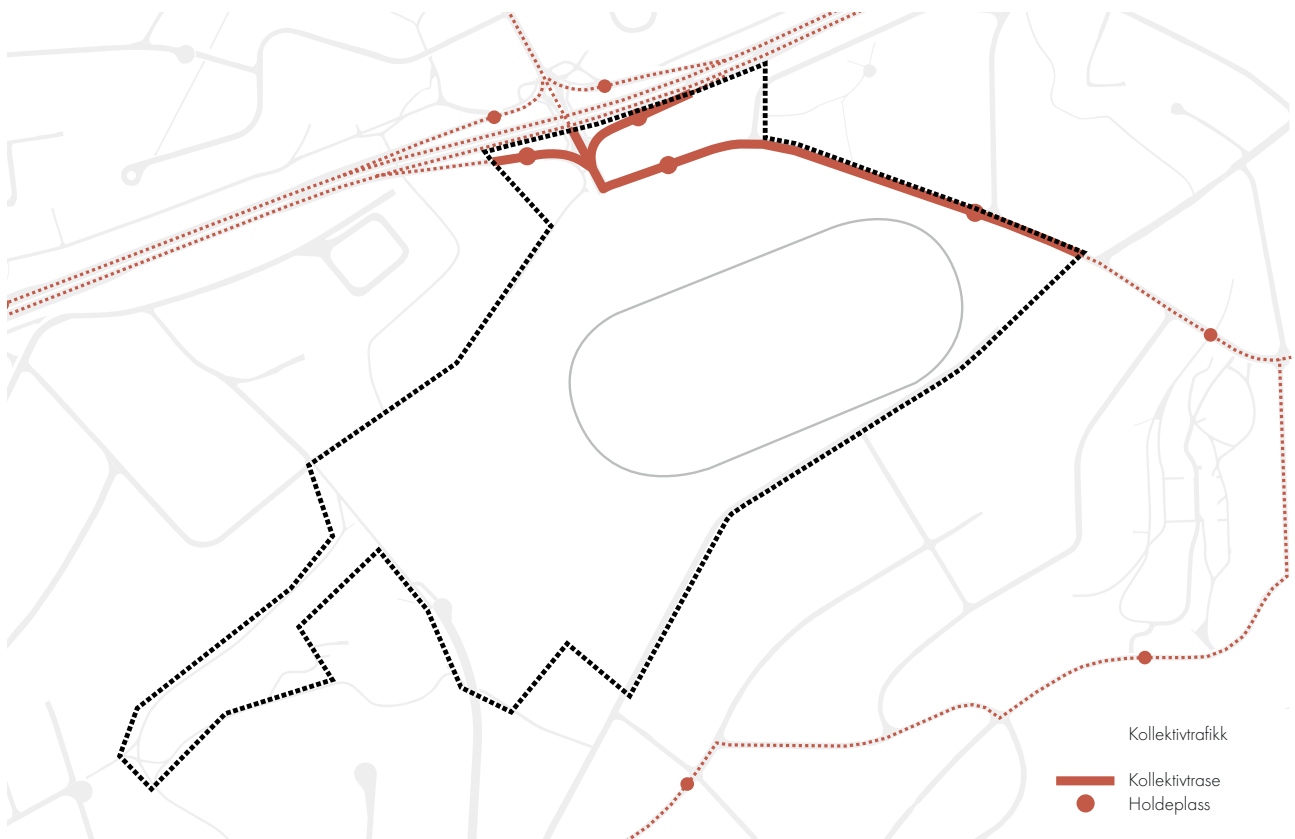
Refstadveien som kollektivtrase

Refstadveien er i strategisk plan for Hovinbyen angitt som en bygate med kollektivforbindelse. Her går det buss i dag, og det skisseres ambisjoner om at det i framtiden kan være mulighet for at denne helt eller delvis erstattes med trikk. Det er forutsatt stoppested for trikk (og/eller buss) ved det nye Bjerke sentrum. I nordre del av Refstadveien gis kollektivtrafikken prioritering i egne felt, mens det lenger syd er et smalere gatesnitt og dermed biltrafikk og kollektivtrafikk i samme felt.

Det planlegges videre for trikk til Tonsenhagen med stoppested i Trondheimsveien midt mellom Bjerke og Aker sykehus, med atkomst via gangbroen over Trondheimsveien (turvei D2).

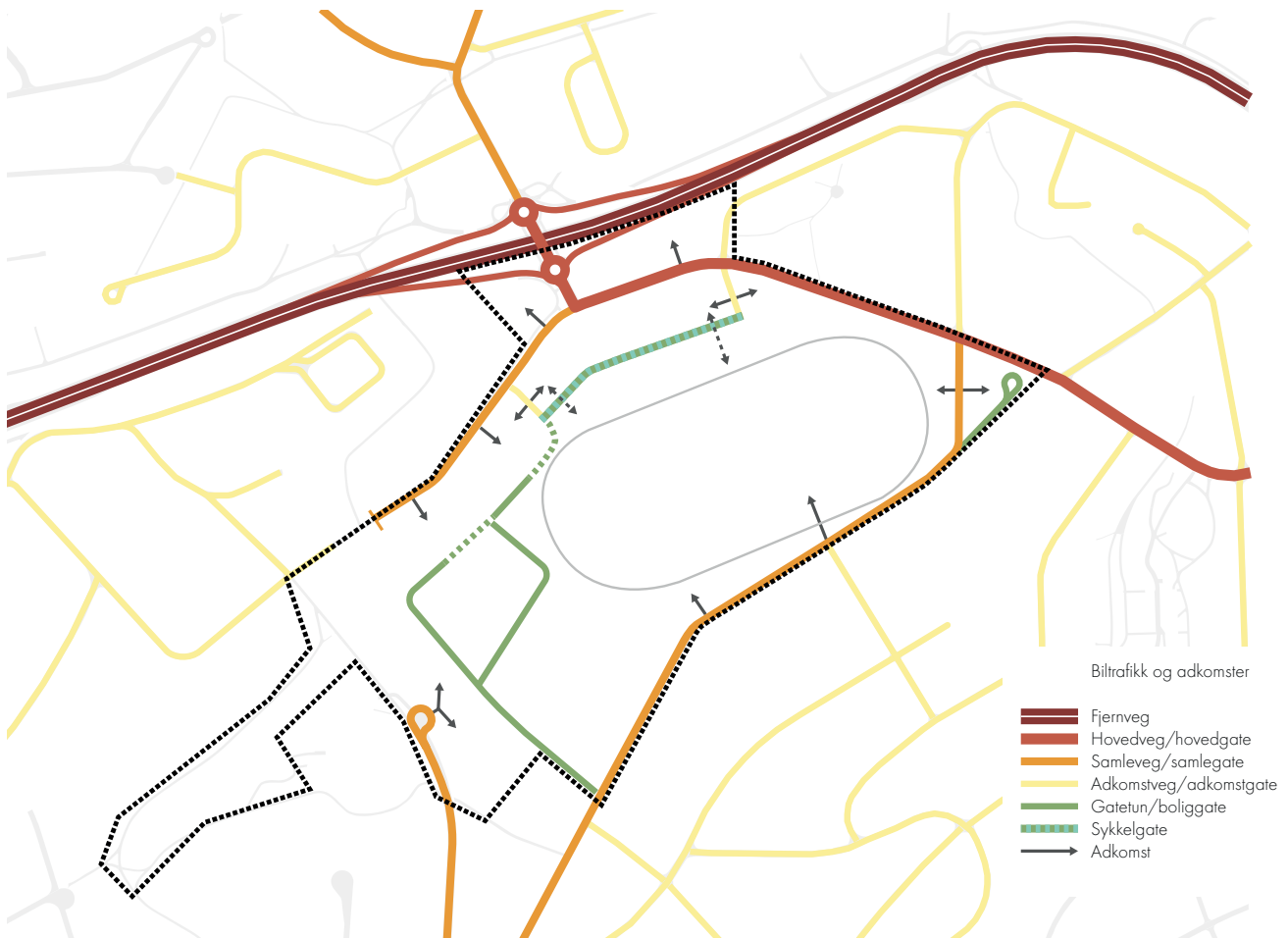


Sykkelforbindelser gjennom området



Trondheimsveien og Refstadveien er de viktigste kollektivårene i området, både i dag og i fremtiden

Lokalgatenett



Innen planområdet foreslås det å utvikle et differensiert veg- og gatenett som illustrert i figuren over

Hovedgater gjennom planområdet er viktige overordnede forbindelser i byen. De har fokus på fremkommelighet for kollektivtrafikk og biler, men også på å sikre gode forhold for syklister og fotgjengere. Kryssene skal gis en stram utforming for å unngå utflytende veiarealer og gi mulighet til å omdisponere arealer til overvannshåndtering eller andre formål. Refstadveien er den viktigste lokalgaten og forbinder området i nord-sydgående retning i planområdets østlige ytterkant. Gaten skal ivareta både transportbehovet og bylivet som ønskes i det enkelte gaterommet og opplevelsen av dette rommet bestemmes av gatenes bredde og de tilliggende bygningenes høyder. Volumene, funksjoner i første etasje, trafikkbelastning og følelsen av om det er en vei eller en gate er alle derfor avgjørende.

Gamle Refstadvei, som går parallelt mellom N6 og travbebyggelsen foreslås etablert som sykkelgate opparbeidet på gående og syklendes premisser, men med betjening og varelevering til travets og hotellets

funksjoner. Det må i forbindelse med detaljregulering ses nærmere på logistikk til hotellet og indre bane. Det bør etterstrebes at mest mulig av logistikken løses under bakken for å sikre et fotgjenger- og oppholdsvennlig gateløp i Gamle Refstadvei.

Utforming av veganleggene tilpasses vegens funksjon:

- Fjernveg (Trondheimsveien)
- Hovedveg (Refstadveien)
- Samleveger
- Adkomstveger
- Adkomster / gatetun

Bilfrie boligområder

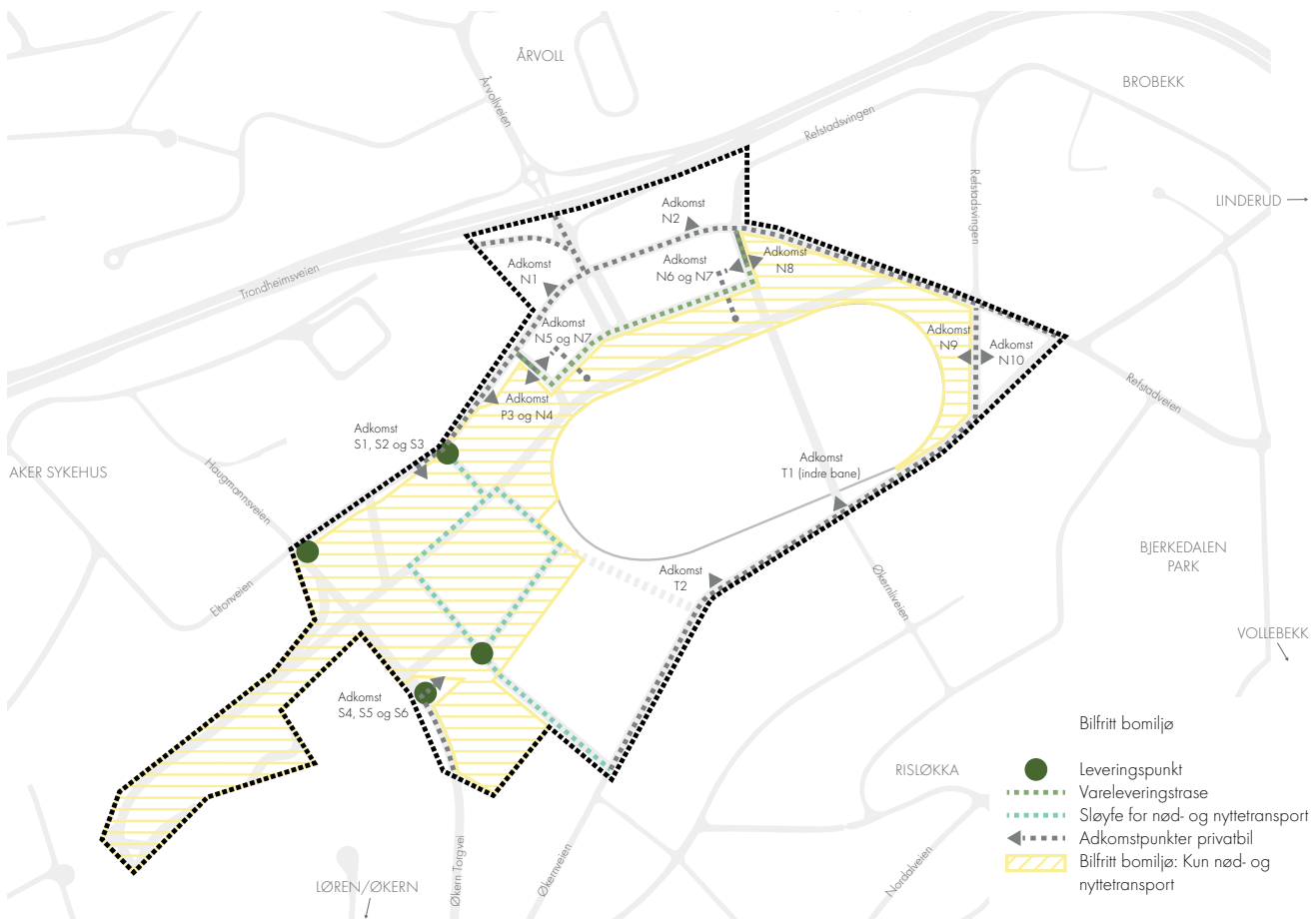
Samleveger og adkomstveger skal ha begrenset biltrafikk og lav kjørehastighet. Vegene skal utformes slik at det ikke oppstår gjennomkjøringsmuligheter i boligdominerte områder. Gatetunene er i prinsippet bilfrie og skal kun brukes av nødtrafikk, drifts- og vedlikeholdstrafikk samt flyttetransporter o.l. Prinsippet er å begrense privatbilisme til de gatene som omkranser planområdet, mens man i størst mulig grad ønsker boligområdene bilfrie.

Økern Torgvei oppgraderes med opphøyd sykkelfelt og fortau i begge retninger samt vegetasjonsfelt på vestre side, dette vil bidra til en mer trafiksikker skolevei med atskilte arealer, oversiktlig sykkelforbindelse og mulighet til å fordøye overvann i gatesnittet. Veien avsluttes med snuplass ved Refstad skole og det er ikke ønskelig å legge til rette for gjennomkjøring mot vestre del av Refstadveien, slik det foreligger i gjeldende regulering. Det må imidlertid forventes adkomst til feltene S4-S6 fra Økern Torgvei.

Økernveien oppgraderes med tosidig fortau i hele travbanens lengde. Det etableres nytt kryss og ny forbindelse mellom Økernveien og Refstadveien mellom felt N9 og N10, og krysset blir mer vinkelrett. Dermed kan Økernveiens strekning sydøst for N10 sperres for gjennomkjøring.

Nedskalering av Trondheimsveien

Trondheimsveien er i dag en sentral gjennomfartsåre rett nord for planområdet. Av- og påkjøringsrampene på søndre side er en del av planområdet. Statens Vegvesen vurderer muligheten for å nedskalere Trondheimsveien for å oppnå målene om å bedre trafiksikkerhet og bomiljø langs Trondheimsveien. Dette inkluderer en nullvisjon for både harde og myke trafikanter, bedring av luft- og støyforhold og å redusere barriereeffekten Trondheimsveien har for nærmiljøet. Samtidig er det ønske om å bedre framkommeligheten for kollektivtrafikk i Trondheimsveien og for gående og syklende langs hovedvegsystemet.



Store deler av området tilrettelegges for et mest mulig bilfritt bomiljø, hvor det kun tillates nød- og nyttetransport. Leveranser bør i størst mulig grad begrenses til leveringspunkter i sydområdet eller langs vareleveringstraseen i nordområdet, hvor gatesnittet vil muliggjøre leveranser enkelte steder. Adkomstpunktene viser hvor privatbiler til de forskjellige feltene vil ankomme sine parkeringsanlegg.

Parkering

Den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm skal benyttes for planområdet. Det legges opp til parkering i felles kjellere med felles adkomst under bebyggelsen, noe som reduserer arealbruk og den lokale trafikbelastningen innad i områdene, samtidig som løsningen frigjør areal på bakkeplan til utearealer og møteplasser.

For travbanens parkering blir denne redusert sammenlignet med dagens situasjon og flyttet til en samlet parkering under bebyggelsen og/eller på indre bane som tar av for deres behov for parkering. Dette løser parkeringsbehovet i hverdagen og ved store arrangementer. Deler av denne parkeringen vil delvis ha dårlig belegning på dager hvor det ikke er arrangementer og det bør etterstrebes å se på muligheter for samarbeid med andre som har behov for parkering eller bruk av parkeringsarealet til andre aktiviteter. Parkering tilknyttet et hotell vil løses i tilknytning til felles parkering.

Oslo kommunes veileder for offentlig sykkelparkering skal ligge til grunn for utforming av utendørs sykkelparkering i offentlig tilgjengelige rom. Det må etableres trygge sykkelparkeringer nær holdeplasser for kollektivtrafikk for å oppmuntre til bruk av disse fremfor privatbil.

Oppgradering av Refstadveien

En oppgradering av Refstadveien vil legge til rette for fremtidens behov som strøksgate og gi hver trafikanthgruppe egne arealer. Et økt gatesnitt vil påvirke naboeiendommer ved behov for grunnerv og terrengtilpasninger. Økt gatesnitt skal så langt det er mulig utvides med dagens senterlinje som utgangspunkt. For nærmere undersøkelser av terrengtilpasninger på ulike steder i Refstadveien vises det til utredning i trafikkanalyse vedlagt planprogrammet. Størrelser på mulig areal som krever omdisponering er anslag og vil fastsettes endelig ved detaljregulering.



Illustrasjonen viser hvilke tomter som påvirkes av en utvidelse av Refstadveien og konsekvensene dette medfører. Tallene angitt for mulig omdisponert areal er kun anslag og vil fastsettes endelig ved detaljregulering.

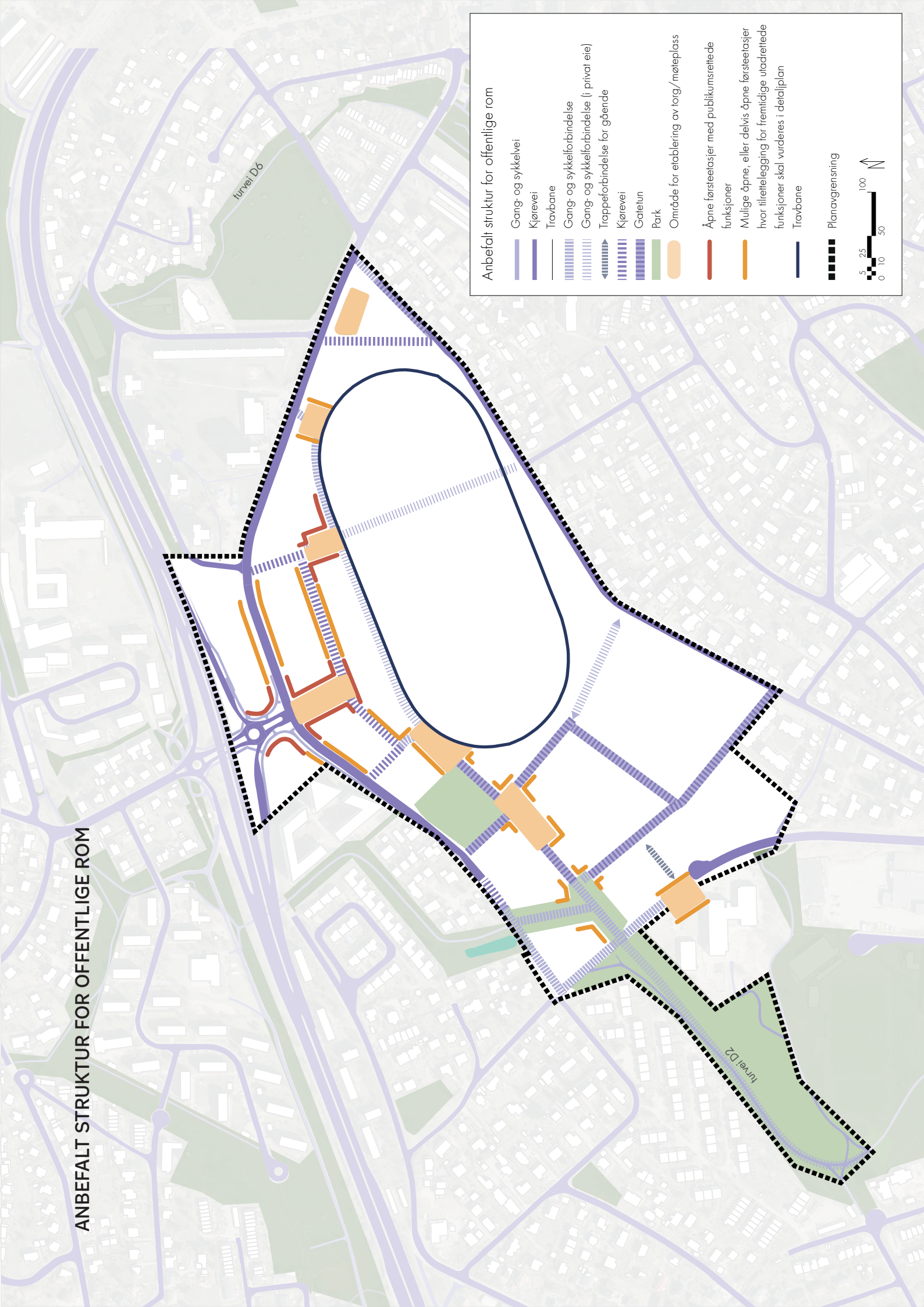
Videre prosess og oppfølging

- Det skal undersøkes hvordan planområdet knytter seg på eksisterende bystruktur og forholdet seg til omkringliggende områder
- Det skal undersøkes hvordan gater og forbindelser kobler seg på det helhetlige transportnettverket og målpunkter i og utenfor planområdet
- Utforske lokale tiltak og virkemidler for bilbruk og parkering som kan bidra til å oppnå nullvekstmålet
- Vurdere hvordan forbindelser for gående og syklende kan styrkes, trygges og bryte ned barrierer i området
- Avklare fremtidens kollektivtilbud og utforming av Refstadveien
- Undersøke løsninger for bytilpasset varelevering og nyttetraffikk samt sikre løsning for snøopplag
- Vurdere atkomstløsninger for travbanens trafikk og nyttetransport
- Avklare logistikk løsninger tilknyttet hotell og konferanse

ANBEFALT STRUKTUR FOR OFFENTLIGE ROM

Anbefalt struktur for offentlige rom

- Gang- og sykkelvei
- Kjørvei
- Travbane
- Gang- og sykkelforbindelse
- Gang- og sykkelforbindelse (i privat eie)
- Trappeforbindelse for gående
- Kjørvei
- Gatelun
- Park
- Område for etablering av torg/møteplass
- Åpne førsteetasjer med publikumsrettede funksjoner
- Mulige åpne, eller delvis åpne førsteetasjer hvor tilrettelegging for fremtidige utadrettede funksjoner skal vurderes i detaljplan
- Travbane
- Planavgrensning



2.6 Byromsstruktur og byliv

DAGENS SITUASJON

I dag finnes det få møteplasser utendørs i planområdet. Området som omfatter travarealet oppleves som utilgjengelig og uoversiktlig, det er lett å lure på om det er tillatt å ferdes i området. I kommunedelplan for torg og møteplasser angis en lokal møteplass ved den private barnehagen og det lille skogholtet langs Refstadveien helt øst i planområdet. Skogholtet er omkranset av trafikk på alle kanter og mangler trygge forbindelser til områdene rundt. Barnehagens uteareal oppleves privat. Forbindelsen som antydes langs travbanens nordside er lite intuitiv slik situasjonen er i dag. Generelt oppleves travarealet som utflytende og lite inviterende. Området er utviklet på travets og bilens premisser og har et tydelig potensial for nytenking og effektivisering. Eksisterende bebyggelse er frittliggende og tilknyttet store parkeringsareal. Unntaket er travbebyggelsen på nordsiden av travbanen som former en mulig urban sekvens, selv om bebyggelsen i dag vender baksiden mot lokalsentrumsområdet på Bjerke.

ANBEFALING

Byrom:

Byrom defineres her som alle offentlig tilgjengelige byrom; som torg og møteplasser, gater, parker og andre blågrønne arealer. Alle byrom tilpasses eksisterende terreng. Bebyggelsen skal tydelig definere gater og torg. Innganger mot offentlige rom skal være på høyde med gaten og eventuelle støttemurer skal ikke være over 0,5 meter høye.

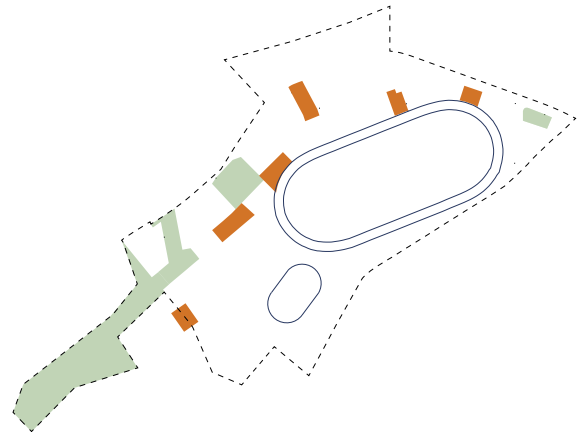
Bjerkebåndet

Anbefalt struktur for offentlige rom viser en sammenhengende sekvens av byrom, Bjerkebåndet, hvor travbanen får en sentral plass i utviklingen. Tyngdepunktet i byutviklingen og de offentlige rommene er lagt rundt Bjerkealleen ved Hestesportens hus, for å bygge opp under og videreføre denne som inngangsporten til Bjerke.

Torg og møteplasser

Plasseringen av torg og møteplasser følger Bjerkebåndet, fra turveien i vest til Refstadveien i øst, i hovedsak langs nordsiden av travbanen. Å knytte torg og møteplasser til travbanen er et viktig grep for å styrke byutviklingen med utgangspunkt i de eksisterende stedskvalitetene på Bjerke gård og travbanen. Omfanget av full utbygging på Bjerke

tilsvarer at det skal opparbeides syv torg og møteplasser i området. Torgene skal utfylle hverandre og ha forskjellig størrelse og karakter. De viktigste torgene blir Bjerkealléen, Travtorget og Skoletorget ved Refstad skole. For nærmere beskrivelse av de ulike torgene, møteplassene og byrommene, se VPOR.



Torg og møteplasser

Bygater:

Refstadveien

Den anbefalte gatestrukturen for Refstadveien er fleksibel, finmasket og gir rasjonelle byggefelt som muliggjør utbygging over tid. Målet for den framtidige byutviklingen er en begrensning av biltrafikken inne i boligområdene og på de offentlige møteplassene. Travbanen genererer biltrafikk på løpsdager og Refstadveien vil også i framtiden ha en viss årsdøgntrafikk grunnet sin rolle som gjennomkjøringsgate.

Refstadveien er både i dag og i framtiden en åre for nord-/sydgående kollektivtrafikk og det er lansert løsning for trikk i framtiden, noe som sikres i foreslått snitt i VPOR, samtidig som man får et mer intimt gaterom med god kontakt mellom fortau på hver side av gaten. Det foreligger en egen utredning av Refstadveiens tverrsnitt og bruk i trafikkanalysen som følger som vedlegg til planprogrammet. Det anbefales to ulike løsninger for Refstadveien, et bredere med eget kollektivfelt øverst i Refstadveien og et smalere øst i Refstadveien, hvorav det smaleste tverrsnittet er noe nedskalert sammenlignet med tverrsnittet vist i Strategisk plan for Hovinbyen og planprogrammet avviker her dermed fra strategisk plan. Breddene foreslått i snittene for Refstadveien i VPOR viser maksimalbruk, de faktiske nødvendige bredder må vurderes i videre detaljregulering.

Gate mellom tribunebebyggelse og utbyggingsfelt N6

Gaten mellom tribunebebyggelsen og det nye utbyggingsfeltet N6 blir sentral for å knytte travbanen med Bjerke nord og det foreslås at denne forbindelsen utformes som en sykkelgate med fortau uten gjennomkjøring for personbiltrafikk. Et suksesskriterium for å gjøre dette til et attraktivt byrom, vil være at travbebyggelsen får en aktiv henvendelse mot nord. Dette kan oppnås med åpne fasader på gateplan med aktiviteter og virksomhet som bidrar til byliv og opplevelseskvaliteter langs gatetunet.

Forbindelse for gående og syklende Økern-Bjerke

En god forbindelse for gående og syklende mellom Økern, via Økern Torgvei, og planområdet er vesentlig for å koble området mot syd. Det understrekes at dette ikke skal være en kjørbare forbindelse som gir gjennomkjøring.

Parker

Det etableres ca. 5,0 daa ny park som supplerer den allerede eksisterende hagen ved Bjerke gård som også utgjør ca. 5,0 daa. Legger man til arealene i Bjerkeparken som transformeres til park når treningsanlegget for trav nedlegges (den østlige halen som henger på planområdet) sikrer VPOR en videreføring og nyetablering av grønne arealer på 35,1 dekar. Dersom indre bane aktivitetspark blir en realitet blir arealet enda høyere.

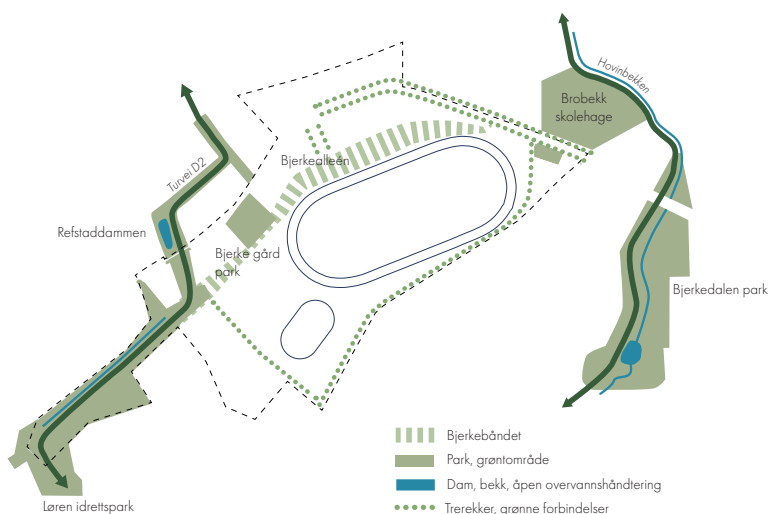
Områder avsatt til grønnstruktur skal være flerfunksjonelle og tilrettelegges for opplevelse, rekreasjon og lek, samtidig som de håndterer overvann. Utforming av parker og turveier skal legge til rette for allmenn tilgjengelighet, allsidig bruk og ulike alders- og brukergrupper. Offentlig grøntareal bør ha en tydelig avgrensning mot private arealer.

Idrett, aktivitetstilbud og rekreasjon

Bjerkebanen ligger mellom eksisterende idrettsparker på Løren og Årvoll. Årvoll idrettspark består av gressbaner, ballbinge og grusflater som kan brukes til forskjellige aktiviteter i tilknytning til skolen, mens Løren idrettspark er noe større og har idrettsbaner både utendørs og innendørs. Til tross for disse fasilitetene, er det behov for idrettstilbud i planområdet og bydelen for øvrig. En mulighetsstudie for indre bane (som er et vedlegg til planprogrammet) peker på behovet for anlegg til både organisert og egenorganisert aktivitet.

Indre bane

Et eventuelt flerbruks- og sambruksanlegg på indre bane kan inneholde anlegg for både organisert og egenorganisert idrett og aktiviteter. Dersom dette blir realisert, vil det være naturlig å sikre det som offentlig tilgjengelig byrom, men sikre gjennom avtaler at travbanen kan ha fleksibilitet og råderett til å fortsatt gjennomføre sine større arrangementer. Et aktivitetshus vil bidra til å aktivere gangforbindelsen tvers over banen og man kan også søke kreative løsninger for å gi kulvertene under banen en mer attraktiv utforming, for eksempel ved å etablere buldrevegg.



Grønnstruktur

Offentlige byrom

Programmeringen av anlegget på indre bane må ses i sammenheng med aktiviteter og tilbud i de offentlige by- og parkrommene i planområdet. I randsonen mellom den nye nedskrittingsbanen og byutviklingsområdet i parkbyen, er det lagt inn en sone som kan egne seg som trenings- og rekreasjonsområde. Det må imidlertid etableres en fysisk sperre mot nedskrittingsbanen, der travhestene roer seg ned etter løp og kvitter seg med adrenalin. En slik sperring trenger ikke å være omfattende, men den er nødvendig for å unngå sammenstøt med hurtigløpende hester.

Eiendomsform og drift

Alle byrom i planområdet skal i hovedsak eies og driftes av det offentlige, men det er noen forbindelser og møteplasser som vil forbli i Bjerke Travbane Eiendoms eie. Dette er nødvendig for at travbanen fritt skal kunne bruke og stenge av disse arealene ved de største løpsarrangementene for å kunne drive sin virksomhet på best mulig måte. Det vil fungere på tilsvarende måte som når Tøyenparken stenges av noen dager i året under ØYA-festivalen. Det forutsettes at disse byrommene er allment tilgjengelige mesteparten av året.

Byliv:

Publikumsrettede funksjoner i førsteetasje

Førsteetasjens funksjon legger til rette for samspill mellom livet i bygningen og livet i byens rom. Det skal vurderes på hvilken måte kantsoner og funksjoner i førsteetasje bidrar til det lokale bylivet. Publikumsrettede funksjoner bør prioriteres rundt Bjerkealléen i krysset med Refstadveien og kan være handel, servering, tjenester, kulturformål, sosial infrastruktur, åpne resepsjoner osv. Det er også naturlig at det langs deler av Refstadveien nord i området vurderes utadrettede funksjoner, men det er uvisst i hvor stort omfang dette lar seg realisere. Offentlig og privat tjenesteyting, kultur- og næringslokaler, samt inngang til bolig skal etableres mot offentlige rom.

Fasader mot offentlige rom

Utforming av vegger ut mot offentlige rom skal ta utgangspunkt i menneskelig skala ved å skape variasjon i fasader og visuell kontakt mellom ute og inne. Mulige åpne, eller delvis åpne, førsteetasjer innebærer at tilrettelegging for fremtidige utadrettede funksjoner skal vurderes i detaljplan. Slik tilrettelegging kan innebære fasadeliv langs gaten, store vindusflater mot det offentlige rommet samt etasjehøyder som gir rom for endret bruk over tid. Førsteetasjene bør ligge på

nivå med byrommet, ha innganger mot dette og unngå lange, ensformige fasader.

Bygulvet

Bygulvet skal legge til rette for opphold og byliv i kantsonen ved å utforme private, halvprivate og andre offentlige rom, kan små forhager eller inngangssoner styrke opplevelsen av privatliv, samtidig som uformell privatisering kan gi økt liv i gaten og legge grunnlag for et godt naboskap ved at naboer er tilstede i samme byrom. En buffer mellom en bolig og det offentlige rom kan være i form av trapper og semiprivate inngangspartier, vegetasjon, møblering eller annen form for halvoffentlig overgangssone. Se forøvrig veileder for bymessig utforming utgitt av Oslo kommune v/Plan- og bygningsetaten for retningslinjer for å oppnå en kompakt, flerfunksjonell by med liv i gatene.



Foto: Laila Tøyen

Det er kun tenkt en liten andel publikumsrettede funksjoner på bakkeplan i sydområdet, slik som en liten lokal nabolagskafe. Slike funksjoner kan være med på å bygge opp under de offentlige rommene, eksempelvis slik Åpent bakeri på Damplassen fungerer både som et samlende sted for nabolaget Ullevål Hageby, men også som en destinasjon for et større nærområde.



FutureBuilt-prosjektet Fornebu 9-4 viser muligheten for sosiale, grønne uterom i en forholdsvis tett bebyggelse. Konkurransforslag med samarbeid mellom Dyrvik arkitekter og Transborder studio m. fl.

Foto: Simen Gylseth



Tidemannsparken, Ensjø (Bjørbeek & Lindheim landskapsarkitekter). Bydelspark med grønne og sosiale kvaliteter for bydelen og tilgrensende boliger.

Teaterplassen (LINK landskap), Grønland i Oslo. Vellykket sosialt byrom i tett boligbebyggelse, med en aktiv og utadrettet førsteetasje, forskjellige soner og grønne innslag. Fungerer både til fine sitteplasser, skatearena og lek.



Foto: Oh Shots

Foto: Jeroen Musch



Funenpark, Amsterdam. Middels tett boligområde med frittstående bygg som bindes sammen av et sammenhengende parkgulv som sikrer offentlige forbindelser gjennom boligområdet (LANDLAB).

Videre prosess og oppfølging

- Undersøke hvordan Bjerke kan utvikles til et aktivt og levende lokalsentrum og hvordan gode offentlige rom kan programmeres (1. stedsutvikling)
- Finne svar på hvordan planområdet utvikles til å bli en del av den lokale bystrukturen, med et finmasket nettverk av forbindelser til områdene rundt (1. stedsutvikling)
- Undersøke hvordan indre bane kan legges til rette for flerbruk (1. stedsutvikling)
- Undersøke etablering av utendørs nærmiljøanlegg (på eller utenfor indre bane) (1. stedsutvikling)
- Innhold og utforming av byrom skal være del av medvirkningsprosess i senere faser

2.7 Bebyggelsesstruktur, typologi og boligkvalitet

DAGENS SITUASJON

Dagens Bjerke er omkranset av forskjellige nabolagstypologier, vi finner både etablerte nabolag med ene- og tomannsboliger i stille hager, og drabantbyblokker med god avstand seg imellom. Innenfor planområdet er det i dag kun 50 boliger, hovedsakelig i punktbus i nord (felt N3) samt noen småhus i felt N10, noe som gir en boligandel på rundt ti prosent.

ANBEFALING

Bjerke skal transformeres med en hovedvekt av boliger

Som anbefalingskartet viser er det anbefalt en arealbruk med hovedvekt av boliger for både nord- og sydområdet, med en boligandel på rundt 67 prosent. Nordområdet har i hovedsak næring mot Trondheimsveien og større grad av funksjonsblanding rundt Refstadveien og Bjerkealleen med næring og sentrumsformål, mens sydområdet i hovedsak består av boliger.

Bebyggelsesstruktur og typologi

En oppstramming av bebyggelsen tiliggende Refstadveien vil bygge opp om denne som framtidig byggate som knytter Bjerke mot syd. Byrommet inn mot travbanens hovedatkomst vil danne det sentrale torget på Bjerke og det legges om at bebyggelsen skal utformes slik at den har en aktiv henvendelse mot dette. Ulike referanseprosjekter vises på de påfølgende sidene for å synliggjøre hvilke muligheter som ligger i transformasjonsområdet Bjerke.



Foto: Charlottehaven

Charlottehaven i København (Lundgaard & Tranberg) har en sammensatt bebyggelsesstruktur: to tårn plassert oppå en base og karrebebyggelse rundt. Gårdsrommet (SLA) oppleves åpent, solrikt og med kvaliteter for flere typer brukere.

Bokkvalitet

Boligkvalitet handler ikke bare om planløsning, materialer og takhøyde. Det handler også om bokkvalitet hvor beliggenhet, identitet og det som skjer utenfor boligen, på gateplan og i lokalmiljøet spiller en viktig rolle. I nordområdet mot Trondheimsveien, har man i dagens situasjon utfordringer med støy- og luftforurensning. Utover dette ligger alt til rette for at man kan få bærekraftige boliger av høy kvalitet. For Bjerke som helhet foreslås det en boligandel på ca. 67 %, med sydområdet utviklet som et tilnærmet rent boligområde (foruten travfunksjonene). Boligene bør utformes slik at det er et tydelig skille mellom offentlig og privat areal. Byggefeltene har en størrelse som gir fleksibilitet med tanke på bebyggelsesstruktur og boligtyper.



Foto: Laila Tøyen

Små sosiale møteplasser for nærmiljøet bidrar til å heve bokkvaliteten, som her på Lilleborg torg.

Ettersom området skal planlegges i etapper og over lang tid, vil det måtte tas endelig stilling til alle normkrav (utearealer, leilighetsfordeling, støy) i oppstartsmøte for detaljregulering. Som en generell føring skal alle feltene i området tilfredsstille de til enhver tid gjeldende kommunale utearealnormer. Det er gjort en foreløpig kvalitetssikring på overordnet nivå i forbindelse med planprogrammet som viser at man i sydområdet vil kunne oppnå gjeldende norm med god margin. I nordområdet, hvor det er høyere forventning til bymessighet, blanding av funksjoner og tettere utnyttelse, er det også mulig å oppnå samme områdetype, men det anbefales at man i forbindelse med detaljregulering ser konkret på dette, vurdert opp mot andre kvaliteter som sambruks- og fellesfunksjoner, når det foreligger konkrete boligprosjekter å ta stilling til.

Boligene innenfor planområdet skal variere i størrelse og typologi for å tiltrekke seg et bredt spekter av beboere. Det skal være fokus på å skape

gode bomiljøer i de nye boligprosjektene. Hvordan bebyggelsen er organisert, hvor inngangen plasseres, hvordan boligbebyggelsen samt offentlige og private fellesareal utformes for å skape tilhørighet til et boligområde skal vektlegges i saksbehandlingen av boligprosjekter. Prosjekter bør utvikles i tråd med den stedegne karakteren det gis føringer for i dette planprogrammet med VPOR. Fordeler ved å bo tett i en bymessig situasjon skal bl.a. være at det er lett å leve bærekraftig og mulighet for å bo i fellesskap med andre. Gjennom tilhørighet vil også folk ta mye større ansvar for sitt nærmiljø. Det finnes mange varianter av delesystemer som gjør det billigere for folk å kjøpe nye boliger samtidig som det gir andre kvaliteter som kan være attraktive uavhengig av alder og livssituasjon. Bildeling og tilgang til felles gjesterom, vaske- og tørkerom, festlokale og lignende er attraktive supplement til leiligheter. Dette er noe den tette byen faktisk kan tilrettelegge for og som bør være viktig i nye boligprosjekter innenfor planområdet.

Ulike boliger og boformer

Planprogrammet tar ikke stilling til type boliger, og en eventuell utforskning av om de kommunale eiendommene innenfor området skal vurderes for boliger innenfor tredje boligsektor, må besluttet gjennom andre prosesser enn gjennom planprogram. Det vil i detaljregulering kunne åpnes for å utforske

ulike former for boformer med tilvalgsmuligheter, felles- og sambruksfunksjoner. Denne typen drøftinger og avklaringer må tas først når konkrete prosjekter foreligger.

Uteoppholdsareal

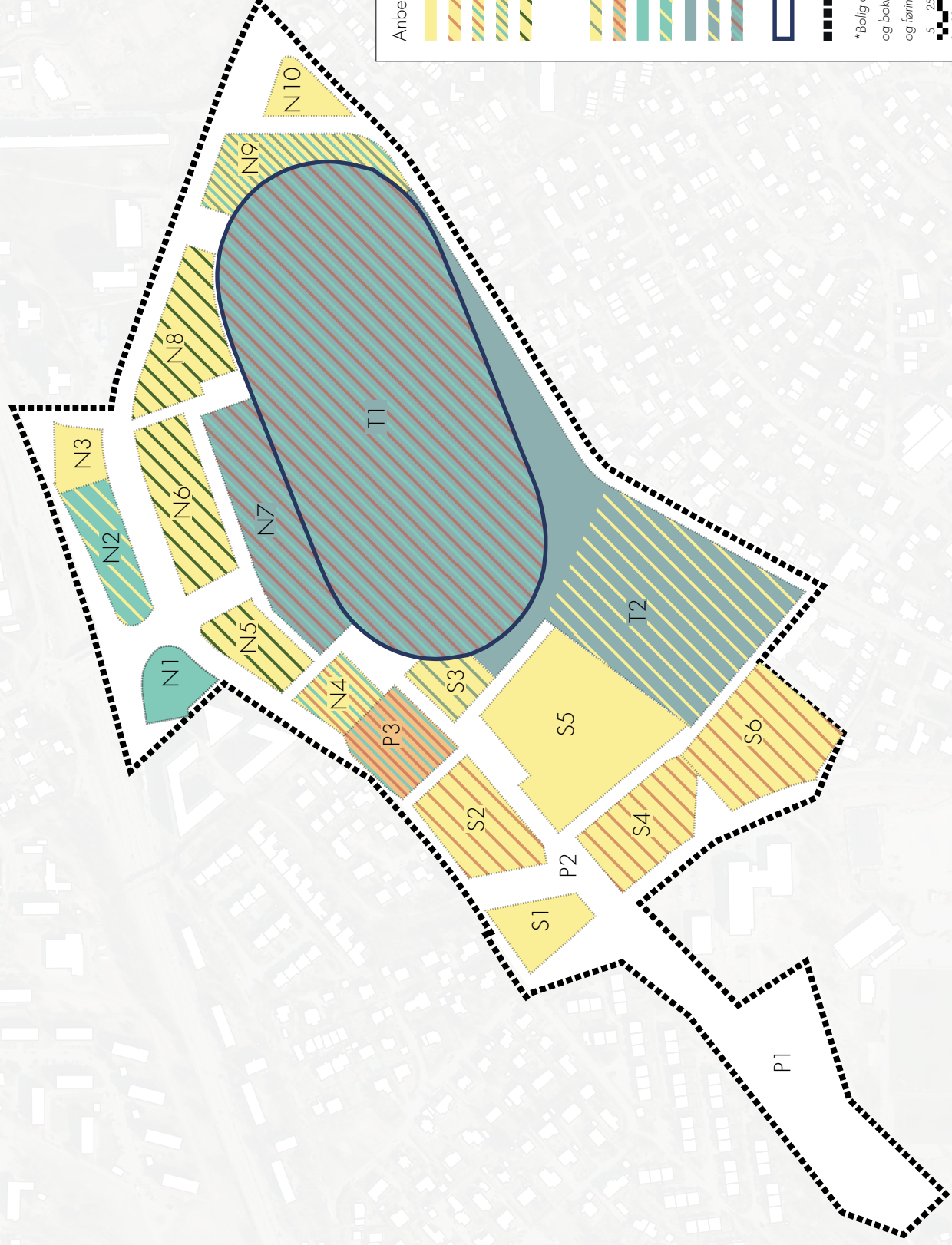
Det skal i detaljregulering sikres og dokumenteres gode og solfylte uteoppholdsarealer i tråd med den norm for uteoppholdsareal som er gjeldende på reguleringstidspunktet. Krav til størrelse på uteoppholdsareal, rommelighet og utforming er sentrale kriterier og det vil være en vurdering hvor man sikrer å ivareta mest mulig potensial for fortetting og samtidig sikre tilstrekkelig felles utearealer, og er delt inn i minste felles uteoppholdsareal, andel av dette som skal være på terreng eller lokk og samlet felles uteoppholdsareal.

Utformingsnormen angir viktige kvaliteter på utearealet og skal sikre brukbarhet for ulike alders- og brukergrupper, sikre estetiske kvaliteter og tilrettelegge for vegetasjon. Det må avsettes tilstrekkelig areal til overvannshåndtering, hvorav sambruksløsninger med aktiviteter bør vurderes. Det må konfereres med den aktuelle og gjeldende utearealnorm på reguleringstidspunktet for gjeldende krav og regler for utforming.

Videre prosess og oppfølging

- › Det må i detaljregulering utforskes hvordan struktur og typologi kan brukes for å skape et helhetlig, men samtidig variert bolig- og bygningsmiljø.
- › Ved detaljregulering som omfatter høyhus bør det stilles krav om lokalklimaanalyse for å sikre at det tas hensyn til oppholdskvaliteter på tilliggende byrom.
- › Det må tas konkret stilling til anvendelse av utearealnormen i forbindelse med detaljregulering hvor det foreligger konkrete boligprosjekter og hvor man kan vurdere uteoppholdsarealer sett opp mot andre bo- og bykvalitetskriterier.

ANBEFALT AREALBRUK



2.8 Arealbruk, sambruk og blanding av funksjoner

DAGENS SITUASJON

Bjerke Travbane er et av få steder i Hovinbyen med arbeidsplasser tilknyttet kultur og idrett. Bjerke er, og skal fortsatt utvikles som, sentrum for hestesport på lokalt, regionalt og nasjonalt nivå. Travbebyggelsen består av driftsbygninger, tribuner og kontorer, i tillegg til store parkeringsflater og areal avsatt til øvrig drift, samt dyreklinikk og ulike kontorer og næringsvirksomheter. Travbanen har i seg selv en størrelse på 80 dekar, i tillegg kommer treningsbane, travsløyfe i parkdrag mot Løren, dyreklinikk, staller med uteområder osv. Mot Trondheimsveien finnes næringsbebyggelse med blant annet bensinstasjon, dagligvarebutikk, apotek, restaurant og treningssenter, i tillegg til kontorer. Her har også Deichmanske bibliotek filial. Innenfor planområdet er det i dag cirka 50 boliger, hovedsakelig i punkthus i nord (felt N3) samt noen småhus i felt N10. Det gir i dag en boligandel på 11 prosent. Det ligger også en privat barnehage i felt N10. Når det gjelder øvrige idretts- og aktivitetsflater ligger planområdet i kort avstand til både Løren og Årvoll idrettspark med sine ballbaner. Løren idrettspark har en banekapasitet på cirka 8 dekar.

ANBEFALING

Travbanen vil fortsatt ha behov for en del arealer, men det søkes å integrere disse bedre i byen ved å blande funksjoner og i større grad henvende seg utover mot byen forøvrig. Gulskraverte felter på blå bakgrunn viser arealer som i nærstående fremtid vil brukes til travrelatert virksomhet, men disse feltene har et mulig potensial til byutvikling dersom travet kan effektivisere driften ytterligere over tid. Bevaringsverdig bebyggelse bør integreres i fremtidig bystruktur og byromsdannelse, og tilpasses ny bruk eller sambruk for å forhindre at de blir stående tomme og mister sin funksjon. Bjerke gård kan få en funksjon som besøkende og nabolaget kan benytte seg av i større grad enn i dag, slik at denne viktige identitetsmarkøren fremheves. Dette i form av offentlig eller privat tjenesteyting, kultur-, bevertnings- eller øvrig næringsfunksjon.

Travet skal bestå men effektiviseres og moderniseres

For å være konkurransedyktig må travarenaen på Bjerke videreutvikles og moderniseres. Den skal befeste sin posisjon som ledende riksarena for trav med regelmessige internasjonale travløp. Travet trenger flere ben å stå på, og det er viktig at anlegget

på Bjerke utvikles til et større bruksområde for flere aktiviteter og et større publikum, hvis det skal være bedrifts- og samfunnsøkonomisk å ha et anlegg av en slik størrelse med en så sentral beliggenhet som Bjerke. Samtidig som det utforskes ny og utvidet bruk av anlegget, skal det jobbes strukturert for å rekruttere tilfang av unge utøvere. Satsningen for barn med tilbud om ponnitrav for lokale AKS og andre grupper skal styrkes og det skal tilrettelegges for å fortsette med og etter hvert øke antall ponniløp. At ponnitravet samlokaliseres med andre breddeidretter- og aktiviteter på Bjerkebanen, kan bidra til å synliggjøre sporten og vise fram travet for barn og unge som i utgangspunktet ikke har vurdert dette. Travet skal i tillegg ha en satsing på travskole som er neste steg fra ponnier og over til voksne hester. Bjerkebanen som en multifunksjonsarena vil dermed kunne ha synergier også for travsporten. For å styrke anlegget som en lokal møteplass for bydelen og området utforskes flere alternativer og kombinasjoner av alternativer:

- Oppgradere anlegget til flerbruksarena
- Videreutvikle kurs- og konferansekonseptet sammen med eventuelt hotelltilbud
- Videre samarbeid med restauratør og utforske nye konsepter for faste arrangementer og enkelthendelser

Planprogrammet legger til rette for at travets virksomhet skal konsentreres innenfor feltene T1, T2, N7 og deler av N9.

Det åpnes for en eventuell hotellfunksjon vist i forbindelse med hovedtribunen i nordområdet, som vurderes som den mest hensiktsmessige plasseringen fra et logistisk og planfaglig perspektiv. Dersom det blir aktuelt med et hotell/konferanseanlegg i felt N7 vil det kunne ha store gevinster av sambruk og flerbruk i synergier med travbanen. Volumet som er lagt inn og vist i volumstudier i kapittel 3, viser et hotell på rundt 250 rom i et tårn på 15 etasjer. En ytterligere konkretisering må gjøres i forbindelse med detaljregulering og det skal konsekvensutredes hvilke virkninger dette har for kulturminneverdiene på Bjerkebanen.

Bjerke skal transformeres med en hovedvekt av boliger

Som anbefalingskartet viser er det anbefalt en arealbruk med hovedvekt av boliger for både nord- og sydområdet, med en boligandel på rundt 67 prosent. Nordområdet har i hovedsak næring mot

Trondheimsveien og større grad av funksjonsblanding rundt Refstadveien og Bjerkealleen med næring og sentrumsformål, mens sydområdet i hovedsak består av boliger, samt arealer avsatt til trav helt syd i området. Det forutsettes fleksibilitet for å ha enkelte nabolagsfunksjoner som for eksempel en kafe eller liknende i strategisk utvalgte førsteetasjelokaler på hjørner langs Bjerkebandet også i sydområdet.

Forretning

Den nordligste delen av planområdet egner seg godt til publikumsrettede funksjoner. På grunn av støy og luftforurensning langs Trondheimsveien er det vanskelig å etablere boliger mot veien i de nederste etasjene. Her kan det være rom for kontorer, matbutikk, bevertning, frisør og apotek osv. som en del av bystrukturen på nordområdet. Bebyggelsen i de nordligste feltene bør være høyere og tettere, da den også skjermer ny bebyggelse på sydsiden mot Trondheimsveien. Det er lagt opp til minimum 3 000 m² og maksimum 10 000 m² forretning/publikumsrettede funksjoner totalt for planområdet, hvorav mesteparten skal være i nordområdet.

Bolig

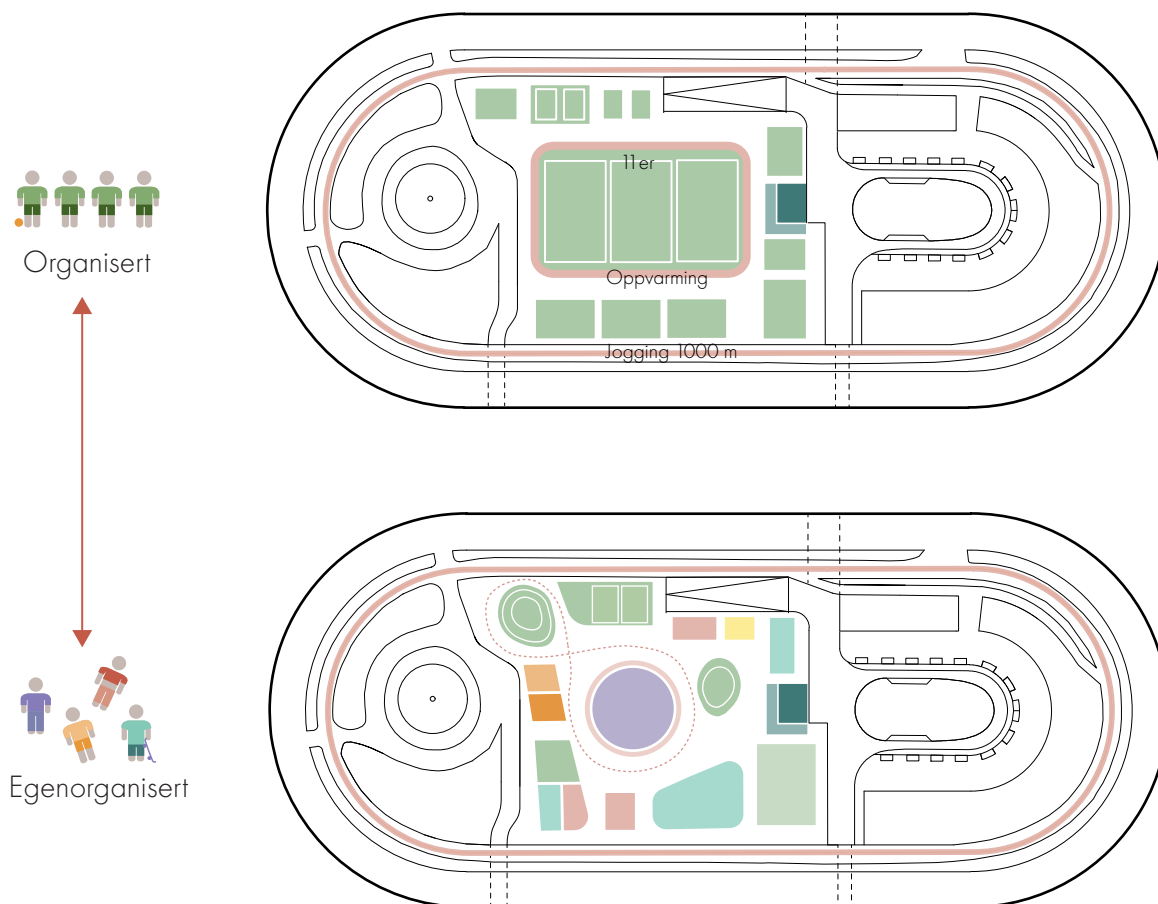
I henhold til Oslo kommunes faktaark om befolkning, levekår og bomiljø har Bydel Bjerke hatt en folkevekst på 34 prosent fra 2001 til 2016, hvorav delbydelen Økern som planområdet er del av, har blitt den mest folkerike delbydelen med 19,8 prosent årlig vekst de siste fem årene. Det er en større andel barn og ungdom enn i Oslo forøvrig og lavere andel unge voksne. Flyttetendenser de siste fem årene viser en netto utflytting av barn, voksne og eldre uten innvandrerbakgrunn og høy innflytting i aldersgruppen 20-29 år.

Så godt som alle nye byggefeltet består hovedsakelig av boligformål. Byggefeltene i nord er omkranset av eksisterende infrastruktur i Trondheimsveien og Refstadveien, og avgrensningen av feltene gir seg naturlig ut ifra dette vurdert opp imot hvilke arealer travbanefunksjonen kan avse. Strukturen i nord er mer bymessig og egner seg derfor godt til en omsluttende bebyggelse som definerer gatene. På sydområdet kan bebyggelsen være noe friere i strukturen og tilby mer varierte boligtyper. Eksempler på typologier kan være punkthus, townhouse eller rekkehus som supplement til kvartals- og lamellbebyggelse. For å sikre en variert befolkningssammensetning er det viktig å tilby et bredt spekter av boligtyper i området. For å sikre god bokvalitet og Bjerke som et attraktivt og stabilt boområde, er det viktig at boligene, i tillegg til en variert sammensetning, oppfyller kvalitetskravene

for uteoppholdsareal som er beskrevet i kapittel 2.7 samt at boligene bygges med høy kvalitet og for en lang levetid. Det bør også utforskes om det kan være aktuelt å inkludere boligformer hvor man i større grad bygger opp om fellesfunksjoner, som for eksempel i Selvaag Pluss konseptet, hvor man vektlegger sambruks- og flerbruksarealer både ute og inne.

Idrett og aktivitet

Store deler av området vil fremdeles benyttes til toppidrett, i det travet skal videreføres og forsterkes på Bjerke. Det er gjort en innledende mulighetsstudie, og det må videre utredes hvilke muligheter som ligger i en større fler- og sambruk av arealene på indre bane. Dette arealet har potensial både til etablering av haller under terreng samt ulike former for aktivitet på overflaten. Dette vil kunne styrke tilbudet for breddeidretten og/eller lokalt kultur- og organisasjonsliv betydelig, men det bør også utforskes og vurderes om Bjerke kunne vært stedet hvor Oslo kunne fått sitt første permanente og høykvalitetsanlegg for mer egenorganisert aktivitet, uten krav om medlemskap i en spesifikk idrettsgren. Et slikt anlegg finnes ennå ikke i Oslo. Dette er beskrevet nærmere i vedlegg VI Mulighetsstudie Indre bane (2020).



Mulighetsstudie for indre bane utforsker mulighetene i spennet mellom organisert og egenorganisert aktivitet på indre bane

Sosial infrastruktur

Utviklingen av området skal sikre et sammenhengende nettverk av uteareal, lekeplasser og grøntområder egnet for barns lek og utfoldelse. Ved offentlig ettersyn er det fra flere kommunale hold spilt inn at det er nødvendig å ta høyde for arealbehov til ulike sosial infrastruktur. Bortsett fra føringer på at det må settes av arealer tilsvarende 12-14 avdelinger barnehage og krav om å holde av skoletomt selv om det ikke er påvist behov de første 10 årene, har det ikke kommet konkrete krav om, eller arealbehov tilknyttet ulike former for offentlige boligprogrammer, bibliotek eller andre kulturformål eller idrettsfunksjoner. Barnehage kan innpasses innenfor de enkelte utviklingsfelter eller på indre bane, og vil kunne avklares mer detaljert i dialog mellom grunneier og Oslo kommune i forbindelse med detaljreguleringer.

Plangrepet er fleksibelt og robust nok til å kunne innpasse flere former for offentlig eller privat

tjenesteyting, dersom det er ønskelig. Eiendoms- og byfornyelsesetaten har foreslått at behov for aktuelle offentlige formål skal utredes i forbindelse med påfølgende detaljreguleringer til bolig.

Det er også besluttet å opprettholde mulighet for areal til skole i felt S4 + S6 dersom behovet skulle melde seg i fremtiden. En standard grunnskole (840 elever) vil kreve et areal på mellom 15 – 20 mål. Diagrammet under viser mulige tomter som kan være aktuelle for barnehage- og skoleformål, slik de nå er foreslått i plangrepet. I Bjerke nord strukturerer Trondheimsveien, Refstadveien og Bjerkebanen grepet og det synes vanskelig å innpasse en skoletomt her, som samtidig skal tilfredsstille krav til skjerming mot støy- og luftforurensning. I sydområdet er travets arealbehov helt i syd, samt Bjerkebåndet og turvei D2, sammen med Bjerke gård strukturerende. Man ser allikevel at det kan være mulig å innpasse skoletomt her. Imidlertid vil dette da gå på bekostning



Illustrasjonen viser mulige felter hvor det kan bli aktuelt å etablere barnehageformål i kombinasjon med andre formål innenfor feltene og mulig sammenslåing av felter på sydområdet til skoletomt, dersom det skulle vise seg å bli et fremtidig behov for grunnskole i området

av boligpotensialet, som ligger til grunn for hele transformasjonen på Bjerke. Samtidig vil man få en skoletomt liggende tett inn på eksisterende Refstad skole og hvorvidt det er ønskelig med en skolestruktur med to grunnskoler tett-i-tett må drøftes. Når det gjelder videregående skole, kan dette enklere innpasses i nord, både fordi dette er en type skole uten krav til like store utearealer og man kan i større grad oppnå synergi med de offentlige rekreasjons- og aktivitetsarealene som er under planlegging. Videre utredning av skolebehov vil skje i forbindelse med ferdigstilling av Oslo kommunes pågående utredning av skolebehov i Hovinbyen. Det vurderes ikke hensiktsmessig å sikre arealer til sykehjem eller Omsorg+ i planprogrammet.

Når det gjelder Bjerke bibliotek, har det kommet flere høringsinnspill som ønsker dette videreført innenfor planområdet. Planprogrammet kan ikke beslutte at biblioteket skal bestå på Bjerke, dette avgjøres gjennom utredning av bibliotekstruktur, budsjettmidler etc. Dersom kommunen ønsker biblioteket videreført, er dette en funksjon som enkelt og med glede vil kunne innpasses i en av de mange førsteetasjene som skal

aktiviseres, mot Bjerkebåndet eller mot Bjerkekrysset og Refstadveien. Et bibliotek liggende mot et av de nye torg/møteplassene ville gitt en utmerket synergi mellom aktiviteter ute og inne.

Fleksible bygninger og sambruk av funksjoner

Byutviklingen på Bjerke skal skje over lang tid og i flere etapper og gjennom en lang transformasjonsprosess. Å planlegge for- og investere i fleksible bygninger som egner seg for ulike bruk kan være fornuftig. Fleksibilitet handler også om utforming av førsteetasjene i nye bolig- og kontorbygg og hvordan disse gis en utforming som gjør at man kan endre bruk over tid, pga. markeds- eller miljømessige endringer. Sambruk av funksjoner handler om hvordan man utforsker hvordan bebyggelsen kan brukes av ulike grupper gjennom døgnet, uken og året. Et åpenbart eksempel er dagens tribunebebyggelse som i dag har en svært monofunksjonell og introvert karakter. Her bør man utforske hvordan denne utvikles og åpnes opp.

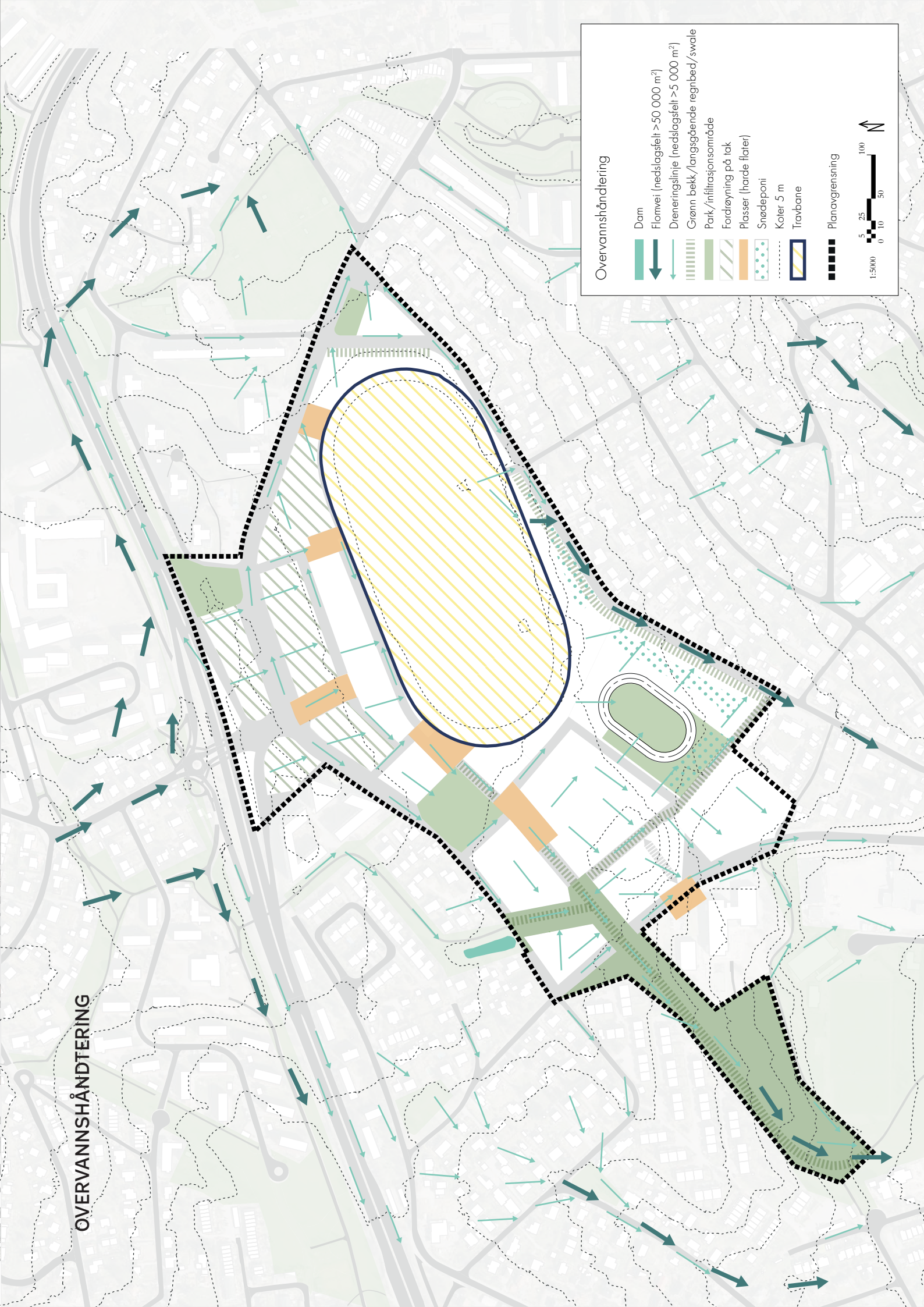
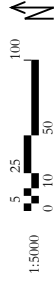
Videre prosess og oppfølging

- Området er delvis støy- og forurensningsutsatt, men ligger i kommuneplanens (2015) avvikssone for støy. Det må i detaljregulering dokumenteres hvordan gjeldende overordnede planer og støyretningslinjer kan overholdes før boligetablering kan aksepteres.
- Konkret avklaring av formål der bolig ikke kan aksepteres, må avklares i detaljregulering.
- Det må ved hver detaljregulering dokumenteres med arealregnskap at areal for forretning ikke overstiger 10 000 m² totalt innenfor planområdet.
- Bebyggelsen langs Bjerkebandet skal hovedsaklig tilrettelegges med aktive første etasjer på utvalgte hjørner og i lokaler ut mot de mest sentrale torg (se diagram side 72). Det må i videre detaljregulering utforskes hvordan man skal få en god kobling og interaksjon mellom bebyggelse og byrom.
- Tribunebebyggelsen skal videreutvikles med førsteetasjer og fasader som har en klarere tosidighet i sitt uttrykk enn i dag. Henvendelsen og åpenheten mot Bjerkebanen og Osloamfiet skal videreføres, men det må også utforskes hvordan bebyggelsen kan åpne seg mot byutviklingsområdene i nord og i større grad invitere folk inn til Bjerkebanen.
- Det må kartlegges kommunale behov til ulike typer boliger, bibliotek og liknende slik at et eventuelt behov kan sikres gjennom detaljregulering.
- Kommunen må ved område- og prosessavklaring av den enkelte detaljregulering avklare hvorvidt det må innpasses barnehage i planen og/eller kreves rekkefølgebestemmelser for sikret etablering av barnehage.

OVERVANNSHÅNDTERING

Overvannshåndtering

- Dam
- Flomvei (nedslagsfelt >50 000 m²)
- Dreneringslinje (nedslagsfelt >5 000 m²)
- Grønn bekk/langsgående regnbed/swale
- Park/infiltrasjonsområde
- Fordrøyning på tak
- Plasser (harde flater)
- Snødeponi
- Koter 5 m
- Travbane
- Planavgrensning



2.9 Blågrønn struktur og overvannshåndtering

DAGENS SITUASJON

Landskapet omkring planområdet faller fra Marka og ned mot Oslofjorden, med omtrent 40 meter fra nord til vest. Trondheimsveien er et brudd i landskapet, da denne ligger lavere enn det naturlige terrenget. Dette medfører at Bjerke ligger øverst i nedbørsområdet planområdet er del av. Travbanen ligger på et platå i landskapet, med en terrengkant mot syd.

Øst for planområdet går Hovinbekken åpent fra Trondheimsveien til Nordalveien gjennom Bjerkedalen park. Vest for planområdet ligger Refstadbekken, en sidegren til Hovinbekken, i rør mellom Refstaddammen og Økern. Sør for planområdet planlegges gjenåpning av Refstadbekken, slik at denne føres åpent ned til vannspeil i Hovinparken. Bekkeåpningen er en del av grøntdraget hvor turvei D2 går. Turvei D2 går gjennom planområdets vestre del, fra grøntdraget mot Løren, forbi Refstaddammen, krysser Trondheimsveien over gangbro og videre nordover mot Grefsenåsen.

Planområdet grenser til Brobekk skolehage med grønne områder og dyrkningsparseller i øst og Løren idrettspark i tilknytning til Refstad skole i sørvest. Utenom turveien er det i hovedsak grøntstrukturen tilknyttet Bjerke gård og bjørkealleen ned mot Hestesportens hus som utgjør den grønne strukturen, i tillegg til en del trekker langs Refstadveien og bak tribunebebyggelsen. Helt øst i planområdet er det en liten skog og også på travbanens sørside, langs Økernveien finnes det en del trær. Blant trærne er det bjørk som er den fremtredende arten i området.

ANBEFALING

Vann som kvalitet

Målsetningen for overvannshåndtering innen planområdet er å tilføre området opplevelseskvaliteter gjennom å føre overvann til Hovinbekken i åpne kanaler. Beliggenheten øverst i nedbørsfeltet gjør at vannmengden i Refstadbekken er minst i planområdet og gir i seg selv ikke et behov for å gjenåpne denne som vannvei. Behovet for håndtering av overvann i forbindelse med kommende fortetting og byutvikling skal løses åpent og følge Oslo kommunes overvannsstrategi. Det kan derfor vurderes om Refstadbekken skal etableres som en del av fordøyningssystemet og ved store nedbørsmengder føre vannet åpent ned mot Hovinparken. Gater og byrom skal vurderes som områder for åpen

fordrøyning med åpne vannveier, systemer for vann bør ses i større sammenheng slik at byggeområder, gater og byrom bygger opp under felles prinsipp.

Utviklingen på Bjerke skal søke å håndtere klimautfordringene ved å minimere skader og ulemper på mennesker, bygninger, eiendom og infrastruktur. Det følger et spesielt ansvar øverst i nedbørsfeltet med å forsinke overvann for å ikke belaste avløpsnett mer enn nødvendig og sikre at vannet som føres nedover mot Hovinbyen og fjorden er i god økologisk og kjemisk tilstand og ikke fører til forurensning av vassdrag og fjord.



Foto: Lala Tøyen

Naturlig utforming av gjenåpnet vannvei gir mange kvaliteter på Ensjo

Opplevelsen av bynatur

Det bør etterstrebes å planlegge overvannshåndteringen med bruks- og/eller opplevelsesverdi i utearealer og bylandskap, slik at det kan tjene flere funksjoner og tilføre kvaliteter til nærmiljø og lokalklima. Overvann kan og bør brukes som en ressurs for økt liv i byrom og på møteplasser. Boligenes uteareal har et stort potensial i å bidra positivt til overvannshåndtering og dyrking, i tillegg til sosiale funksjoner og rekreasjonsareal. Dette må sees i sammenheng tidlig i prosjektene. Grønne tak kan supplere grønnstrukturen i området, men ikke erstatte den. Beboerne kan både dyrke grønnsaker og få tilgang til rekreative arealer, samtidig som de grønne takene drenerer regnvann og kan ivareta biologisk mangfold.

Restarealer kan også utnyttes som en ressurs for å håndtere overvann og øke biologiske kvaliteter. Deler av arealene rundt travbanen har lite naturlig vegetasjon og består av store harde eller gruslagte flater. Her bør det vurderes om man kan tilføre vegetasjon og tilrettelegge for en biologisk korridor mellom turveiene og andre grøntarealer. Buffersonen

rundt nedskrittingsbanen fremstår som en egnet ressurs som grøntareal.

Illustrasjon: Robert Meyers Associates



Boliggate i Cambridge med åpen overvannshåndtering

Stedegen vegetasjon

Muligheten for å bygge oppunder stedegen vegetasjon som kan forsterke økologiske sammenhenger i det større bilde må undersøkes. I parkområder skal vannveien ha en naturlig karakter og utforming, mens der overvannets omgivelser får en mer bymessig karakter kan en se på en mer bymessig utforming. Muligheten for å legge ny lokal møteplass, i form av et nabolagstorg, som en mer urbanisert del av den blågrønne strukturen, bør undersøkes. Funksjonsblanding øker den allmenne tilgjengeligheten, og gjennom å kunne bidra til aktivisering av hverandre vil både park og torg styrkes. Utvidelse av grønnstrukturen og opparbeiding av nye forbindelseslinjer vil kunne trekke folk inn i området og dermed øke attraktiviteten. Hagen rundt Bjerke gård har store trær med høy økologisk verdi, det bør vurderes å plante nye trær som kan ta over for disse den dag de ikke lenger er levedyktige.

Bjerkebanen

Det er et ønske om å forbedre dagens situasjon ved å forhindre at vann fra travbanen kommer inn på det offentlige avløpsnett. Det er ønskelig at dette håndteres lokalt. Bjerke Travbane med omkringliggende arealer har et stort behov for arealer til snødeponi. En del av snøen vil kunne deponeres i buffersonen rundt nedskrittingsbanen og i området sydvest for travbanen. Smeltevannet bør kunne renses naturlig og infiltreres til grunnen.

Grønne bygater

Langs Refstadveien innenfor planområdet skal det være grønne buffersoner med gatetrær på begge sider av veien, som også kan bidra til bedre overvannshåndtering. Gaten med sidearealer bør fremstå som grønn og frodig.

Urban dyrking

Urban dyrking kan gjennomføres på mange måter og ulikt nivå. Innenfor planområdet skal det undersøkes ulike måter å realisere målsetningen fra strategisk plan for Hovinbyen der det står at grønnstrukturen bør avsette arealer til dyrking for lokalbefolkningen. Urban dyrking innenfor planområdet kan for eksempel være spiselige planter i byrom, felles eller private hageparseller i byrom eller på boligenes uteområder/tak.

Fordrøyning og vannveier

Som det kommer frem av anbefalingskartet på forrige side, anbefales en god andel grønne tak i nordområdet, i tillegg til uteoppholdsarealer som kan infiltrere og fordroye overvann, da dette området får en tettere bebyggelse og dermed mindre grønne arealer. Travbanen vil også i fremtiden ha større arealer med tette eller delvis tette flater og det bør søkes en fordryningsløsning langs Økernveien med grønne bekker - langsgående regnbed eller grøfter som tåler både vann og tørke. En slik løsning bør også ses i sammenheng med travbanens eventuelle behov for å sperre av eller kontrollere forbindelser gjennom området fremfor tradisjonelle gjerder.

Så langt det lar seg gjøre, skal overvannssystemet simulere naturens egen vannvei. Landskapet kan leses med fire traseer for avrenning: Langs Refstadveien mot Bjerkedalen park og den østre dalsiden, områdene vest for Bjerkekrysset ledes i retning grøntdraget langs turveien i sørvest, feltene S4 og S6 ledes sørover via Økern Torgvei og områdene syd for travbanen ledes sørover langs Økernveien.



Foto: MIG|SVR

Over: Vegeterte grøfter langs boliggate i High Point, Seattle

Oppe til høyre: Benthemplein Water plaza (De Urbanisten), Rotterdam. Tørr fordøyning med rekreasjonsformål

Til høyre: Oppsamling og fordøyning av overvann i det offentlige rom. Russelville Commons (GreenWorks, Portland, Oregon)



Foto: De Urbanisten

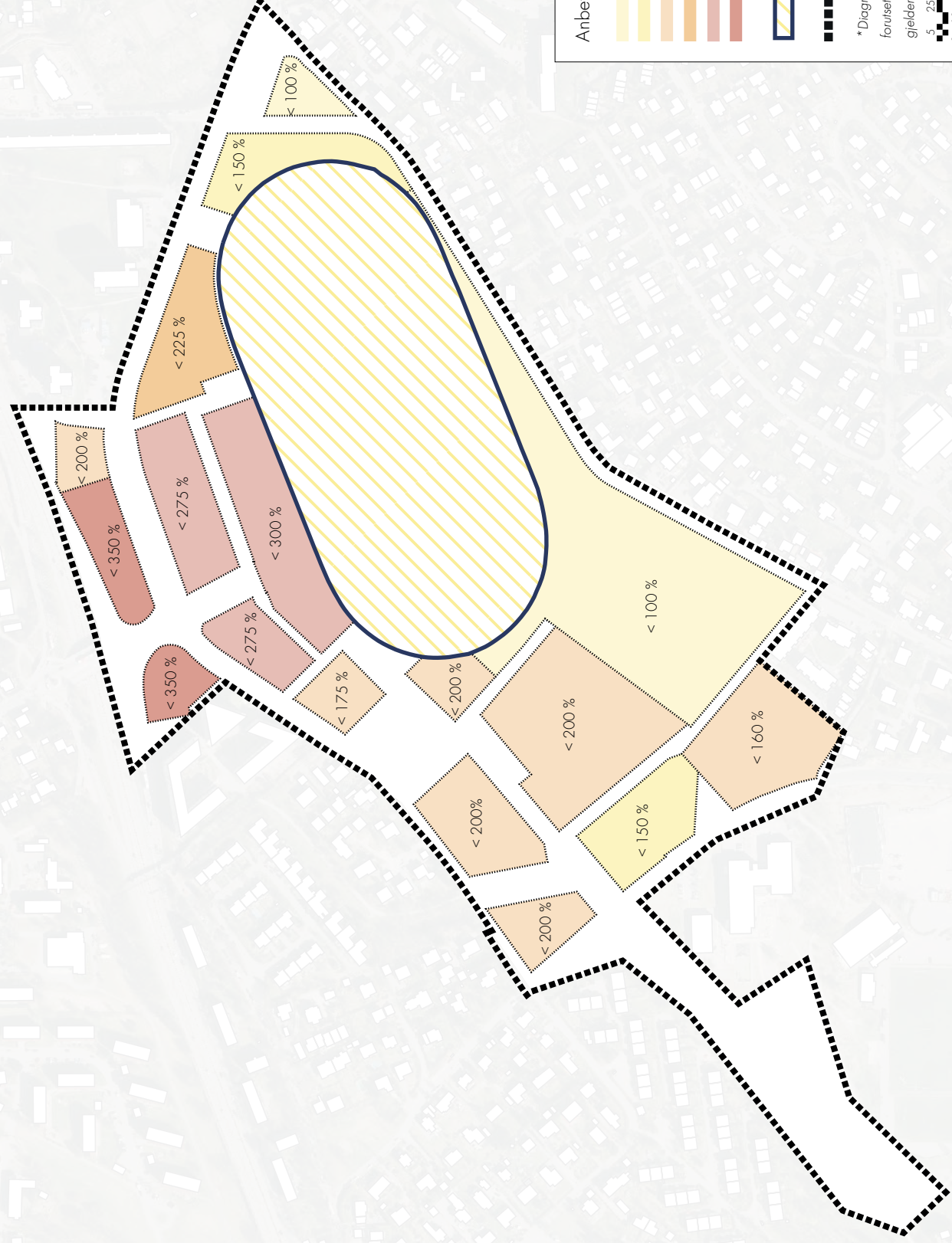


Foto: GreenWorks

Videre prosess og oppfølging

- › Det skal undersøkes hvordan en gjenåpning av Refstadbekken og overvannssystem kan ses i sammenheng og tilføre vann til Hovinbekken
- › Det skal undersøkes hvordan biologisk mangfold kan styrkes i planområdet gjennom å etablere fungerende korridorer og forbindelser for kritiske arter
- › Det skal undersøkes hvordan de eksisterende trærne rundt Bjerke gård kan sikres bevart i planforslaget og det bør undersøkes hvordan det kan etableres nye trær som kan gi gårdsparkens trær en variasjon i alder over tid
- › Det skal undersøkes hvilke arealer som egner seg til snødeponering for snø fra travbanen og konsekvensene av dette vurderes
- › Det skal undersøkes hvordan urban dyrking kan bli en del av boligområder og byrom
- › Det skal undersøkes hvordan indre bane kan bidra til økte naturkvaliteter i området

ANBEFALT MAKSIMAL UTNYTTELSE



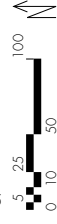
Anbefalt maksimal utnyttelse, OU = 98 %

- < 100 % BRA
- < 150 % BRA
- < 200 % BRA
- < 250 % BRA
- < 300 % BRA
- < 350 % BRA

Travbane, ikke medregnet

Planavgrensning

* Diagrammet angir areal over terreng. Maksimal utnyttelse forutsetter tilfredsstillende bokvalitet iht. Oslo kommunes gjeldende normer.



2.10 Utnyttelse og byggehøyder

DAGENS SITUASJON

Dagens utnyttelse kjennetegnes av travet og tranvæleggets bebyggelse på nordsiden av travbanen i en til fem etasjer. Mellom Refstadveien og Trondheimsveien ligger en bensinstasjon og et næringsbygg på fire etasjer. Både næringsbygget og tranvælegget har store parkeringsarealer på bakkeplan på hver side av nordre del av Refstadveien. Punkthusene i og utenfor planområdet i nordøst og studentboligblokken i nordvest har høyder på 12 og 14 etasjer. Sydområdet er i liten grad utbygd og består av en-etasjes staller og enkeltstående driftsbygninger tilknyttet travet, i tillegg til Skinnsenteret på fem etasjer helt i sør langs Økern Torgvei. Mellom Økernveien og Refstadveien øst i området ligger det noen småhus. Området har mye arealreserve som i dag inngår i Bjerke Travbane Eiendom sin eie. Ved en omstrukturering av driften kan mye av disse arealene fristilles til byutvikling uten at det går på bekostning av travtilbudet. Området som helhet har i dag en utnyttelse på 22 prosent.

ANBEFALING

Som anbefalingskartene på motsatt og neste side viser foreslås det i prinsippet en differensiering mellom nord og sydområdet. Tyngdepunktet for den tette bystrukturen er langs Refstadveien nord for travbanen. Det foreslås en jevn utnyttelse med høyere bebyggelse mot Refstadveien og Trondheimsveien enn mot travbanen for å ivareta noe av det åpne landskapsuttrykket som travbanen gir. Et eventuelt hotell i forbindelse med travbebyggelsen foreslås i en punkthusstruktur fremfor et jevnt høyt bygg for å støtte oppunder dette landskapsuttrykket. Utnyttelsen er noe lavere på sydområdet og høydene trappes ned mot eksisterende småhusbebyggelse utenfor planområdet. Områdene langs Økernveien på sør- og østsiden av travbanen gir en lavere utnyttelse på grunn av tilpasning til eksisterende småhusområder og/eller overgang til travarealet. Anbefalt utnyttelse og byggehøyde forutsetter tilfredsstillende solforhold i henhold til veiledende normer i de offentlige rommene og boligenes uteoppholdsarealer.

Utnyttelse

I henhold til Kommuneplan 2015 - Oslo mot 2030 legges det opp til en områdeutnyttelse (%OU) på 100 prosent innenfor området som er satt av til krav for felles planlegging. Ettersom det i uoverskuelig fremtid fortsatt skal foregå trav på Bjerke og dette formålet beslaglegger en del av utviklingspotensialet også

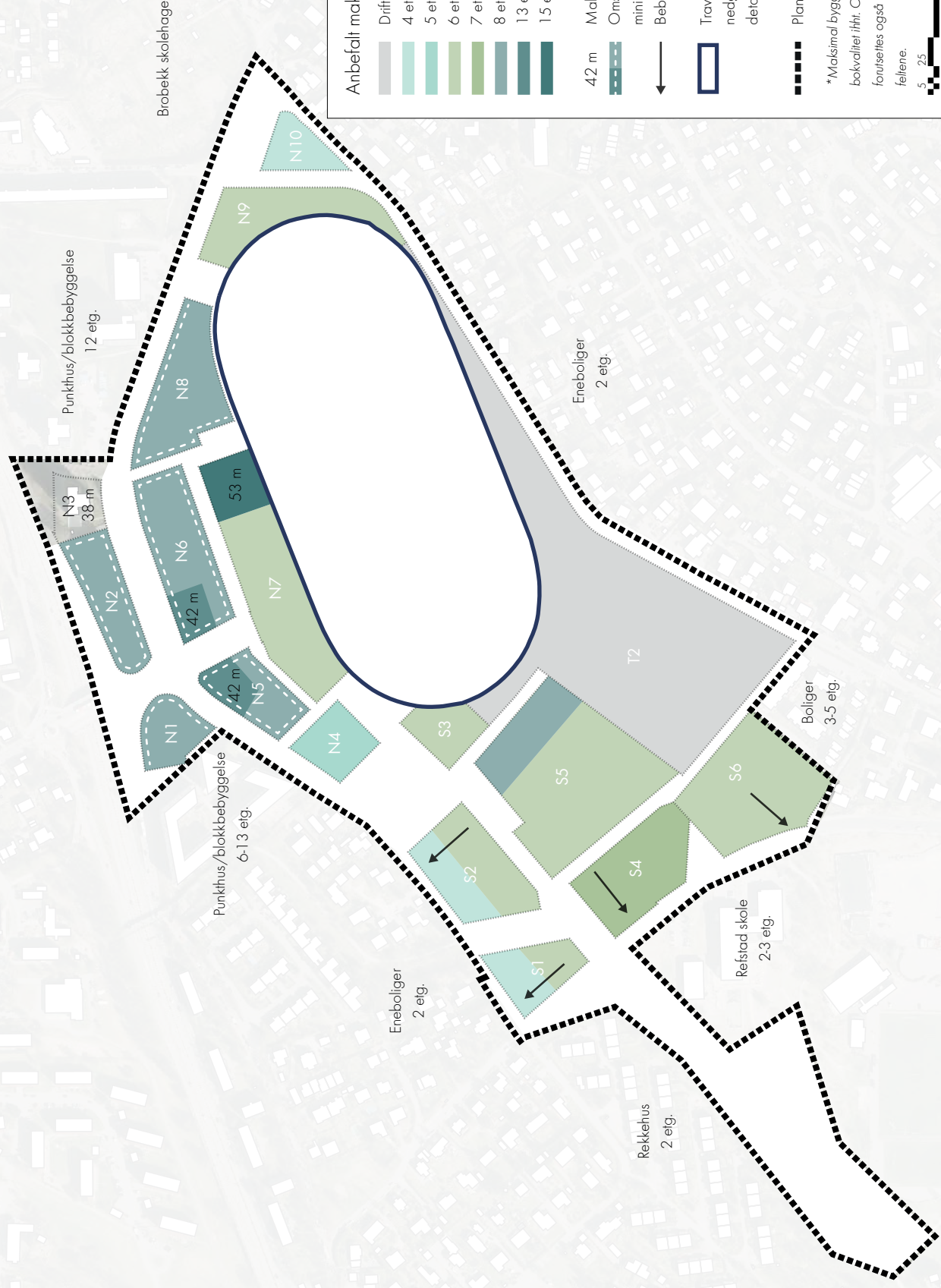
omkring travbanen, er det uten boligutvikling i felt T2 mulig å oppnå en områdeutnyttelse på tilnærmet 100 prosent. Anbefalt utnyttelse varierer ut fra det enkelte byggefeltets forutsetninger med tanke på størrelse, funksjonsfordeling, eventuell eksisterende bebyggelse, topografi, kvalitetskrav og liknende. Byggefeltene i nord gir høyest utnyttelse, fordi dette er det mest sentrale området og for at flest mulig skal ha kort vei til kollektivtilbudet. Mot sør blir utnyttelsen lavere. Utnyttelsen innenfor de enkelte byggefeltene må avklares i forbindelse med detaljregulering. Maksimal utnyttelse som vist i illustrasjon forutsetter at kvalitetskravene som blant annet uteareal, solforhold m.m. er oppfylt for hvert delfelt.

Med anbefalt arealbruk og utnyttelse legges det totalt opp til i underkant av 200 000 m² BRA innenfor planområdet. Travbanens og parkens areal er trukket fra før utnyttelsen er beregnet. Ved foreslått utnyttelse er det krav om totalt 10 000 m² torg og møteplasser fordelt innenfor planområdet.

Indre bane

Det er gjennomført en mulighetsstudie for indre bane som har vist at det kan innpasses arealer for kultur, idrett og annen tjenesteyting (for eksempel barnehage) i tillegg til funksjoner som er nødvendig for travet, slik som gjestestaller og dommertårn, og eventuell parkering under lokk. Disse arealene kan være helt eller delvis nedgravd, men det må sikres fri sikt til travbanen fra tribunene. Travbanen og indre bane er ikke med i beregningsgrunnlaget for grunnflate som skal ligge til grunn for den totale områdeutnyttelsen på Bjerke. Med travbanens 80 daa ville dette åpnet for en svært høy områdeutnyttelse som ville vært fremmed for nærområdet og som mangler begrunnelse i det den ikke ligger til et kollektivknutepunkt. Arealene på indre bane er ikke medregnet i utnyttelsen grunnet stor usikkerhet knyttet til bruk, behov og potensial og må dermed utforskes gjennom detaljregulering. I mulighetsstudiet for indre bane vises for øvrig et aktivitetshus med kafe og dommertårn på omlag 5 000 m² BRA og det er skissert et behov for omlag 4 100 m² BRA til gjestestaller.

ANBEFALT MAKSIMAL BYGGEHØYDE



Anbefalt maksimal byggehøyde

- Driftsfunksjoner 1.2 etg / 8 meter
- 4 etasjer / 14 meter
- 5 etasjer / 17 meter
- 6 etasjer / 20 meter
- 7 etasjer / 23 meter
- 8 etasjer / 28 meter
- 13 etasjer / 42 meter (høyhus)
- 15 etasjer / 53 meter (høyhus)

42 m

Maks høyde

Omsluttende bebyggelse i

minimum 3 etasjer

Bebyggelse trappes ned i pilens retning

Travbane, høyde på helt eller delvis

nedgravd areal avklares ved

detalregulering

Planavgrensning

*Maksimal byggehøyde forutsetter tilfredsstillende bokvalitet i/h.t. Oslo kommunes gjeldende normer. Det forutsettes også variasjon i høyder innenfor de enkelte feltene.



Byggehøyder

Mot Trondheimsveien legges det opp til en makshøyde på 28 meter. For feltene N2 og N5-N8 skal bebyggelsen være omsluttende og ha en minste høyde på tre etasjer. Dette er for å styrke stedets karakter som et tett, bymessig boområde og definerer gateløp og byrom. Syd for den sentrale delen av Refstadveien i nord kan det tillates bygg opp mot 8 etasjer og opp mot 42 meter øverst i Bjerkealleen for å markere en portal til området. Det bør søkes å bryte opp bebyggelsen i mindre enheter med ulik høyde. Felt N4 skal ha noe lavere bebyggelse enn nordområdet for øvrig for å ta hensyn til Bjerke gård. Tribunebebyggelsen i felt N7 består av en del eksisterende bygg, hvorav flere på gul liste. For å sikre mulighet for å utvikle dette

feltet med tilpasning til disse byggene legges en øvre etasjehøyde på 6 etasjer. Det anbefales at et eventuelt hotell/næringsbygg har en tårnutforming på inntil 15 etasjer/53 meter for å sikre solforhold og utsiktskvaliteter for bebyggelsen bak. Det anbefales å prioritere romslige etasjehøyder og fleksible førsteetasjer med god takhøyde. Alle planforslag med høyder over 28 meter skal også utrede et alternativ med høyder under 28 meter. For sydområdet anbefales det i utgangspunktet byggehøyder opptil 6 etasjer. Det åpnes for noe høyere bebyggelse mot travbanen i øst. Bebyggelsen på sydområdet skal trappe seg ned for å tilpasses omkringliggende småhusområder.

Videre prosess og oppfølging

- Undersøke høyder på bebyggelse opp mot nær- og fjernvirkning
- Dokumentere at anbefalt utnyttelse muliggjør gode solforhold og oppholdskvaliteter ihht. Oslo kommunes rommelighets- og uteoppholdsarealnorm

Til høyre: Punkthustypologi på 8 etasjer og med utnyttelse på ca. 200 % i Ullevål tårn (Code arkitektur og Dronninga landskap)



Foto: Rodeo arkitekter



Foto: Lala Tøyen

Til venstre: Accordia Cambridge har en variert typologi på 2-7 etasjer, boliger med bokvalitet og gode, felles uterom og grøntarealer (Alison Brooks Architects/Feilden Clegg Bradley/Maccreanor Lavington).

Denne delen inneholder beskrivelser og illustrasjoner av et anbefalt planalternativ basert på plangrepet presentert i kapittel 2. I tillegg vises nullalternativet, som er en videreføring av dagens situasjon, dersom omregulering ikke gjennomføres. Bebyggelsen og byromsstrukturen vil i all hovedsak fortsette å være som i dag, men det kan påregnes forbedringer av trafikksituasjon og mindre bygningsmessige

endringer som ikke krever forutgående planvedtak. Planalternativet bygger på mål og anbefalinger i kapittel 2 og er illustrert gjennom mulige volumscenarier. Bebyggelse og uterom kan løses på mange ulike måter innenfor de rammene plangrepet rommer, planalternativets illustrasjoner gir derfor kun prinsipielle føringer for plassering og utforming.

		NULLALTERNATIV	PLANALTERNATIV	ENDRING
GENERELT	Planområdets størrelse (m ²) ¹⁾	307 000	307 000	0
	Bosatte personer	115	3 132	+ 3 017
	Arbeidsplasser	160	634	+ 474
	Områdeutnyttelse (%OU) ²⁾	22 %	98 %	+ 76 %
	BRA totalt (m ²)	44 490	199 600	+ 155 110
BOLIG	BRA bolig	4 860	133 125	+ 128 265
	Antall boliger	60	1 566	+ 1 506
	Boligandel i %	11 %	67 %	+ 56 %
TRAV	Flateareal benyttet til trav (maks/min)	227 400	125 300/ 114 100	- 102 100 / - 113 300
	Parkeringsplasser til trav	850	200	- 650
	Publikumskapasitet	15 000	15 000	0
NÆRING	Bruksareal næring ³⁾	39 630	66 520	+ 26 870
	Bruksareal varehandel/service ⁴⁾	3 000	10 000	+ 7 000
	Næringsandel i %	89 %	33 %	- 56 %
OFFENTLIG	Barnehageavdelinger	2	12	+ 10
	Barnehage antall barn	42	216	+ 174
KULTUR, IDRETT OG NÆRMILJØ	Bibliotek (m ²)	500	1 200	+ 700
	Bydelshus	0	610	+ 610
	Barne- og ungdomstilbud	Pønnitrav Bibliotek	Pønnitrav Bibliotek Lekeplass for barn Møteplass for ungdom	
	Idrett	Trav Treningssenter	Trav Treningssenter Utegym/skate/parkour Flerbrukshall Aktivitetsflater	
MØTEPLASSER	Bruksareal park	21 464	35 100	+ 13 636
	Møteplasser	3 650	9 500	+ 5 850

¹⁾ Inkludert travbanen (80 000 m²) og park med travsløyfe (25 160 m²) som er fritatt områdeutnyttelse.

²⁾ Områdeutnyttelse beregnes av en områdestørrelse på 202 720 m², hvor travbane og park med travsløyfe er trukket fra.

³⁾ Kontor (inkl. travvirksomhet), varehandel, service, sosial infrastruktur, kultur, hotell

⁴⁾ Inkludert i BRA næring

3.1 Utvikling av planalternativet etter offentlig ettersyn

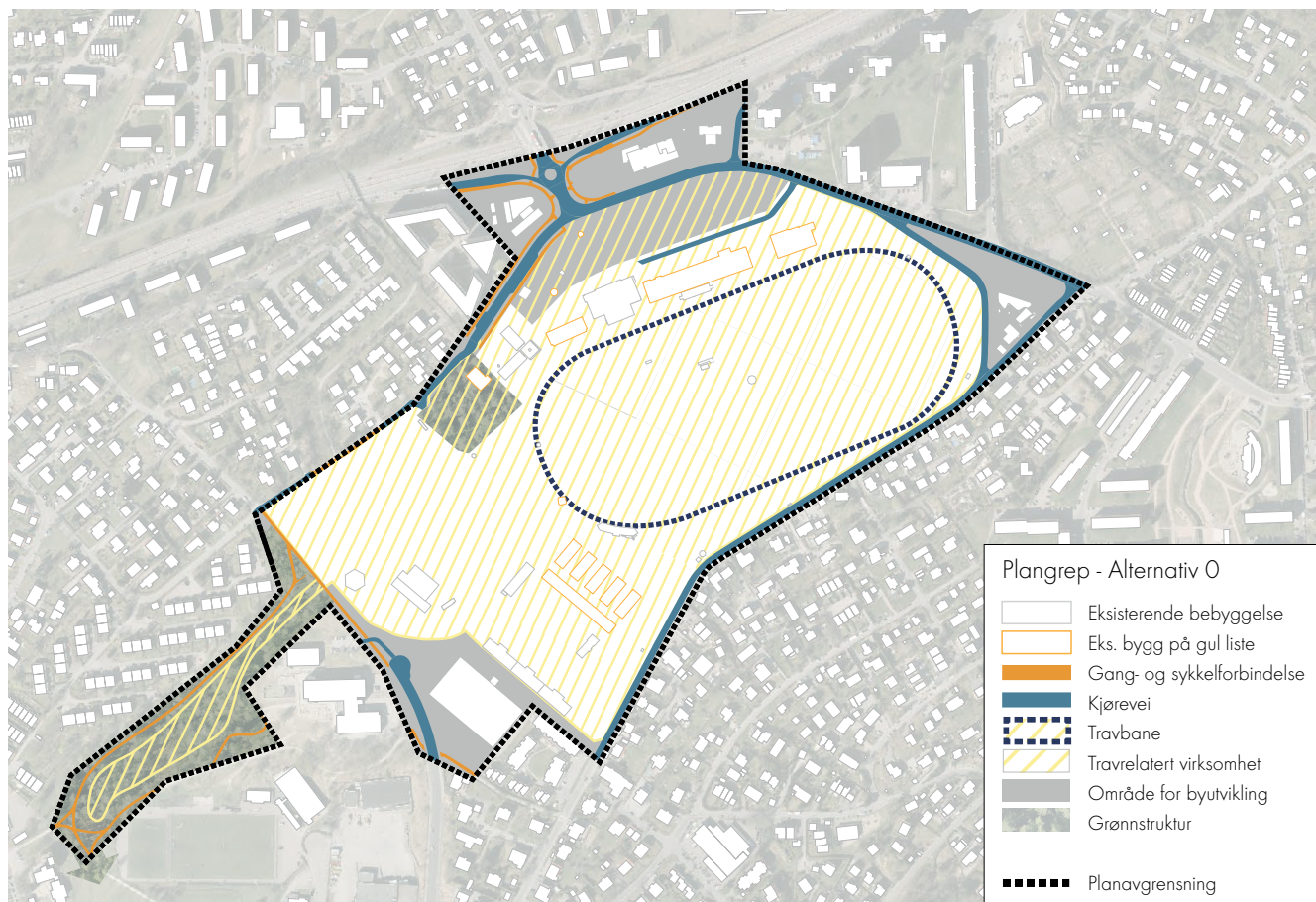
Til offentlig ettersyn 09.08.19 – 23.09.19 ble det vist tre ulike planalternativer og et nullalternativ. Gjennom høringen ble det drøftet fordeler og ulemper ved de forskjellige alternativene. Hensikten med flere alternativer var å bidra til et bedre grunnlag for medvirkningsarbeidet ved å belyse mulighetene, og tydeliggjøre viktige konseptuelle valg og vise konsekvenser av disse valgene. Sentrale tema i alternativene var bevaring av bebyggelse og bebyggelsesstruktur.

På bakgrunn av innkomne innspill i høringsperioden, skulle elementer fra de forskjellige alternativene kombineres til ett eller to planalternativer som skulle fremmes for politisk behandling. Planalternativet bygger på at området skal utvikles etappevis og over en periode på flere år. Det har derfor vært vektlagt å finne grep for området som strukturerer de offentlige forbindelsene samtidig som det innenfor de enkelte delområder ligger en fleksibilitet til å

foredle by- og boligkvalitetene ved detaljering av de enkelte prosjekt. Det har vært avgjørende å finne et planalternativ som ikke forskutterer beslutninger som skal konsekvensutredes senere i forbindelse med detaljregulering. Dette gjelder for eksempel avgjørelser knyttet til bevaring av tribune- og travbebyggelse. Planalternativet er fleksibelt og robust nok til at man i senere detaljregulering skal utforske og utrede konsekvenser av ulike scenarier knyttet til bevaring, utvikling og transformasjon.

3.2 Nullalternativet

Det stilles krav om at det skal redegjøres for følgene av å ikke realisere planen, det er dette som omtales som nullalternativet. Nullalternativet innebærer at travbanens funksjoner forblir som i dag og at parkeringsplassen nord for travbanen og syd for Refstadveien benyttes med den kapasitet den har i dag. Staller og treningsfelt i sydområdet opprettholdes. Økern Torgvei 13 kan utbygges i tråd med regulering fra 2006, øvrig bebyggelse innenfor planområdet består med dagens volum og funksjoner.



Plangrep nullalternativet

Miljø og bærekraft

Nullalternativet er i stor grad tilrettelagt for bil og hest og i liten grad for gående og syklende. En relativt monofunksjonell arealbruk gjør at området mangler et variert tilbud og det har en lav utnyttelse som ikke står i forhold til den relativt sentrale plasseringen og gode kollektivdekningen. Langs Trondheimsveien og Refstadveien er det støy- og forurensningsutsatt og nullalternativets utearealer for bolig har dermed reduserte kvaliteter på grunn av dette.

Gatebruk og tilgjengelighet

Nullalternativet har god biltilgjengelighet, men flere av gatene i området oppleves mer som veier, stort sett med ensidig fortau og tilrettelegging for fotgjengere. Turvei D2 går gjennom området i sørvest, men mangler god og lesbar tilknytning både sydover, nordover og østover.

Byromsstruktur og byliv

Det er regulert flere større flater til friområde innenfor nullalternativet. Noe av dette brukes til trav (treningsbane) og er dermed ikke tilgjengelig for allmenn benyttelse. Dette gjelder også publikumsarealene foran travbanen som i dag ikke har en opparbeidelse som innbyr til bruk og opphold når det ikke er travløp. Området oppleves ikke i dag som bymessig eller sammenhengende, men inneholder enkeltbygg som fungerer isolert sett uten tilknytning til omgivelsene.

Bebyggelsesstruktur, typologi og boligutvikling

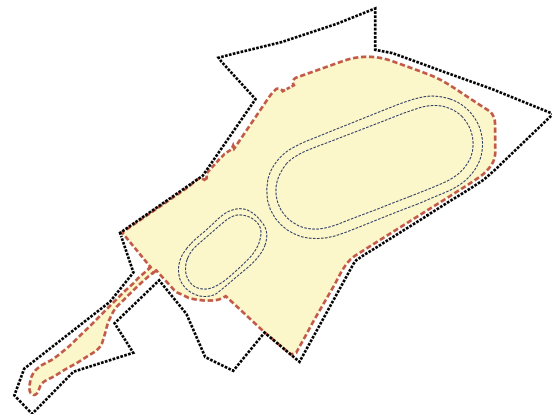
Eksisterende tribunebebyggelse skaper den tydeligste strukturen i området, med en fasade mot travbanen og det åpne landskapsrommet. Bjerke gård ligger som en enslig struktur mot usammenhengende og utflytende driftsfunksjoner til travet. Eksisterende område er ikke særlig tilrettelagt for by- og boligutvikling. Dagens områdeutnyttelse tilsvarer 22 % innenfor planområdet. Boligandelen er på 11 %.

Arealbruk, sambruk og blanding av funksjoner

Nullalternativet består i all hovedsak av arealer tilknyttet selve travet, herunder også infrastruktur som parkering, lagringsplasser og atkomstveier til denne. Bebyggelsen mot Trondheimsveien i nord består av bensinstasjon, næringsbygg med noe utadrettet virksomhet i de nederste etasjene og ett punkthus med bolig (Refstadsvingen 2, nordøst i planområdet). Deichmanske bibliotek filial Bjerke ligger i komplekset med adresse Refstadveien 60-84 (tidl. Trondheimsveien 275).

Bebyggelsen på Bjerke Travbanes eiendommer inneholder, i tillegg til staller og lagringsarealer, kontorer, restaurant og tribunefunksjoner for travet, samt en blanding av øvrige formål innenfor segmentet parkering, kontor og tjenesteyting. Bjerke gård benyttes til ulike kontorfunksjoner. Se for øvrig kapittel 1.4.7.

Parkeringsareal (felt N6) er overdimensjonert ut fra dagens behov og arealet ligger ofte ubrukt. Tribunebyggets arealfordeling og utforming som et spesialbygg som tribune for trav gir få, om noen alternativer til bruk. Kostnadsberegninger viser sammen med levetidskostnader at det ikke er lønnsomt å gjennomføre den nødvendige ombygging og totalrehabilitering. Travsporten vil ut fra det ovenstående ikke kunne fortsette på Bjerke slik det er i dag.



Trav - dagens arealbruk

■ ■ ■ ■ ■ Avstengt areal ved travarrangement

----- Travrelaterte baner

■■■■■■ Planavgrensning

Blågrønn struktur og overvann

Tross store grønne flater i nullalternativet mangler en sammenhengende grøntstruktur. Det er ikke tilrettelagt for åpen overvannshåndtering innenfor nullalternativet bortsett fra en dam på travbanens indre bane. Denne er primært et estetisk element.

Utnyttelse og byggehøyder

Nullalternativets utnyttelse er betydelig lavere enn det kommuneplan Oslo mot 2030 (2015) angir. Bebyggelsen nord for travbanen varierer mellom en og fem etasjer, punkthuset i Refstadsvingen 2 med boliger er høyeste bygg med sine 12 etasjer + loft.

Teknisk infrastruktur

Nullalternativet innebærer ingen endring på teknisk infrastruktur. Dette gjelder også høyspentledning gjennom deler av sydområdet.

3.3 Planalternativet

Planalternativet inneholder korte beskrivelser, aksonometrier som viser overganger mellom bebyggelse og byrom fra fire utvalgte delområder og perspektiver som viser tre ulike volumscenarier innenfor planalternativets rammer. Illustrasjonene er ment å vise en måte området kan bygges ut på, samt hvordan utnyttelsen som kommer frem i arealtabellen kan fremstå. Ved detaljregulering skal bebyggelsestypologier utredes for den enkelte regulering.

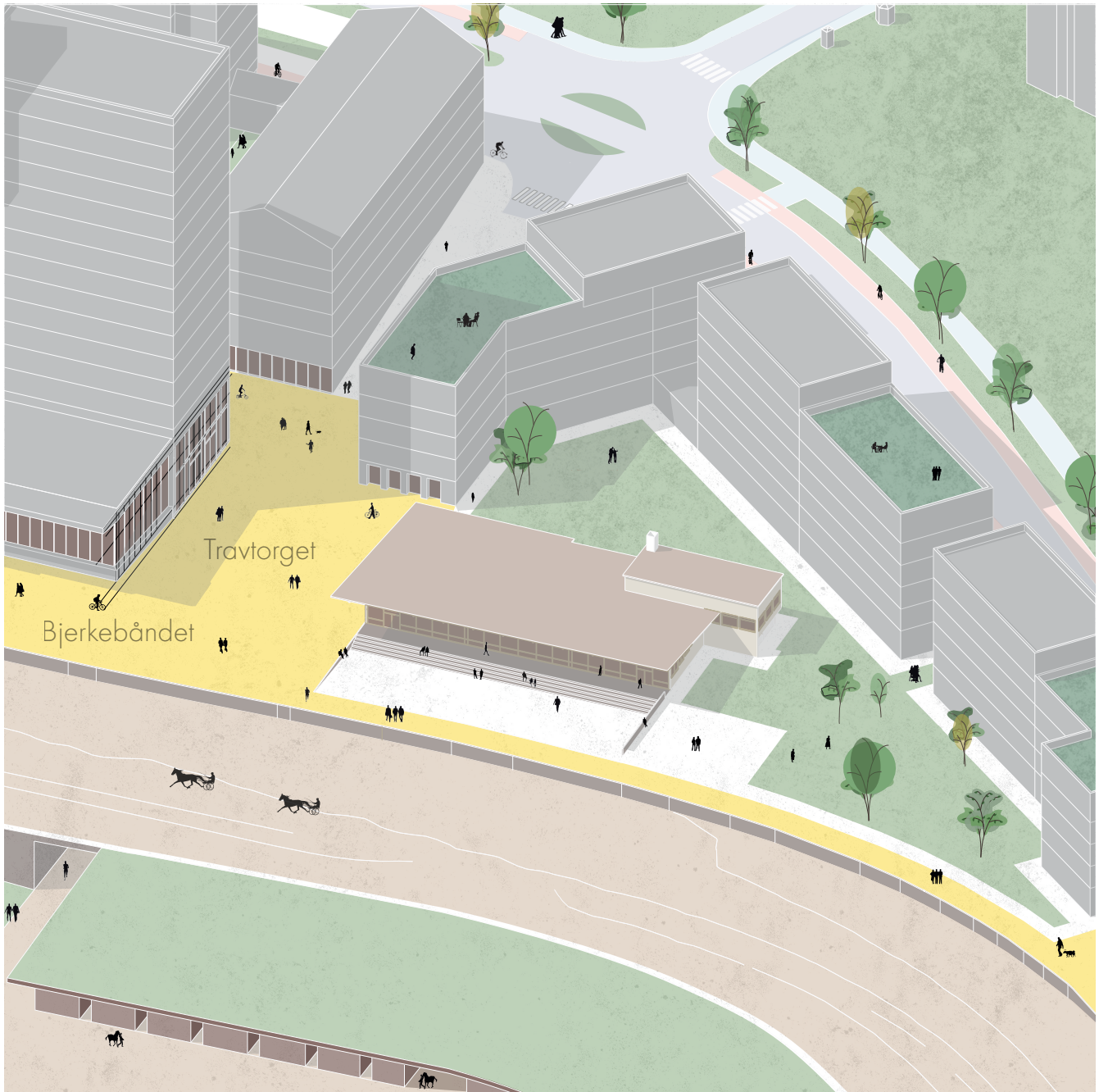
Planalternativets utviklingsområder

Hensikten med planalternativets rammer er at området skal bygges ut med et mangfold og en variasjon i typologier og strukturer og hvor gate- og byromsnettverket binder området sammen til en god helhet. Planalternativet gir føringer for utnyttelse og formål på enkelte delfelter, anbefalt struktur for offentlige gater, byrom og grøntstruktur. Området kan grovt deles inn i tre ulike delområder med ulik miks av formål:

- Torgbyen – Den nordre delen av planområdet med en miks av næring, bolig og tjenesteyting med hotell og konferanseanlegg opp mot travbanen
- Bjerkebanen – Området som er avsatt for travfunksjoner, men som også skal utvikles til en byintegreert arena med flere arrangementsfunksjoner
- Parkbyen – Området vest for travbanen skal hovedsakelig utvikles som et boligområde med en struktur som åpner opp mot parkområdene

Beskrivelse av 4 delområders karakter og arkitektur:

1. Travtorget med hotell/næringsbygg og boligbebyggelse



Travbanen på Bjerke har vært i kontinuerlig utvikling siden starten i 1928 og en videreutvikling av funksjoner knyttet opp til banen er sentralt for plangrepet. Tribunebebyggelsens relasjon til travbanen er karakteristisk og skal videreutvikles gjennom vern, transformasjon eller ny bebyggelse. Travtorget knytter boligområder sammen med travbanens bebyggelse og forbindelse til nye aktiviteter og møteplasser på indre bane. Travtorget er en del av Bjerkebandets

byromssekvenser.

Hotell/næringsbygg tilknyttet travbanen er pekt på som et bygg som skal få en tydelig posisjon og uttrykk i planen. Boligbebyggelsen vil plasseres inntil Refstadveien og danne et skjermet gårdsrom mot travbanen.

2. Indre bane med staller, aktivitetsflater og aktivitetshus



I Bjerkebanens utvikling som riksarena for trav skal hestenes og kuskenes aktivitet i tilknytning til travløpene bli en større del av opplevelsen for publikum og blir derfor flyttet inn på indre bane. I forbindelse med stallene etableres muligheten for en gangforbindelse under travbanen som vil forbinde Økernveien med Torgbyen og Refstadveien i nord. I tilknytning til staller og gangforbindelse etableres muligheten for et aktivitetshus for idrett og kultur i

kombinasjon med stallkafe.

Staller og aktivitetshus utformes som bebyggelse delvis under bakken. Bebyggelsen utformes integrert som landskapsbygg på indre bane med grønne eller aktive takflater. Mellom staller og aktivitetshus kan det etableres en møteplass hvor besøkende kan komme nærmere hestene.

3. Bjerke gård



Bjerke gård knytter sammen Torgbyen i nord og Parkbyen i sør. Gården med hagen vil være et sentralt grønt byrom og gårdsbygningen kan romme en sentral møteplass i et historisk viktig miljø. Bjerke gård er en viktig premissgiver for byplangrepet og et sentralt målpunkt knyttet til Bjerkebåndet.

Byrommene og bebyggelsen rundt Bjerke gård skal utformes på en måte som hensyntar gården og hagens

posisjon og kvaliteter. Byrommene rundt bør fungere sammen med hagen og utfylle dens funksjon.

4. Parkbyen



I parkbyen møter gangvei D2 parkdraget fra Lørenparken og går over i Bjerkebåndets sekvenser av urbane byrom. Parkbyen skal utvikles med glidende overganger mellom boligenes uteareal og felles parker og byrom på en måte som gir beboerne muligheter for sambruk på tvers av byggenes interne inndelinger. I parkbyens gatenettverk er myke trafikanter prioritert, gatetun og byrom skal være en integrert del av innbyggernes nærmiljø og samtidig være dimensjonert

for ferdsel til omkringliggende områder og målpunkt. I parkbyen skal bebyggelsen utformes med avklarte og bevisst utformede overganger mellom offentlige, private og halvprivate soner. Mot viktige ferdselsårer og byrom bør deler av førsteetasjene inneholde utadrettede funksjoner eller fellesfunksjoner for boområdene.

Miljø og bærekraft

Nordre del av planområdet er belastet av både støy og lokal luftforurensning, men ligger innenfor avvikssonen jf. kommuneplanen. Dette åpner for etablering av støyfølsomme bruksformål også her, dersom det i detaljregulering kan dokumenteres hvordan man oppnår gode boligkvaliteter og tilfredsstillende grenseverdier fastsatt i forskrift. Ved å fortette langs fremtidig skinnegående kollektivakser i Trondheimsveien og Refstadveien, og et nettverk av bilfrie forbindelser skal Bjerke utvikles til et byområde på de gående og syklenes premisser hvor grønn mobilitet står i sentrum og med et plangrep som legger til rette for bilfrie boligområder. Tilrettelegging for et mer mangfoldig tilbud, med både handel, kafeer, aktivitets- og kulturtilbud vil styrke det lokale tilbudet som kan nås til fots eller med sykkel. Gode overvannsløsninger, med grønne og frodige parker og fellesområder, og stor grad av permeable flater skal ligge til grunn for utviklingen av Bjerkes uterom.

Gatebruk og mobilitet

Planalternativet søker å vise et grep tilpasset syklist og myke trafikanter, og med løsninger som gir bedre logistikk for transport av hest og tilskuere til og fra travbanen på løpsdager. Stoppested for kollektiv (buss og/eller trikk) må

beslutes av Ruter, men forventes i Refstadveien i forbindelse med Bjerke sentrum i nordområdet og ved dagens holdeplass Refstadsvingen. Øvrig kollektivtilknytning ligger utenfor planområdet og dette planprogrammets påvirkning.

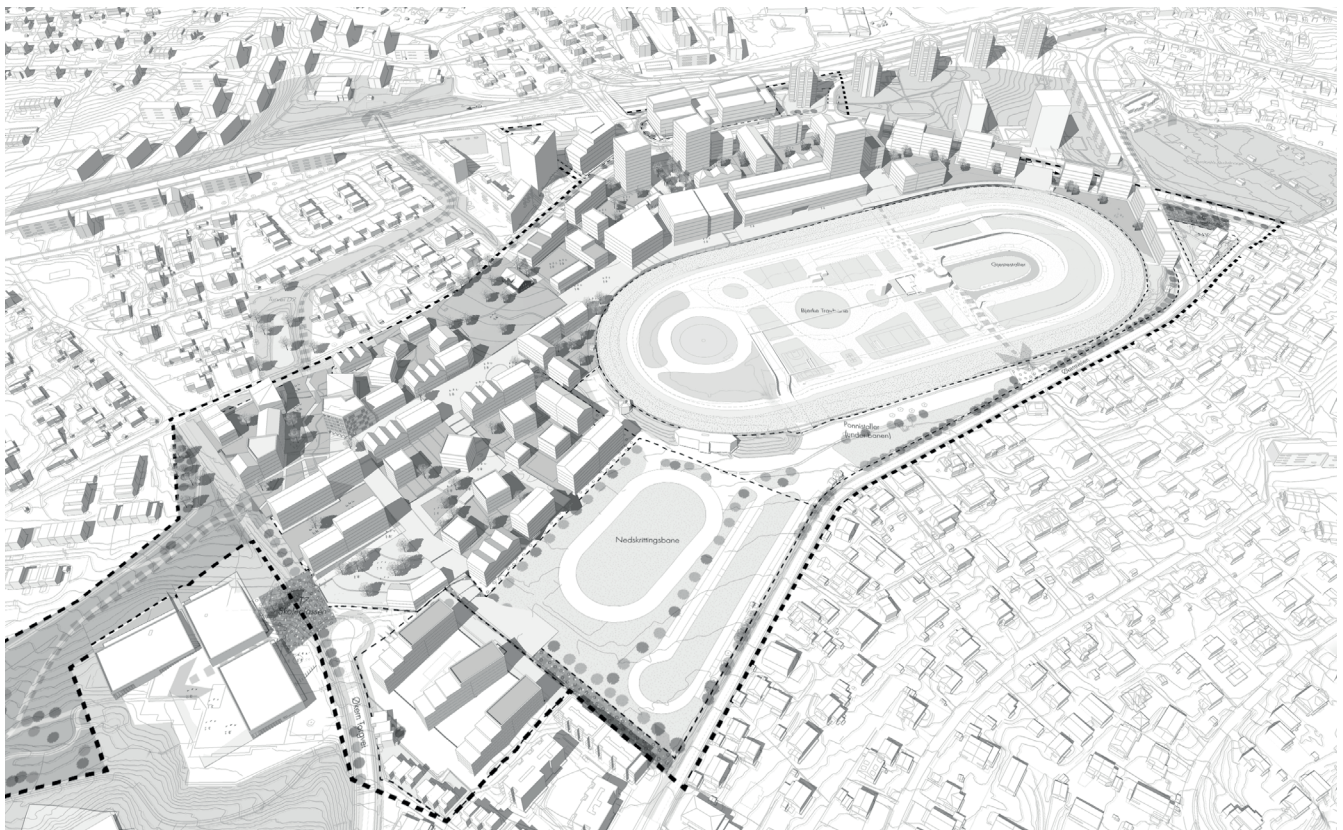
Byromsstruktur og byliv

Planalternativet legger opp til flere nye torg/byrom samt en utvidelse av park/grønnstrukturen tilknyttet turvei D2. Møteplassene er fordelt mellom nord- og sydområdet på en måte slik at de bidrar til bedre forbindelser både gjennom og internt i området, samtidig som de også vil kunne være samlingspunkter for beboere i de tiliggende boliger. Byromsstrukturen skal forsterke dagens landskapsform og kvaliteter og integrere travbanen i de nye byutviklingsområdene på Bjerke.

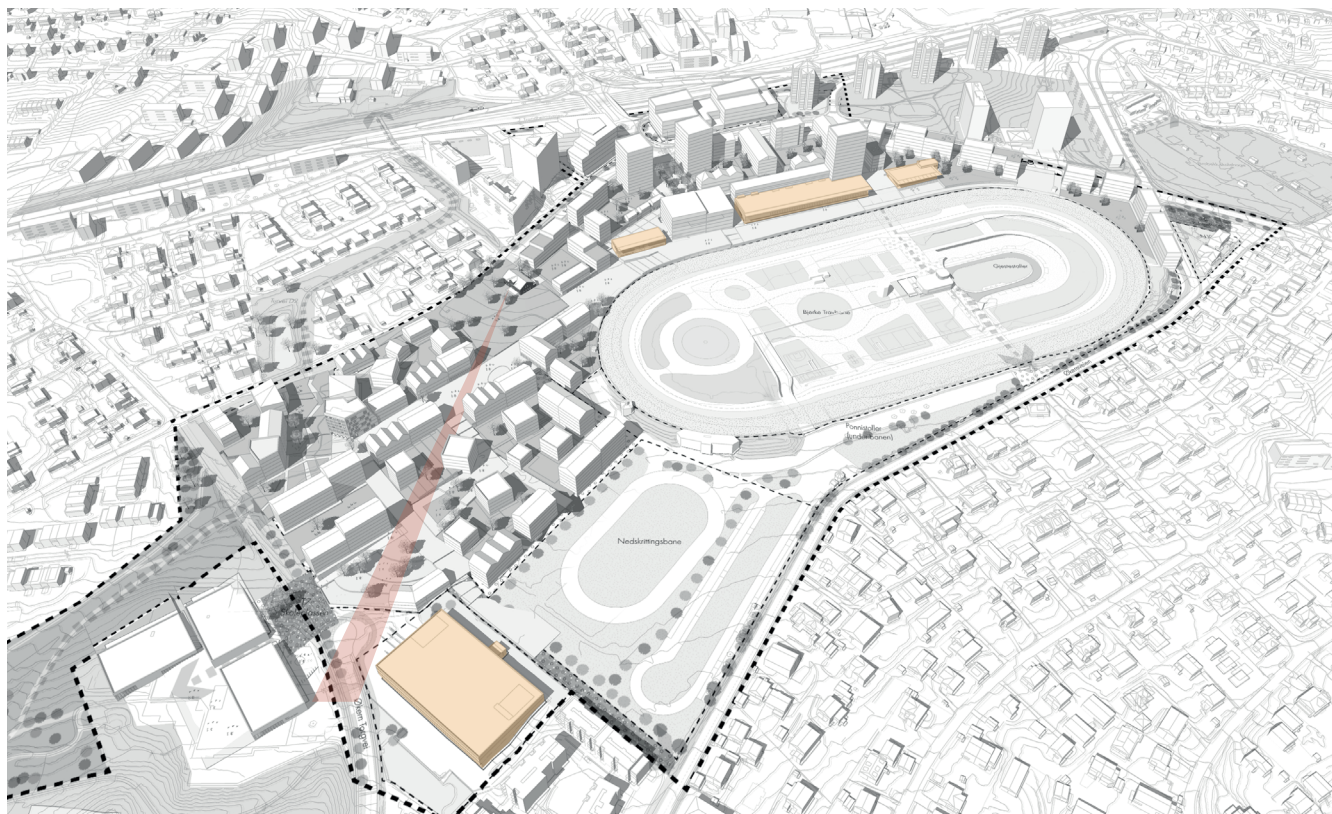
Bebyggelsesstruktur, typologi og boligutvikling

Med byutvikling og typologier slik som vist i planalternativet er det et samlet boligpotensial på 1636 boliger (gj. snitt en bolig pr. 85 m² BRA), næringspotensial på om lag 60 500 m² BRA og en områdeutnyttelse på ca. 100 % innenfor planområdet. Dette gir en boligandel på 70 %.

I det følgende vises tre mulige volumscenarier:



Volumscenario A: Ferdig utbygget Bjerke, med nybygg for trav- og tribunebebyggelse



Volumscenarior B: Ferdig utbygget Bjerke med trav- og tribunebebyggelse delvis bevart og ombygget, Skinnsenteret bevart og alternativ smal diagonal siktlinje fra Bjerke gård mot amfilandskapet. Gul farge viser hvilke bygg som er bevart



Volumscenarior C: Ferdig utbygget Bjerke med trav- og tribunebebyggelse delvis bevart og ombygget, og alternativ bred diagonal siktlinje fra Bjerke gård mot amfilandskapet. Gul farge viser hvilke bygg som er bevart

Arealbruk, sambruk og blanding av funksjoner

Planalternativet tilrettelegger for en betydelig transformasjon av området, med nordområdet som første etappe i etableringen av det nye sentrum på Bjerke. Det legges opp til et urbant tyngdepunkt med høyest tetthet av publikumsrettede funksjoner i området rundt Bjerkealleen og langs de mer sentrale delene av Refstadveien for å konsentrere bylivet og støtte opp om disse prioriterte byrommene. Det må i den videre detaljreguleringen vurderes konkret hvorvidt det er næringsgrunnlag for å ytterligere tilrettelegge for utadrettede funksjoner, eller hvordan man på andre måter skal utforme førsteetasjene slik at de gir gode overganger mellom bebyggelse, gater og offentlige rom.

Det settes et tak på etablering av varehandel, det er ikke meningen at Bjerke skal konkurrere med eksisterende sentra som Årvoll og Linderud. Det tillates etablert maksimalt 10 000 m² BRA forretning totalt for hele området. Samtidig er det viktig med utadrettede funksjoner og det stilles krav om minimum 3000m² BRA forretning/tjenesteyting/ eller annen utadrettet virksomhet i de feltene som utgjør Bjerke nord. Spesielt har arealene tilknyttet travbanen potensiale for transformasjon slik at dagens bakside mot nord får en mer aktiv og funksjonell henvendelse og deltakelse i byveven.

Sydområdet vil fremdeles ha en stor del travfunksjoner, men med en boligutvikling på store deler av området, vil også dette på sikt bli et område som knytter Bjerke bedre sammen med de tiliggende småhusområdene samt utbyggingsområdene langs Økern Torgvei. Det vil, når området er ferdig utbygget, kunne komme rundt 1600 nye boliger på Bjerke. Det vil derfor også måtte etableres barnehager i takt med boligutbyggingen. Etablering av hotell/næringsbygg forutsetter at det tillates transformasjon og tilbygg til eksisterende hovedtribune og at man tillater byggehøyder som gjør at man kan innpasse et funksjonelt og økonomisk bæredyktig hotell. Det er vurdert at en tårnbebyggelse best svarer på dette ønsket, slik at åpenhet mot byen bevares i størst mulig grad for eksisterende og nye boliger nord for travbanen.

Blågrønn struktur og overvann

Turvei D2 utvides og får en tydeligere forbindelse mot nord samtidig som den kobles til og får et naturlig målpunkt i parken ved og omkring Bjerke gård. Gangforbindelser gjennom området gir bedre tilknytninger mellom turvei D2 og idrettsflatene i vest med Bjerkedalen park og skolehagene i øst.

Nedskrittingsbane for trav får en grønn buffer mot de nye boligområdene i sydområdet. Planalternativet tilrettelegger for håndtering av overvann på tre nivåer; med overflater for infiltrasjon, med åpne fordrøyningsløsninger og flomveier.

Utnyttelse og byggehøyder

Kommuneplanen angir en områdeutnyttelse på 100 % innenfor planområdet, mens illustrasjonene som følger alternativet viser 98 %. Dette skyldes først og fremst at det reelle byutviklingsområdet er noe mindre enn det som er definert i kommuneplanen. I sydområdet vil travarealene i felt T2 fortsatt beslaglegge en andel av området i overskuelig fremtid og det er derfor ikke gjort studier av boligutvikling her.

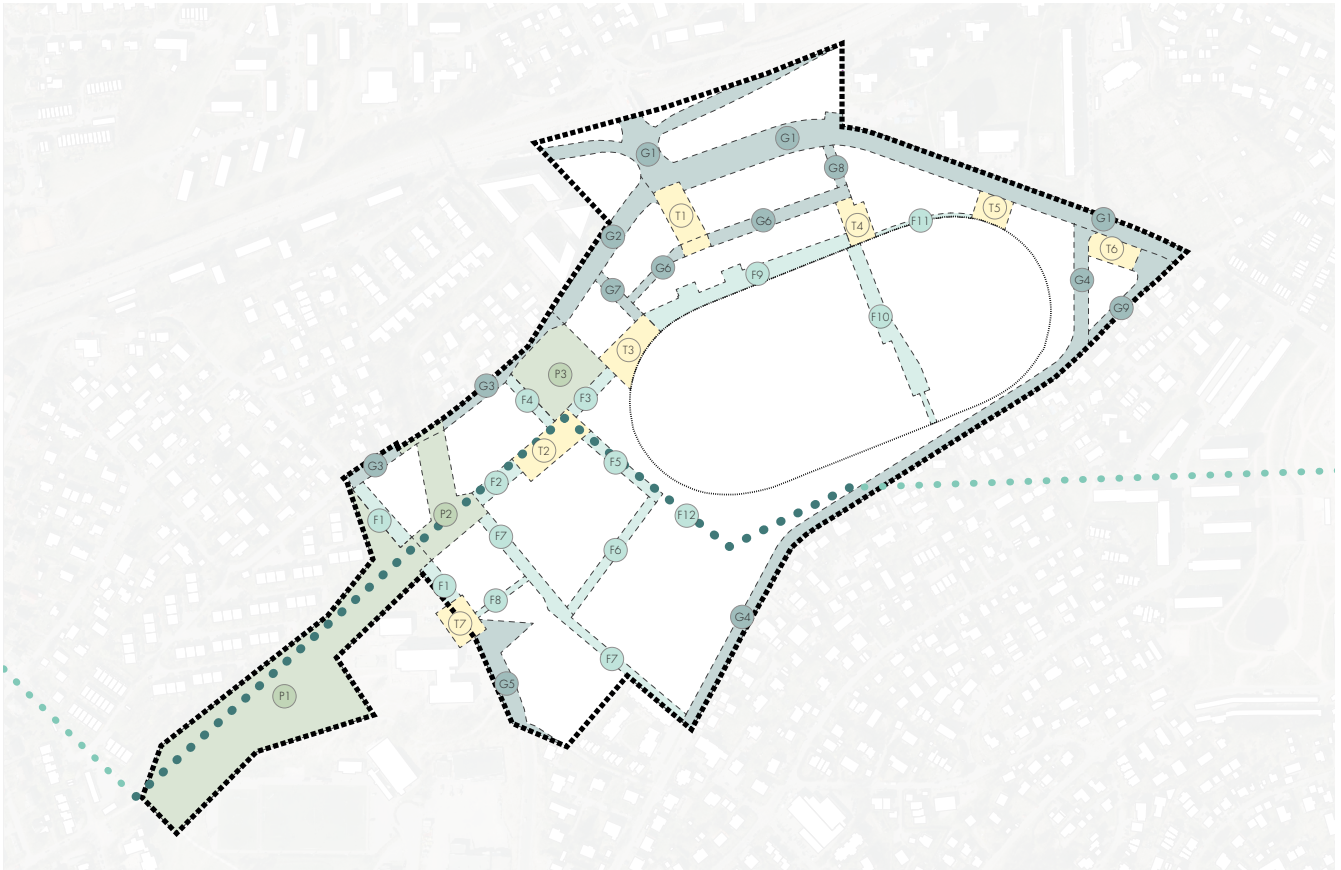
Utnyttelsen er fordelt slik at det blir en tynge utbygging mot nord og med en mellomhøy utnyttelse i sydområdet. Maksimal utnyttelse for hvert delfelt forutsetter at de kvalitetskrav som følger av gjeldende utearealnorm tilfredsstilles, med blant annet føringer for oppholdsarealer, rommelighet og krav til solbelyste arealer.

Teknisk infrastruktur

Boligutvikling i sydområdet betinger at høyspentledning graves ned.

Veiledende plan for offentlige rom skal avklare kvalitetsstandard og utforming av offentlige rom. VPOR vil konkretiseres videre i den enkelte detaljregulering og tiltakene vil sikres juridisk gjennom rekkefølgebestemmelser i detaljregulering samt tilhørende utbyggingsavtaler.

4.1 Tiltakskart



Tiltakskartet viser hvilke offentlige rom som skal etableres på Bjerke og som er nødvendige for fremtidig byutvikling. Tiltakene er inndelt etter kategoriene; parker, torg/møteplasser, gater og forbindelser. Tiltakene er oppgitt med minimumsstørrelse og/eller bredde. Tiltakenes areal, kvaliteter og standard er beskrevet i denne planen. Ved økt utnyttelse øker behovet for areal til offentlig rom. I henhold til §7 i Kommunedelplan for torg og møteplasser skal areal for torg og møteplasser være minst 5 prosent av tiltakets bruksareal.

Alle torg og møteplasser skal utformes i henhold til §5 i Kommunedelplan for Torg og møteplasser. Alle gater, parker og torg skal framstå som offentlige og være tilknyttet offentlig tilgjengelige gater og gangveinett.

Endelig plassering av torg og plasser markert i hovedkartet fastsettes i detaljregulering. Det kan være flere hensyn som gjør at slike endringer

er gunstig og det totale bildet er først kjent i detaljreguleringsprosessen. Torgenes endelige størrelse følger av områdets utbyggingsareal og det kan i forbindelse med detaljering være aktuelt med en omdisponering og flytting av arealer mellom torg/møteplasser såfremt de beskrevne kvaliteter i VPOR ikke reduseres.

4.2 Beskrivelse av tiltakene

#	KATEGORI	TILTAK	MIN. STØRRELSE	STANDARD
PARKER				
P1	Park/overordnet forbindelse	Bjerkeparken	25,1 daa	Normal
P2	Park/overordnet forbindelse	Turveien	5,0 daa/30 m	Normal
P3	Park/annen overordnet møteplass	Bjerke gårdspark	5,0 daa	Normal
TORG/MØTEPLASSER				
T1	Torg/plass	Bjerkealleen	1 500 m ²	Høy
T2	Torg/plass	Gårdsplassen	2 000 m ²	Normal
T3	Torg/plass	Bjerketorget	2 000 m ²	Normal
T4	Torg/plass	Travtorget	1 000 m ²	Høy
T5	Torg/plass	Travtunet	1 000 m ²	Normal
T6	Torg/plass	Refstادتunet	1 000 m ²	Normal
T7	Torg/plass	Skoleplassen	1 000 m ²	Normal
GATER				
G1	Strøkgate	Refstadvaien	23,0/30,0 m	Normal
G2	Samlegate	Refstadvaien vest	20,0 m	Normal
G3	Interngate	Refstadvaien vest - Eltonveien	6,5 - 8,5 m	Normal
G4	Samlegate	Økernveien	10,8 m	Normal
G5	Samlegate	Økern Torgvei	17,4 m	Normal
G6	Interngate	Sykelgate Refstadvaien	14,5 m	Normal
G7	Interngate	Gate	10,5 m	Normal
G8	Interngate	Gate	10,5 m	Normal
G9	Interngate	Gatetun Økernveien	4,5 - 6,5 m	Normal
FORBINDELSER				
F1	Sykelvei m/fortau	Økern Torgvei	6,5 m	Normal
F2	Gang-/sykelforbindelse	Gatetun øst for turveien	17,0 m	Normal
F3	Gang-/sykelforbindelse	Gatetun syd for Bjerke gårdspark	12,0 m	Normal
F4	Interngate	Gatetun vest for Bjerke gårdspark	10,0 m	Normal
F5	Interngate	Gatetun vest for travbanen	10,0 m	Normal
F6	Gang-/sykelforbindelse	Forbindelse gjennom byggefelt	3,5 m	Normal
F7	Interngate	Gatetun mellom Turveien og Risløkka	9,0 - 12 m	Normal
F8	Gangforbindelse	Refstadtrappa	3,0 m	Normal
F9	Gang-/sykelforbindelse	Travforbindelsen	14,0 m	Normal
F10	Gangforbindelse	Travpassasjen	11,5 m	Normal
F11	Gang-/sykelforbindelse	Gang-/sykelforbindelse nord for travbanen	4,0 m	Normal
F12	Teknisk infrastruktur	Nedgraving av høyspentlinje	-	Normal



Handel & næring



Kultur



Mobilitet



Opphold



Idrett & aktivitet



Lek



Blågrønne kvaliteter

Handel & næring handler om kjøp og salg av tjenester og varer, cafeer og andre tilbud. Disse stedene omfatter gjerne arbeidsplasser og målpunkter i hverdagen.

Kultur handler om opplevelser knyttet til kultur og vår historie, herunder kulturuttrykk i byrom eller programmer som bibliotek, galleri, kulturminne og så videre.

Mobilitet handler om bevegelse, om å forflytte seg fra et sted til et annet, om reisen, tempoet og opplevelsen.

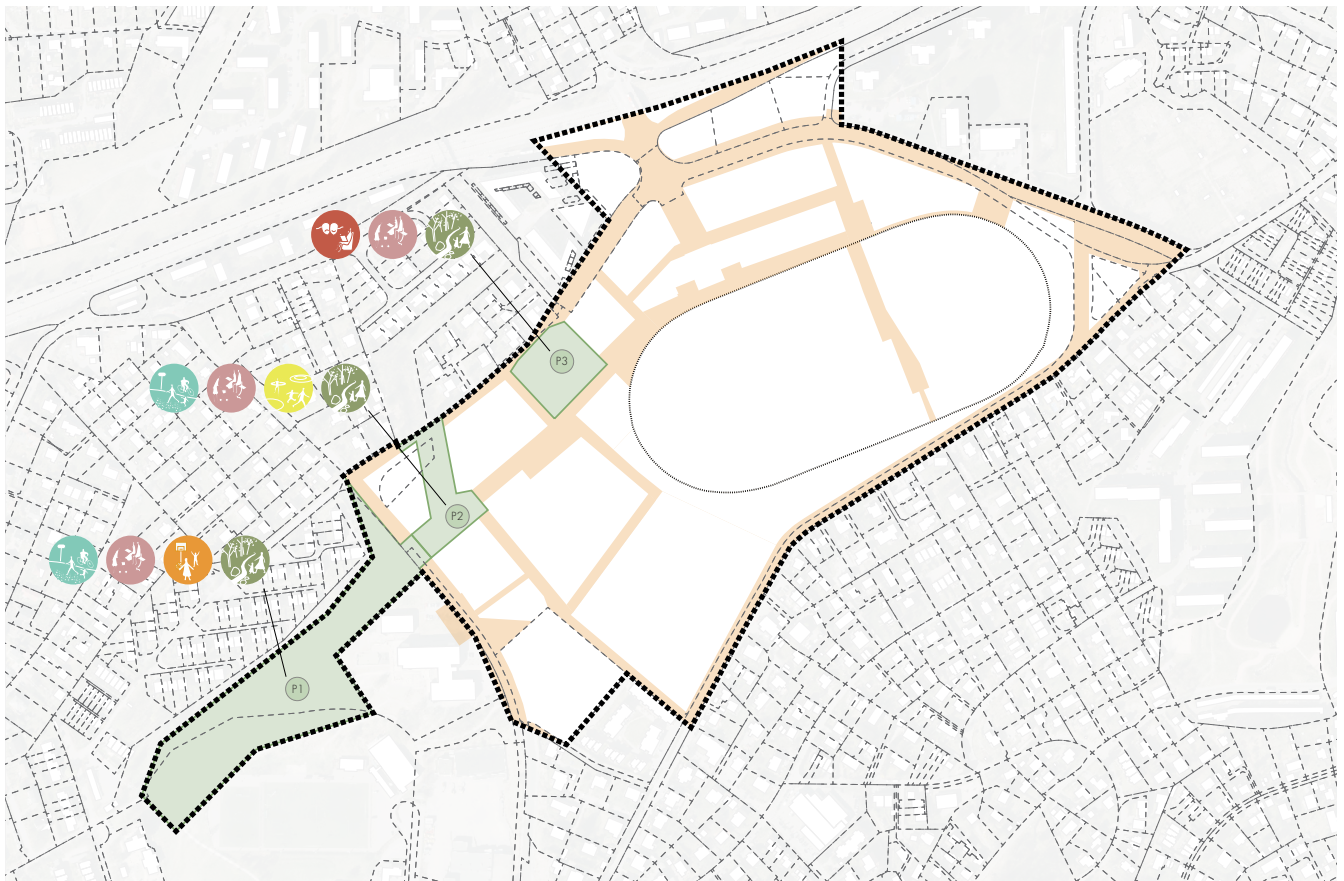
Opphold er steder som er tilrettelagt for møter mellom mennesker og varig opphold, med flere soner hvor man kan sitte ned.

Idrett & aktivitet handler om steder som tilrettelegger for bevegelse, egenorganisert aktivitet, spill eller sport for ulike aldersgrupper, inkludert travrelaterte aktiviteter.

Lek er steder som innbyr til lek gjennom opparbeidede lekeområder, spennende byromsutforming eller natur.

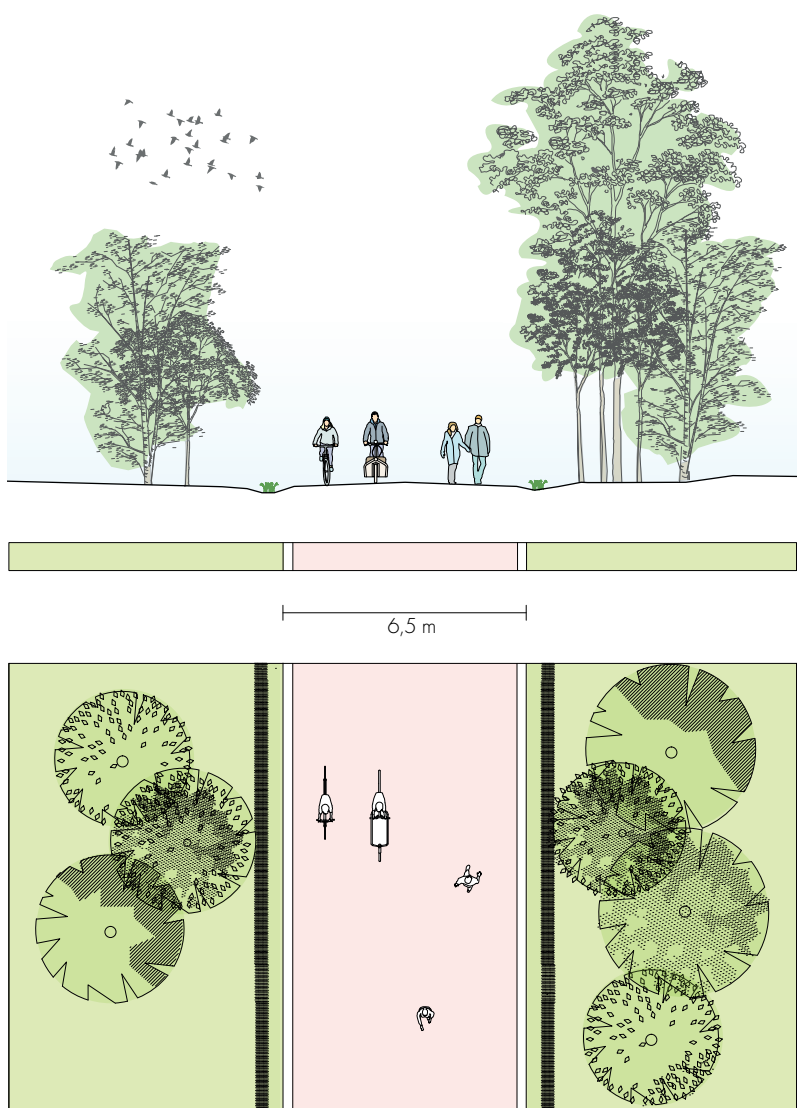
Blågrønne kvaliteter gir tilgang til naturkvaliteter i byrommene, som frodig vegetasjon, terreng eller åpne vannanlegg. Kvalitetene vil endres gjennom året.

4.2.1 Parker



parker

Turveien gjennom området skal ha form som en åpen og bred parkvei. Den skal være tilrettelagt for både gående og syklende, med bredde nok for forbikjøring og ulike hastigheter. Vegskulder på hver side med belysning, vegetasjon og/eller åpen overvannshåndtering.



P1 Bjerkeparken

Kategori: Park/Overordnet forbindelse

Areal: Ca. 25 100 m²

Funksjon: Nabolagspark, rekreasjon, turvei D2, infiltrere og fordrøye overvann

Kvaliteter: Dagens park utvides når det ikke lenger er behov for treningssløyfen til hest. Utvidelsen gjør at parken egner seg mer til opphold enn i dag. Kulvert fjernes og terrenget reetableres for å bedre ivareta overvann og trase for nedgraving av høyspentkabel. Det kan vurderes om deler av travsløyfen skal beholdes til annen type aktivitet i fremtiden. Flott utsikt utover dalen opprettholdes. Åpen overvannshåndtering som element i parken. Det dannes forskjellige soner for opphold og aktivitet. Sammenhengende kobling mot Refstaddammen etableres gjennom planområdet.

Standard: Normal standard



Foto: Lala Tøyen

Kulvert under treningssløyfen fjernes og terrenget reetableres



Foto: POLA Landschaftsarchitekten GmbH



Foto: Lala Tøyen

Eksisterende treningsbane for hest og turvei D2 til høyre



Foto: Raffaella Sirtoli

Over: I Park Killesberg, Stuttgart (Rainer Schmidt Landschaftsarchitekten), er det skapt forskjellige oppholdssoner ved å bearbeide terrenget. Her er det også fokus på åpen overvannshåndtering langs med gangforbindelsen

Til venstre: I Freundschaftsinsel i Potsdam (POLA) er det lekt med nivåer i terrenget som fungerer både som forbindelser og soner for opphold

parker

P2 Turveien



Kategori: Park/Overordnet forbindelse

Areal: Min. 5 000 m² /min. 30 m bredde

Funksjon: Nabolagspark, rekreasjon, lek, turvei D2, infiltrere og fordrøye overvann

Kvaliteter: Kobler sammen den eksisterende delen av Bjerkeparken med Refstaddammen og turveien videre mot Marka. Grønt friområde mellom boligbebyggelsen med fokus på lek- og oppholdsarealer for barn og ungdom. Åpen overvannshåndtering som element i parken, det skal plantes frukttrær, bærbusker o.l. (spiselig park).

Standard: Normal standard



Foto: Lala Tøyen

Over: Eksisterende situasjon over gangkulvert og mot sydområdet

Under: Område for opphold og vannlek, Verket i Moss (Lala Tøyen)



Foto: Geir Pettersen



Foto: Lala Tøyen

Over: Parkveier i Bjerkedalen park (Dronninga Landskap)

Til høyre: Ladeparken/
Sirkusparken i Trondheim
(Asplan Viak)



Foto: Synligno



P3 Bjerke gårdspark



Kategori: Annen overordnet møteplass

Areal: Ca. 5 000 m²

Funksjon: Park, grønn møteplass, kulturminne, landemerke

Kvaliteter: Friområde med stor plen til rekreasjon eller arrangementer. Hovedbygningen kan egne seg til kulturrelatert virksomhet eller et bydelshus som også kan ta i bruk uteområdene med f.eks. uteservering og hagelek. Gårdsparken er allerede opparbeidet og kan derfor brukes før andre møteplasser er ferdigstilt, men har mulighet til å utvides noe. Eventuell lett møblering som benker eller fellesgrill kan tilføres. Eksisterende trær i hagen skal bevares.

Standard: Normal standard



Foto: Laila Tøyen

Bjerke gård i dag

Under: Monument og landemerke i Englischer Garten i München



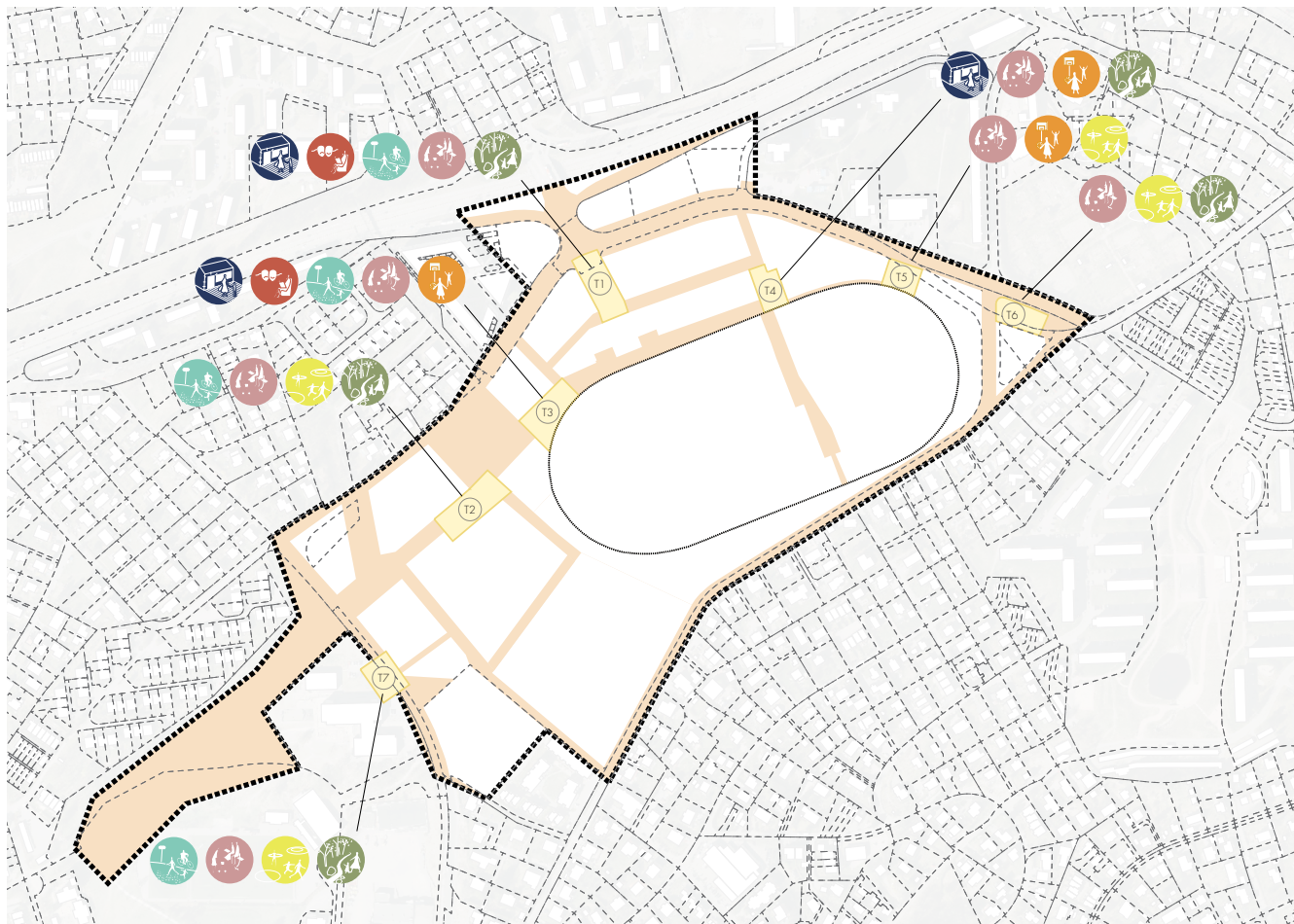
Foto: Guido Radig

Under: Et godt eksempel på hvordan en historisk bygning har fått en viktig plass i den moderne bystrukturen er Nedre Foss gård med restaurant og uteservering, omkranset av park og lekeområder. Før jul arrangeres det julemarked på tunet



Foto: Laila Tøyen

4.2.2 Torg/møteplasser



Alle torg og møteplasser skal utformes i henhold til §5 i Kommunedelplan for torg og møteplasser. Alle torg og plasser skal fremstå som offentlige og være tilknyttet offentlig tilgjengelig gate- og gangveinett. Offentlige rom, inkludert interngater og gangveier, skal ikke overbygges. Torg og plasser markert i kartet kan endre avgrensning, men beskrevet størrelse og kvalitet skal ikke reduseres.

I videre detaljering av gater, parker, torg og møteplasser bør medvirkning og involvering bidra til endelig innhold og utforming av de offentlige rommene svarer på lokalmiljøets behov. Det må søkes å gi byrommene ulike kvaliteter som utfyller hverandre, i tillegg til at de får en flerfunksjonell utforming som kan være attraktivt for ulike typer brukere og behov.



Sørli plass er en populær møteplass i nærmiljøet på Enerhaugen. Torget består av en fontene med benker rundt, trær og uteservering

T1 BjerkealléenKategori: Torg/plassAreal: Min. 1 500 m²

Funksjon: Inngangsporten til Bjerkebanen, møteplass, knutepunkt og urbant tyngdepunkt

Kvaliteter: Bjerkealleen er det viktigste og mest sentrale offentlige byrommet i Bjerkeplanen. Vaktstua og bjerkealleen er identitetsbærende elementer som knytter sammen fortid og fremtid, og forteller om stedets historie. Torget skal oppmuntre til opphold og inneholde forskjellige typer sitteplasser. Torgflaten skal strekke seg ut til fasadelivet på nye omkringliggende bygg, som i sine førsteetasjer inneholder service- og handelsfunksjoner som bidrar til å skape liv i området. Biblioteket er et mulig offentlig program som kan bidra til å skape økt byliv og mangfold i tilbud. Det forutsettes at nyttekjøring tillates over plassen langs Hestesportens Hus.

Standard: Høy standard

Til høyre: Jaktgatan i Stockholm er et landskapsrom i gaten, utformet for bevegelse og opphold

Under: Constitution Avenue i Canberra (Jane Irwin Landscape Architects) fungerer både som forbindelse og møteplass



Foto: Lala Tøyen

Eksisterende situasjon

Under: Jaktgatan i Stockholm er et landskapsrom i gaten, utformet for bevegelse og opphold



Foto: Kasper Dudzik & AJ Landskap

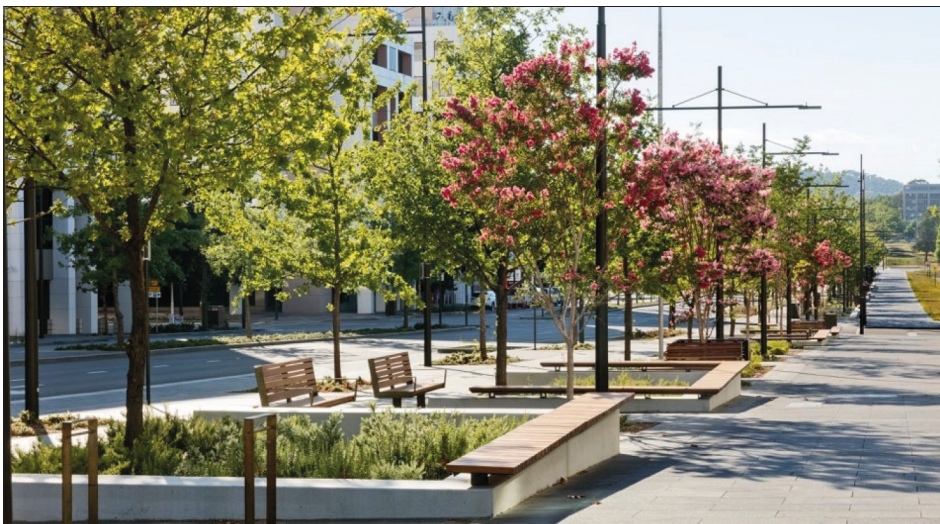


Foto: John Gollings

torg/møteplasser

T2 Gårdsplassen



Kategori: Torg/plass

Areal: Min. 2 000 m²

Funksjon: Lokal møteplass og sosial infrastruktur for beboere i nærmiljøet. Del av forbindelse mellom turvei D2 og D6.

Kvaliteter: Gårdsplassen er det sentrale byrommet i sydområdet. Plassen har en blanding av harde flater og blå-grønne kvaliteter og er romlig avgrenset av omkringliggende bebyggelse, samtidig som man har fjordgløtt. Plassen er tilrettelagt for bevegelse, rekreasjon, lek og opphold. Den fyller først og fremst en lokal funksjon for sydområdet, men vil også være et sted for gjennomgang og opphold for folk utenfra. Utstrakt bruk av farger. Torget bør ses i sammenheng med Bjerke gård.

Standard: Normal standard

Tøyen torg (Grindaker AS) fungerer godt som lokal møteplass med varierte sittesoner og servicefunksjoner på bakkeplan. Her har brukerne over tid fått være med på å endre og utvikle bruken av torget og funksjoner i de tilstøtende byggene



Foto: Damian Heinrich



Foto: Oh Shots

Teaterplassen (Landskaperiet) er et mye brukt torg uavhengig av alder, her kan ulike folk både skate, sitte, leke og drikke kaffe på samme tid

T3 BjerketorgetKategori: Torg/plassAreal: Min. 2 000 m²

Funksjon: Adkomst til travet fra sørvest, møteplass, koblingspunkt mellom nord-/sydområdet og travbanen, veifinning mot Refstadveien.

Kvaliteter: Åpen plass til fleksibel bruk som installasjoner, marked, aktiviteter eller utstillinger. Torget må inndeles i soner for møblering og vegetasjon. Mulighet for rask opparbeiding eller midlertidig bruk til lek, uformell aktivitet e.l. i tidlig fase. Torget bør ses i sammenheng med Bjerke gård.

Standard: Normal standard

Plassen består i dag av et stort asfaltdekke og brukes hovedsakelig til parkering relatert til travet



Foto: Lala Tøyen

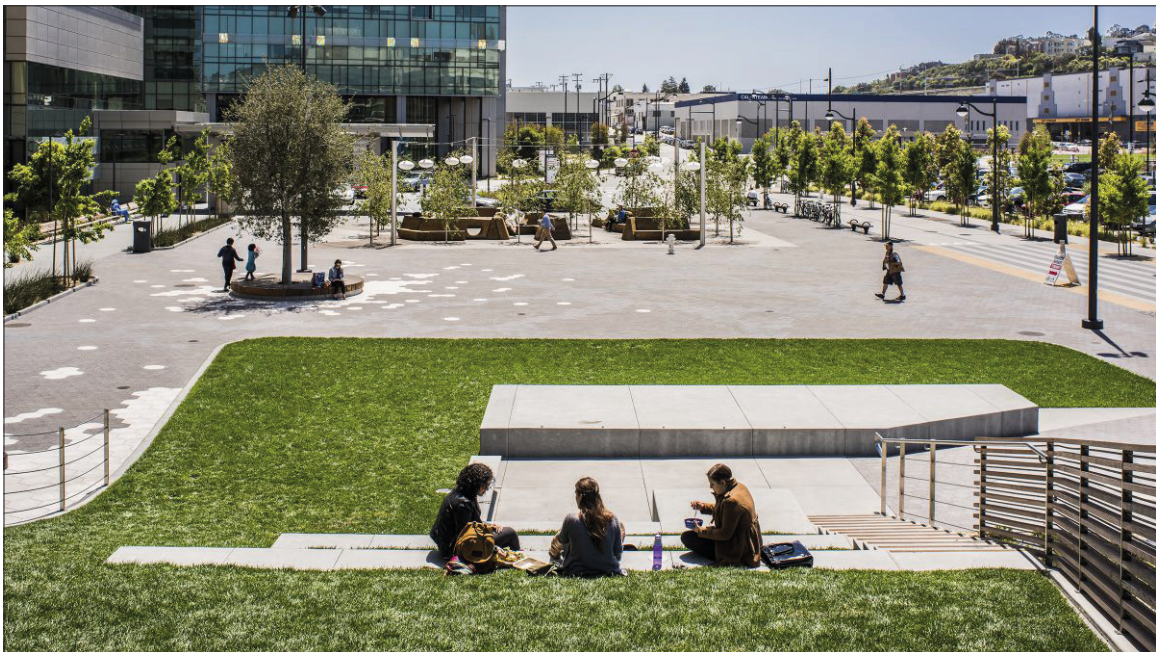


Foto: Drew Kelly & CMG Landscape Architecture

Ved UC San Francisco 4th street plaza (CMG Landscape Architecture) har de opparbeidet et fleksibelt byrom med forskjellige funksjoner og soneinndelinger.

torg/møteplasser

T4 Travtorget



Kategori: Torg/plass

Areal: Min. 1 000 m²

Funksjon: Torg, inngangsport til indre bane, overvannshåndtering, bygulv i tilknytning til inngang til eventuelt hotell

Kvaliteter: Urbant torg avgrenset av omkringliggende bebyggelse. Koblet sammen med sykkelgaten på nordsiden av travbebyggelsen. Sentral beliggenhet og fin utsikt sydover, variasjon i dekker og beplantning. Undergang til indre bane skal være intuitiv, inkluderende og inviterende med god belysning og fargebruk.

Standard: Høy standard

Til høyre: Illustrert utvikling av det tidligere industriområdet Södra Änggården i Göteborg viser byrom med god soneinndeling og variert beplantning

Under: Travtorget blir en kobling mellom sykkelgaten nord for tribunebebyggelsen og det åpne landskapsrommet med travbanen på sydsiden. Fasader mot torget skal være åpne og ha utadrettede funksjoner. Her illustrert med en ombygget hovedtribune til hotell- og konferansesenter

Plassen er i dag opparbeidet med beplantning mellom bebyggelsen



Foto: Lala Tøyen



Illustrasjon: Okidoki Arkitekter



Illustrasjon: Dyrvik Arkitekter/Lala Tøyen

T5 Travtunet**Kategori:** Torg/plass**Areal:** Min. 1 000 m²

Funksjon: Møteplass, uformelle aktiviteter tilpasset ungdom, forbindelse, bryte ned travbanen som barriere ved tilgjengeliggjøring

Kvaliteter: Opparbeidet rekreasjonsareal og møteplass. Behov for utegym/skate-/parkourareal e.l. bør vurderes. Knytter travforbindelsen mot Refstadveien og turvei D6. Oversikt over aktiviteten som foregår på travbanen og nærhet til kollektivholdeplass i Refstadveien.

Standard: Normal standard

Eksisterende situasjon hvor det er behov for å åpne opp mot travbaneområdet og legge til rette for gjennomgang og opphold



Foto: Lala Tøyen



Foto: EFFEKT

Til høyre: Lemvig skatepark i Danmark (EFFEKT) kombinerer funksjonene park og skateareal

Under: Ammerudgymmen er en uformell møteplass der ungdom kan trene eller "henge" i Groruddalen (Lala Tøyen & Eriksen Skajaa Arkitekter)



Foto: Lala Tøyen

torg/møteplasser

T6 Refstادتunet



Kategori: Lokal møteplass

Areal: Min. 1 000 m²

Funksjon: Nærlekeplass

Kvaliteter: Krysset fra Økernveien stenges av og arealet omgjøres til areal for lek. Naturen på stedet (terreng og vegetasjon) skal legges premissene for utforming og arealet skal ha karakter av naturlek. Det må sørges for sikring mot Refstadveien, slik at det blir et trygt lekeområde. Det bør vurderes opphøyd gangfelt eller andre fartsreducerende tiltak over Refstadveien for å sikre trygge forbindelser til nærområdet.

Standard: Normal standard

Eksisterende kryss mellom Økernveien og Refstadveien



Foto: Lala Tøyen

T7 Skoleplassen



Kategori: Lokalt torg/møteplass for sydområdet

Areal: Min. 1 000 m²

Funksjon: Plass for nærmiljøet

Kvaliteter: Det skal være åpne fasader i førsteetasjene rundt torget som skaper visuell kontakt. Torget skal være godt belyst, ha flere forskjellige sittedsoner og beplantning. Torget må ses i sammenheng med Refstad skole. Det bør vurderes hastighetsreducerende tiltak for syklende nordfra over torget. Tiltak F8 Refstadtrappa skal lande i tilknytning til torget.

Standard: Normal standard



Foto: Bymiljøetaten

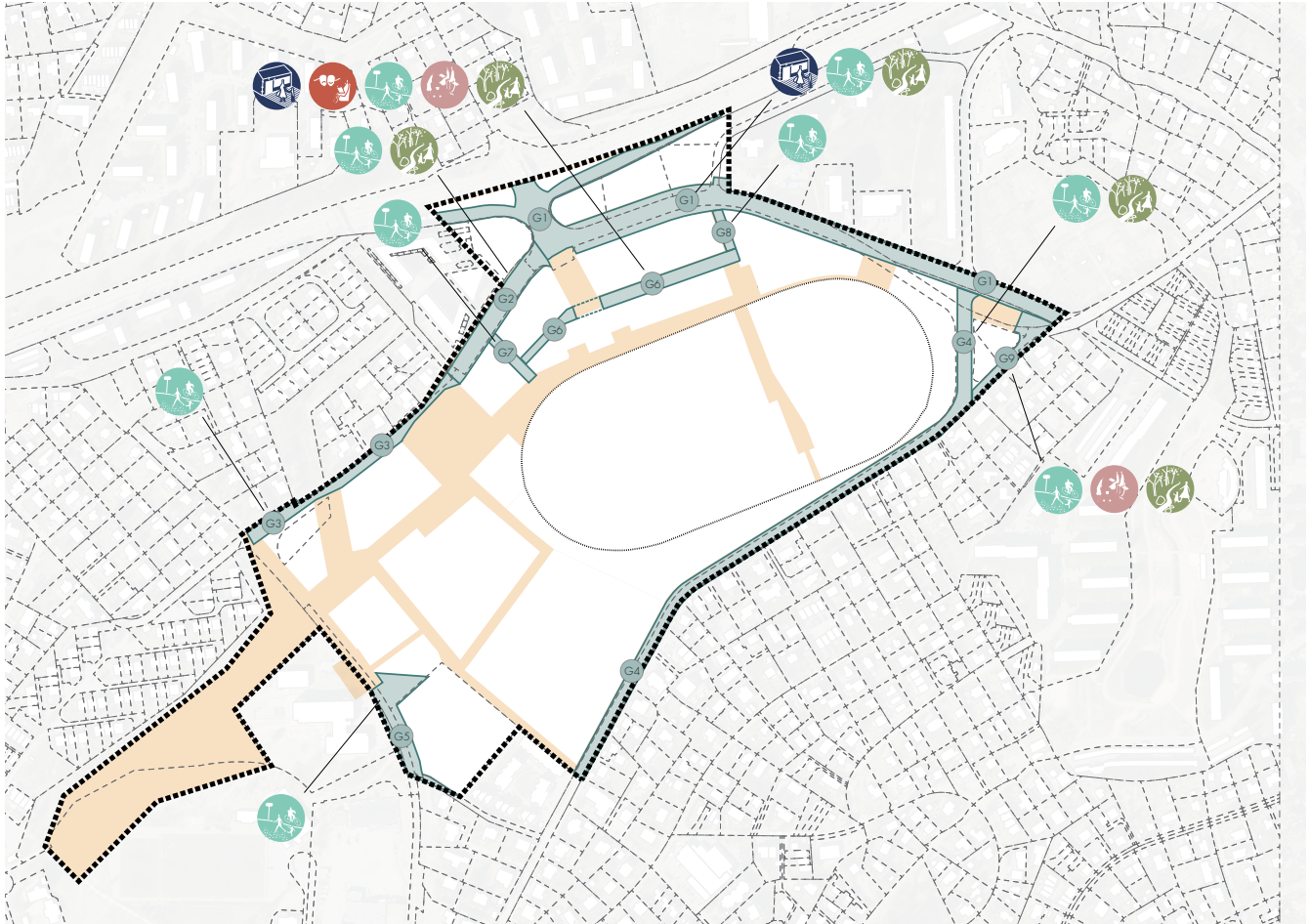
"Byen i skyen" på Ruinen lekeplass i Gamlebyen



Foto: Rehwaldt Landschaftsarchitekten

"Universum-Landes-Ausstellungspark" (ULAP) i Berlin er et tydelig torg med få elementer

4.2.3 Gater



Refstadveien er en viktig lokal hovedgate mellom Trondheimsveien (Rv4) og Brobekkveien. Alle gatene i nordområdet skal utformes bymessig ved etablering av byggegrenser inntil gaten og med rause arealer for gående og syklende. Det skal være enkelt og trygt å krysse gater, med korte avstander mellom kryssningene og alternativt gatebelegg ved viktige kryssninger.

Strategisk plan for Hovinbyen foreslår å styrke kollektivnettet i Hovinbyen med trikk i Refstadveien som et av alternativene. I planens nord-sør-akse vises Refstadveien med gatesnitt på 23,5 meter i øst og 30,5 meter med kollektivfelt i nord mellom feltene N2 og N6. Det forutsettes at utvidelse av Refstadveien skjer symmetrisk om dagens midtlinje vei.

Det foreslås å opprettholde forbud mot gjennomkjøring mellom Refstadveien vest for Bjerkekrysset og Eltonveien/Haugmannsveien. Etablering av nye boliger på sydområdet vil medføre et behov for adkomst lenger inn fra Refstadveien enn det er i dag, men uten at turveien krysses med bil.

Det foreslås også å legge om forbindelsene mellom Refstadveien og Økernveien ved å etablere et firearmet kryss ved Refstadsvingen/Refstadveien. Dagens to løsninger med kryss og avkjøring fra Refstadveien avvikles. Dette hindrer gjennomkjøring gjennom boligfeltet mellom Gurinestubben og Refstadveien. Bjerke skal få et mer finmasket nett av forbindelser for myke trafikanter ved utvikling av området og sydområdet er foreslått utført tilnærmet bilfritt. Det vil si at det ikke legges opp til gjennomkjøring av området, kun nyttekjøring over gatetun.

gater

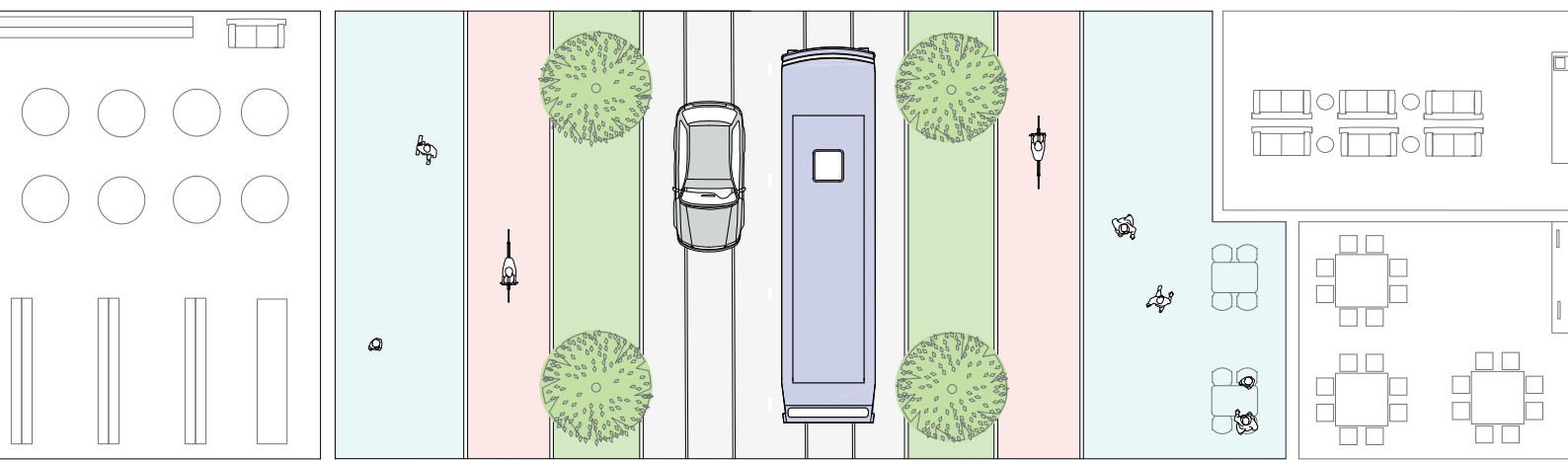
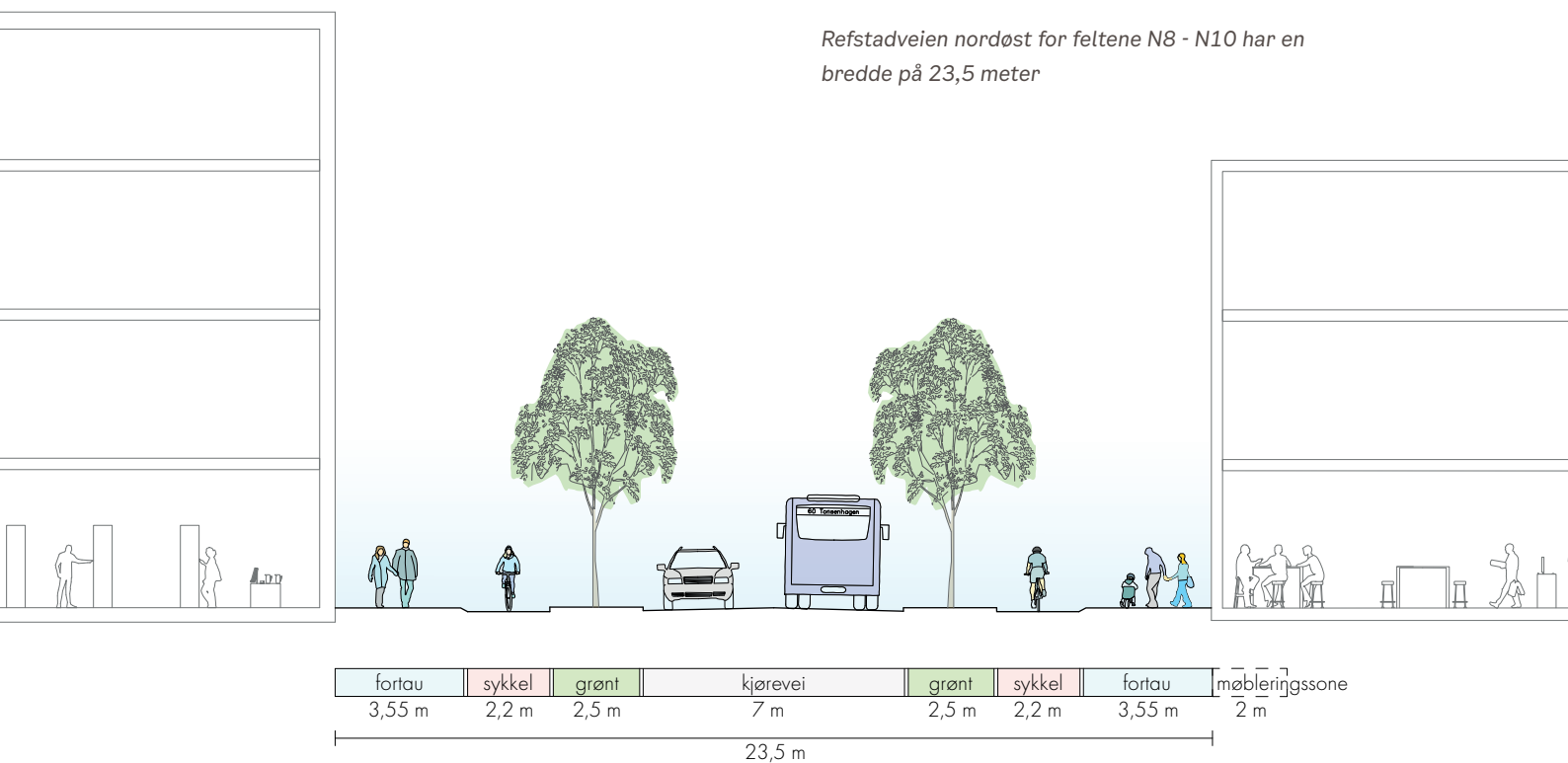
G1 RefstadveienKategori: Strøksgate

Funksjon: Strøksgate med biltrafikk, kollektivtrasé, adskilt og opphøyd sykkel felt, grønn buffer og fortau, gjelder Refstadveien øst for Bjerkekrysset. Del av overordnet hovedtrasé for sykkel. Vegetasjonsfelt med gatetrær gir fleksibilitet til holdeplassutforming og hjelper til å fordøye overvann. Se forøvrig trafikkanalyse for ulike alternativer for Refstadveien.

Kvaliteter: Gatebredde på henholdsvis 23,5 eller 30,5 meter (unntatt Bjerkekrysset/over brua). Adskilte felter for kjørende, syklende og gående, gatetrær/beplantning i buffersone på hver side av sykkel felt. Det bredeste snittet har i tillegg eget felt for prioritering av kollektivtrafikk inn mot Bjerkekrysset. Åpne fasader på gateplan i sentrale deler av strekningen og møbleringssoner i forbindelse med utadrettede lokaler. Oppstramming av gatearealene i Bjerkekrysset og utforming med sykkelløsning gjennom krysset og over brua til Årvollveien.

Standard: Normal standard

Refstadveien nordøst for feltene N8 - N10 har en bredde på 23,5 meter

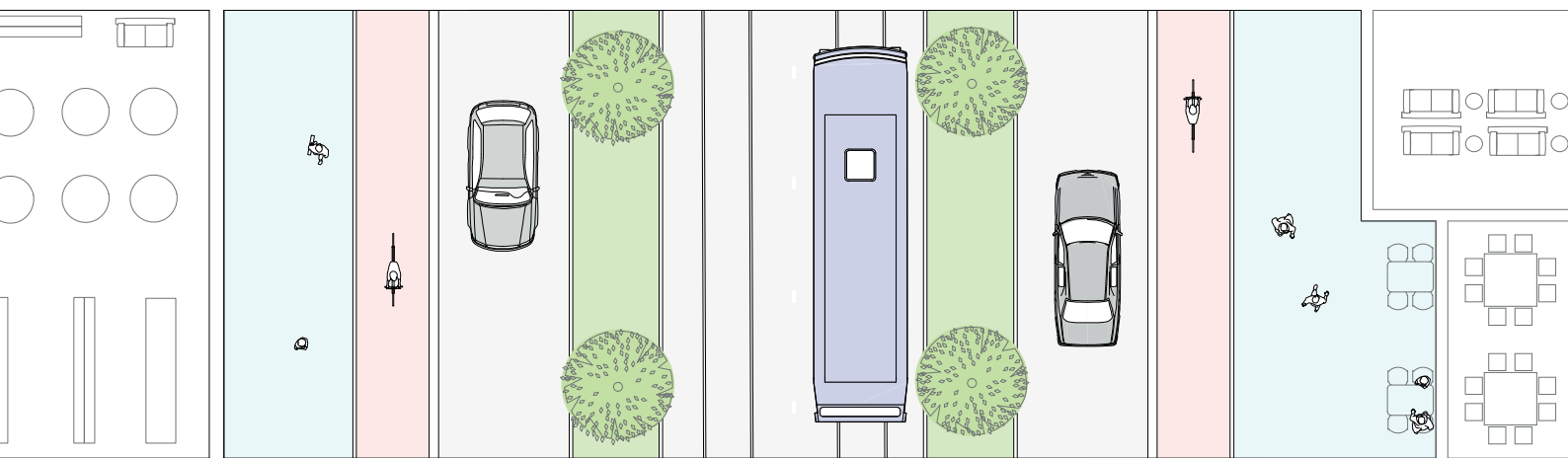
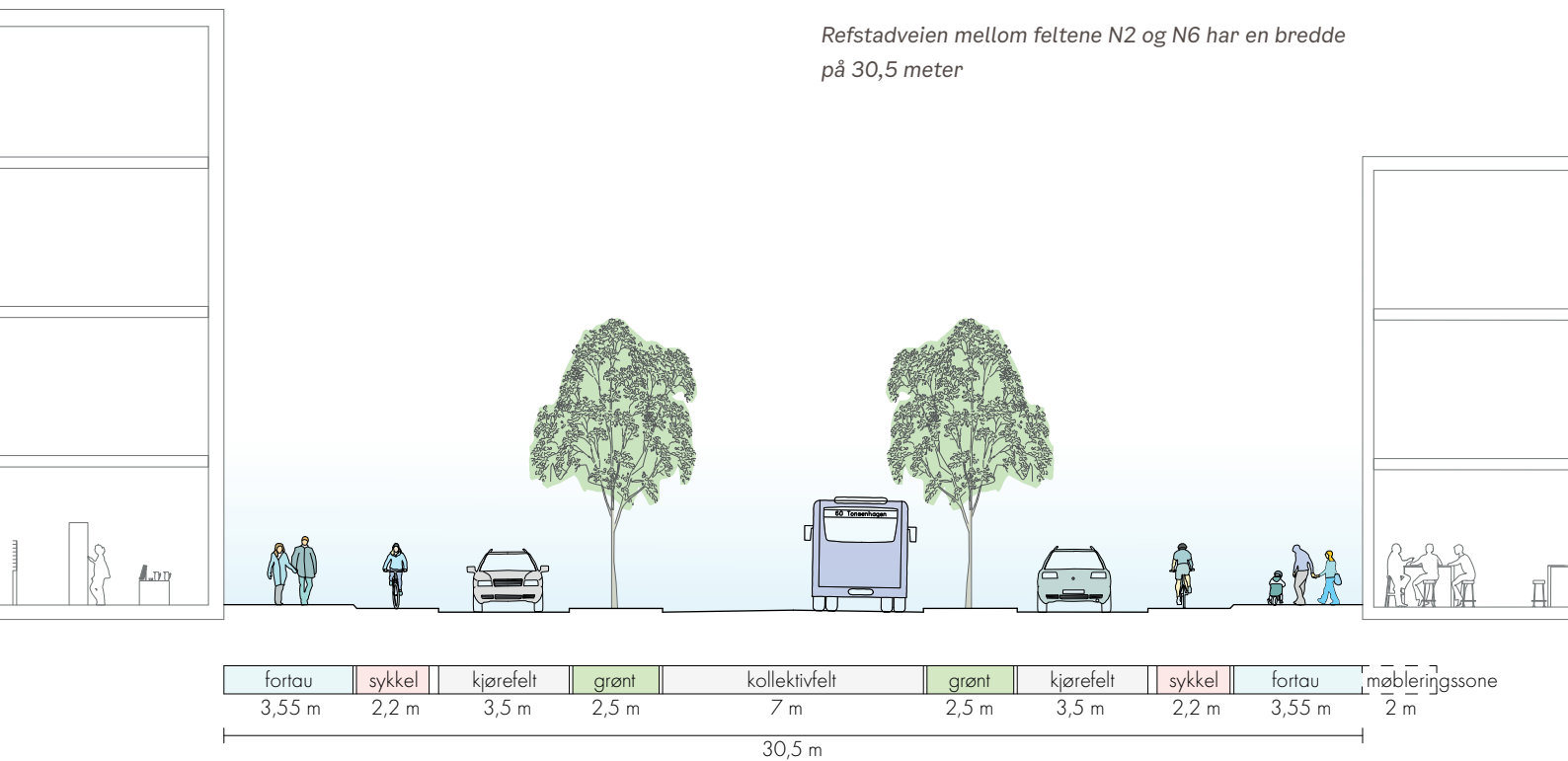


Kastanienallee har et tverrsnitt på rundt 25 meter, men klarer å bevare menneskelig skala, innslag av bynatur og spennende tilbud og soner for opphold på gateplan, til tross for at det er en trafikkert strøgsgate i Berlin

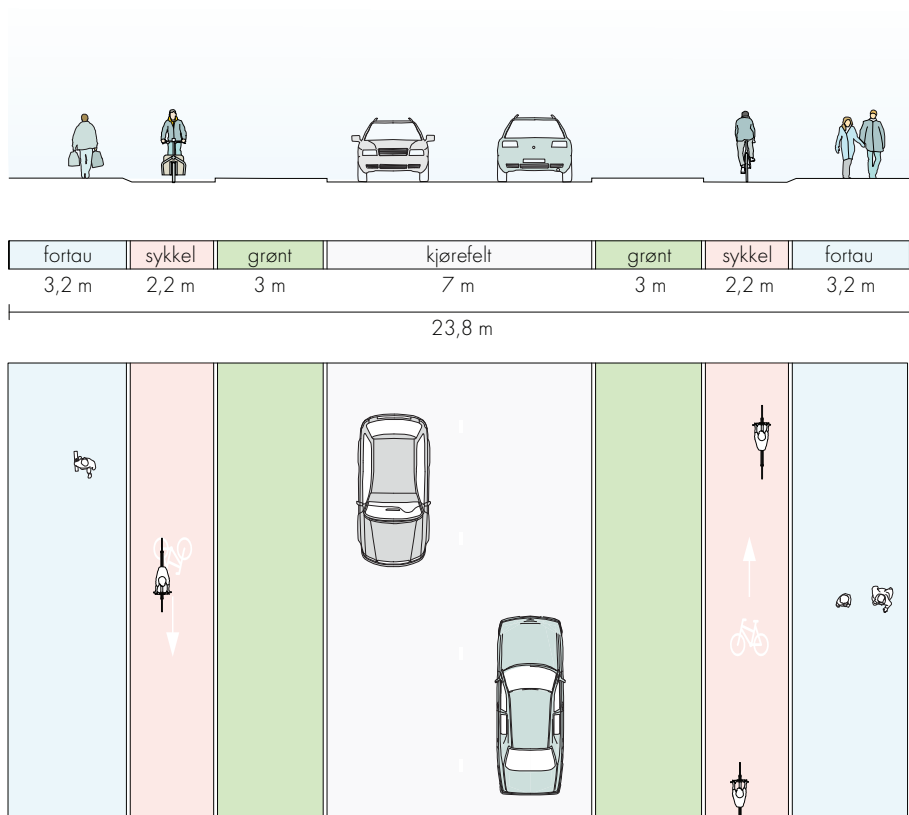


Foto: Kurt Rasmussen

Refstadveien mellom feltene N2 og N6 har en bredde på 30,5 meter



gater



Det skal tilrettelegges for sykkel i egne felt også gjennom Bjerkekrysset og over brua til Årvollveien. Gatesnittet over brua tilpasses eksisterende bredde på rundt 23,8 meter.

G2 Refstadveien vestKategori: Samlegate

Funksjon: Avkjørsel til felt N1, N4 og N5 samt eksisterende bebyggelse nord for planområdet mellom turveien og Bjerkekrysset. Del av overordnet hovedtrasé for sykkel, eksisterende sykkelfelt er noe smale etter ny standard.

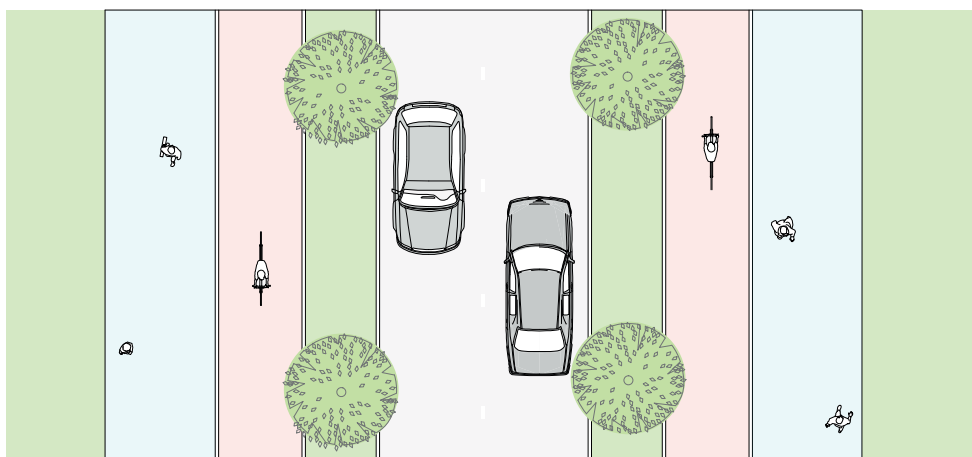
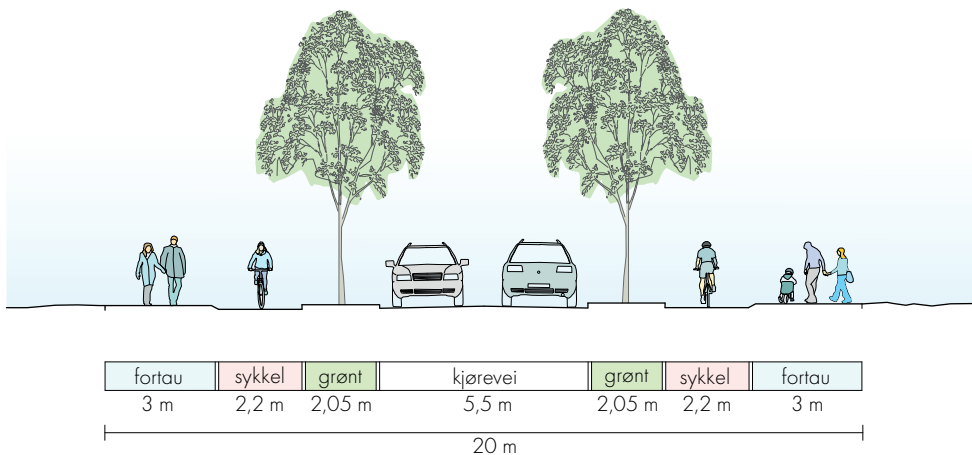
Kvaliteter: Gatebredde 20 meter, separerte felt for alle trafikantergrupper, grøntsone.

Standard: Normal standard



Foto: Laila Tøyen

Nyere opparbeidet del av Refstadveien som ender i Bjerkekrysset i øst (til høyre i bildet)



gater

G3 Refstadveien vest - EltonveienKategori: Interngate

Funksjon: Sykkelgate med fortau og adkomstvei for eksisterende boliger nord for veien og ny bebyggelse i felt S1-3 syd for veien. Tydelig avslutning av bilveien mot turvei D2/parkdraget fra både øst og vest, ingen bilgjennomkjøring over turvei, passasje for sykkel og gangvei fortsetter over parkdraget. Del av overordnet hovedtrasé for sykkel. Behov for generell oppgradering av vestre del, stramme opp T-kryss mot gatetun F4, ordentlig avslutning på veien mot turveien samt tilrettelegging for nye adkomster til byggefeltene.

Kvaliteter: Kjøreareal på minimum 5 meter deles av sykkel og bil, gående separat fortau. Trekk ved Bjerke gård bevares.

Standard: Normal standard

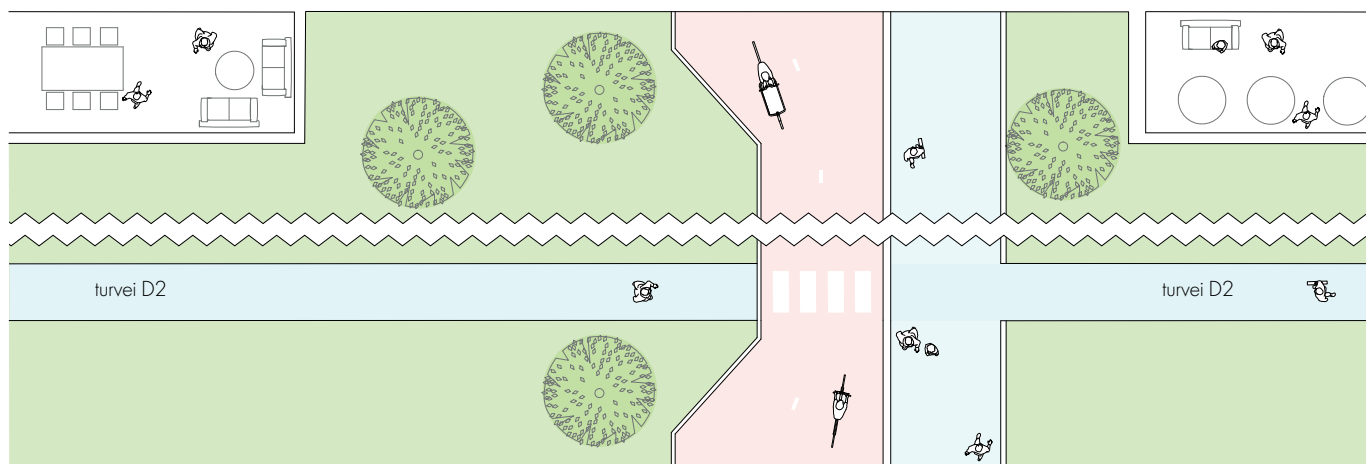
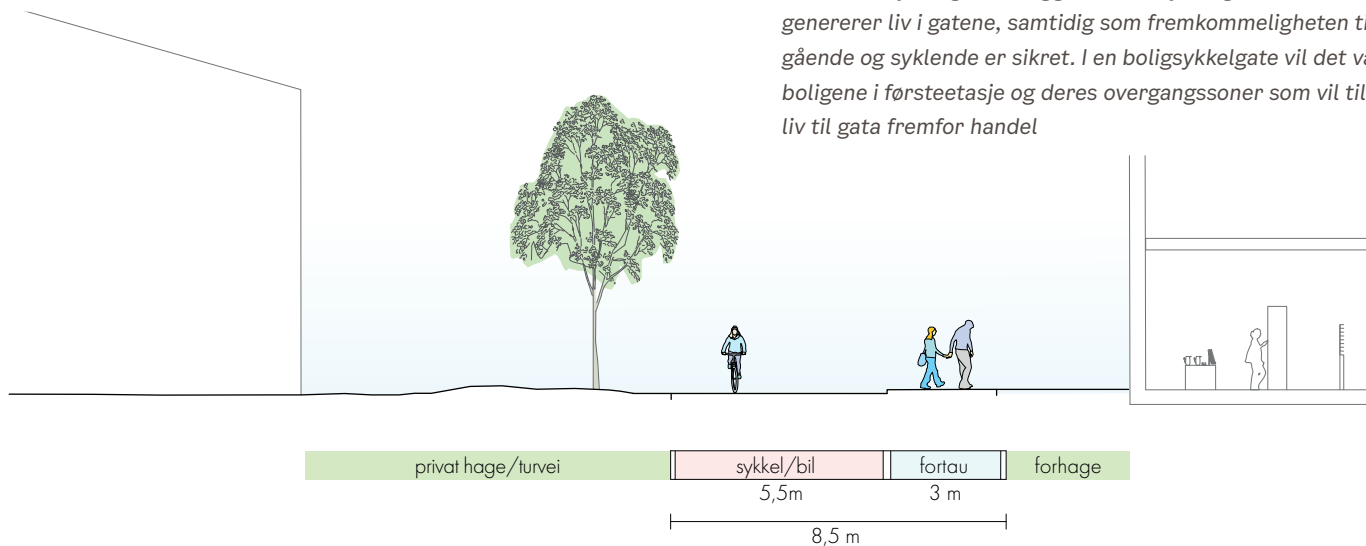
Foto: Google Street View

Vestre del av Refstadveien bærer mer preg av å være en boliggate og trenger en generell oppgradering/tilrettelegging for nye adkomster



Foto: Laila Tøyen

Referanse sykkelgate: Torggata er en sykkelgate som genererer liv i gatene, samtidig som fremkommeligheten til gående og syklende er sikret. I en boligsykkelgate vil det være boligene i førsteetasje og deres overgangssoner som vil tilføre liv til gata fremfor handel



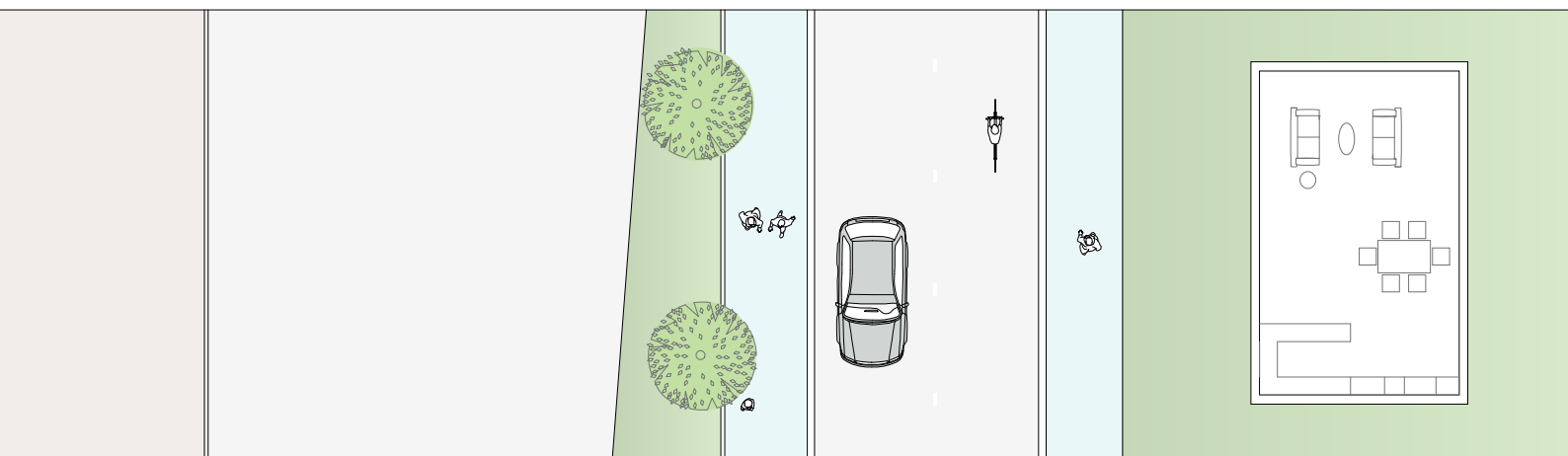
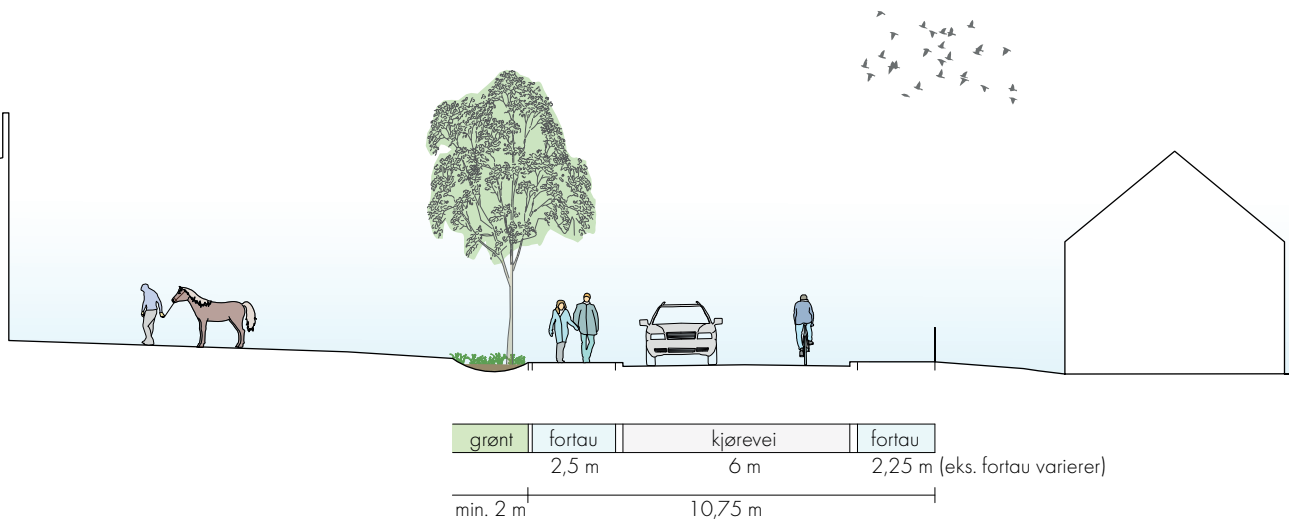
G4 ØkernveienKategori: Samlegate

Funksjon: Forbindelse mellom Økern og Bjerke, adkomst til funksjoner på indre bane og eksisterende boligbebyggelse. Opprusting av Økernveien ved å redusere bredde på kjørefelt og tilføre fortau mellom travbaneområdet og kjørefeltet, slik at det blir tosidig fortau. Eksisterende trerekke langs med veien former grønn buffer mellom travbane og fortau. Ny avkjørsel for travet, med direkte adkomst til indre bane gjennom kulvert. Eksisterende kryss med Refstadveien stenges av og det etableres et oversiktlig kryss lenger nord. Det gamle veiarealet blir omformet til lokal møteplass for området (se T6). Del av overordnet sykkelnettverk med sykkel i blandet trafikk.

Kvaliteter: Gatebredde minimum 10,75 meter. Tosidig fortau, grøntdrag med trerekke og oppholdskvaliteter, opprydding i veiforhold, nærhet til travfunksjonene. Vurdere overvannstiltak i buffer mellom vei og travbane. Utforming av hastighetsreduserende tiltak skal vurderes.

Standard: Normal standard

Eksisterende situasjon i Økernveien med ensidig smalt fortau og arealer tilknyttet travet på motsatt side



gater

G5 Økern TorgveiKategori: Samlegate

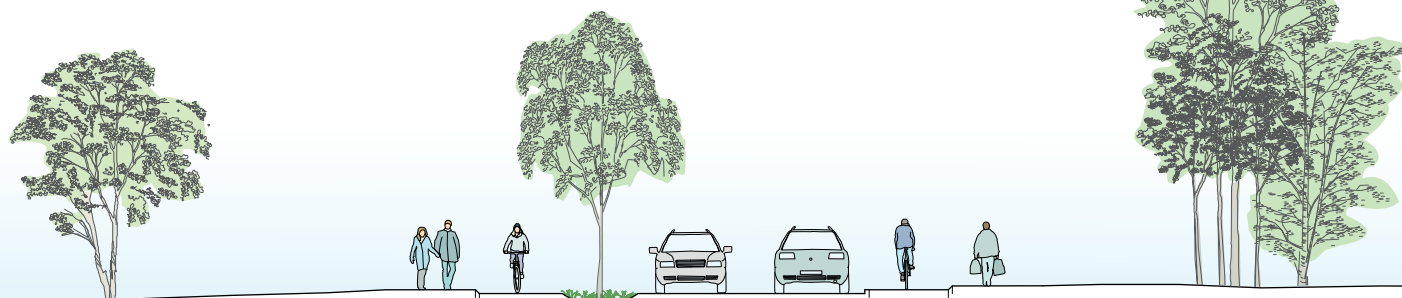
Funksjon: Forbindelse mot Økern sørfra, parallelt med Økernveien. Skolevei og adkomst til Refstad skole og adkomst parkeringskjeller til bebyggelse på felt S4, S5 og S6. Ingen gjennomkjøring mot nord. Del av overordnet hovedtrasé for sykkel, sykkelfelt i hver retning etableres. Systemskifte for sykkel til toveis sykkelfelt på vestsiden før snuplass. Det etableres vegetasjonsfelt mellom kjørende og syklende på vestsiden.

Kvaliteter: Gatebredde 17,4 meter. Snuplass ved Refstad skole/Skoleplassen, egen opphøyd sykkeltrase med rød asfalt, tosidig fortau, vegetasjonsfelt med overvannsfunksjoner, opphøyd krysningspunkt for gående/syklende ved skolen.

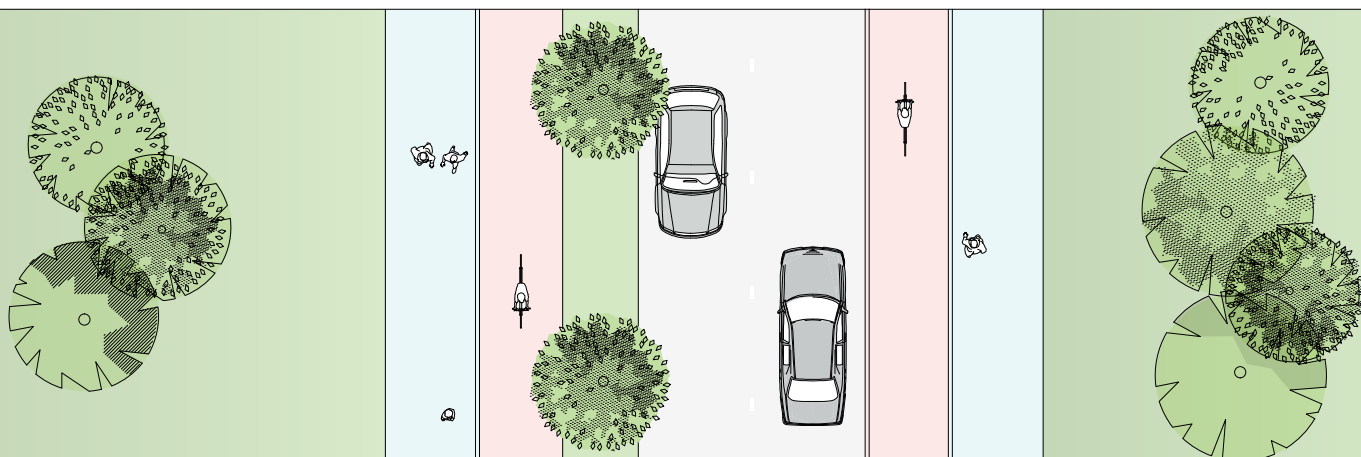
Standard: Normal standard

Foto: Laila Tøyen

Eksisterende snuplass ved Refstad skole, innkjøring til Skinnsenteret på høyre side



fortau	sykkel	grønt	kjørevei	sykkel	fortau
2,5 m	2,2 m	2 m	6 m	2,2 m	2,5 m
17,4 m					



G6 Sykkelgate RefstadveienKategori: Interngate

Funksjon: Sykkelgate med bylivskvaliteter. Ingen gjennomkjøring for privatbil, men mulighet for tidsbestemt, enveiskjørt nyttekjøring i et ellers fotgjengerprioritert område. Adkomst til travbebyggelsen på bakkeplan. Mulig drop-off sone til travbane og hotell i sørøstre del, vareleveringssoner langs med kjøreretningen. Det må i detaljregulering vurderes hvorvidt det er nødvendig med alle funksjoner vest for Bjerkealleen.

Kvaliteter: Avstand mellom fasader minimum 14,5 meter. Gatetrær og beplantning, belegningsstein, sonedeling, variasjon i dekker, møblering, innganger.

Standard: Normal standard

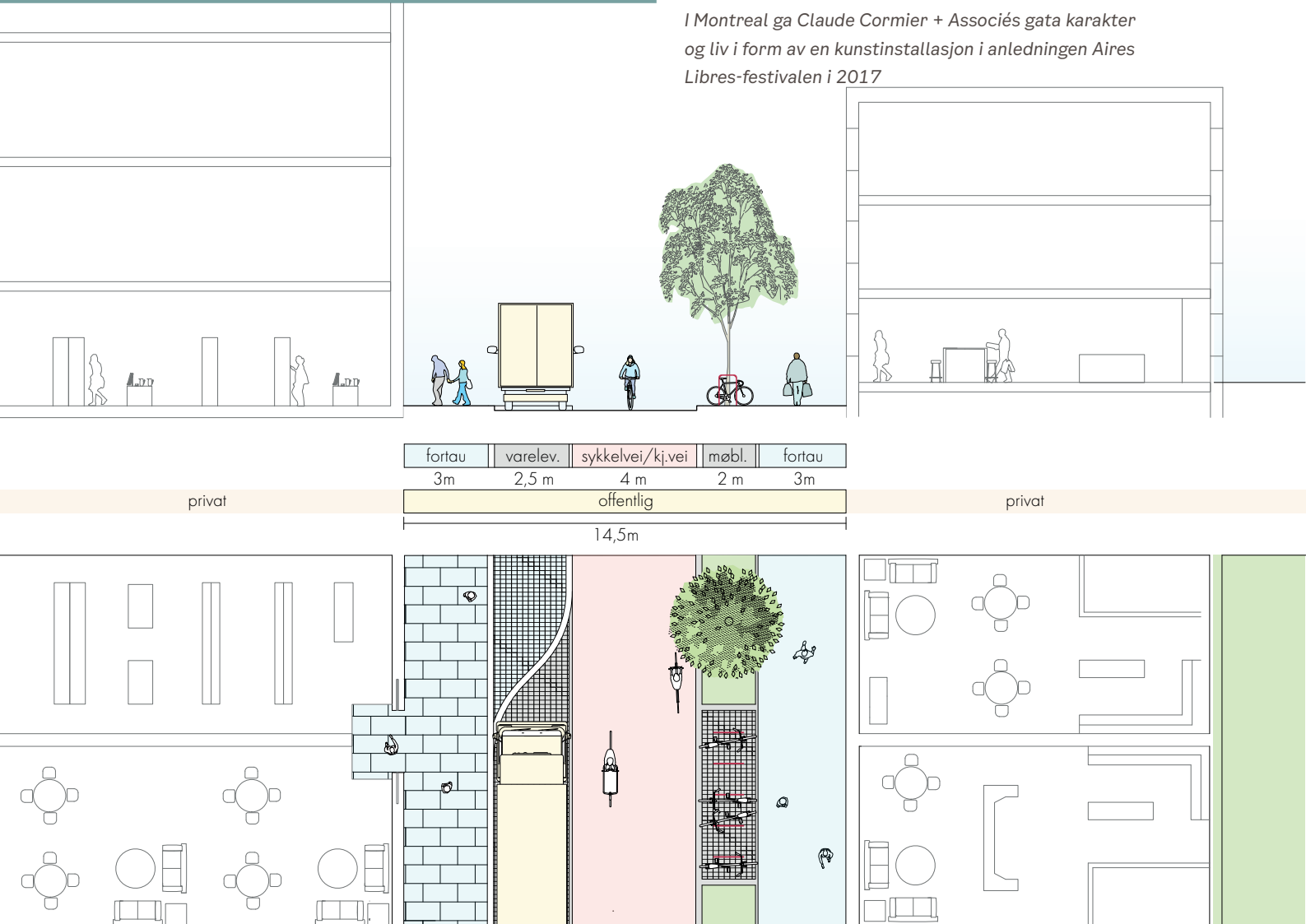
Foto: Lala Tøyen

Vegetasjon gir kvaliteter til gata og skaper naturlig inndeling i soner



Foto: Marc Cramer

I Montreal ga Claude Cormier + Associés gata karakter og liv i form av en kunstinnsallasjon i anledningen Aires Libres-festivalen i 2017



gater

G7 - G8 Gate



Kategori: Interngate

Funksjon: Gate med adkomstvei for felt N5-N8 inkludert logistisk hovedadkomst til Hestesportens hus og tribuner, gang- og sykkelforbindelse. Eventuelt andre funksjoner vurderes i detaljregulering.

Kvalitet: Avstand mellom fasader minimum 10,5 meter. Kjørefelt i begge retninger med sykling i blandet trafikk og fortau på begge sider. Lav fart, tilrettelegge for byliv og samspill mellom trafikanter

Standard: Normal standard

Økernveien slik den fremstår i øst i dag. Det er en del gjennomkjøring til Refstadveien, men ikke noe fortau



Foto: Lala Tøyen



Foto: Lala Tøyen

Gatetun i Dronningens gate i Trondheim

G9 Gatetun Økernveien



Kategori: Interngate

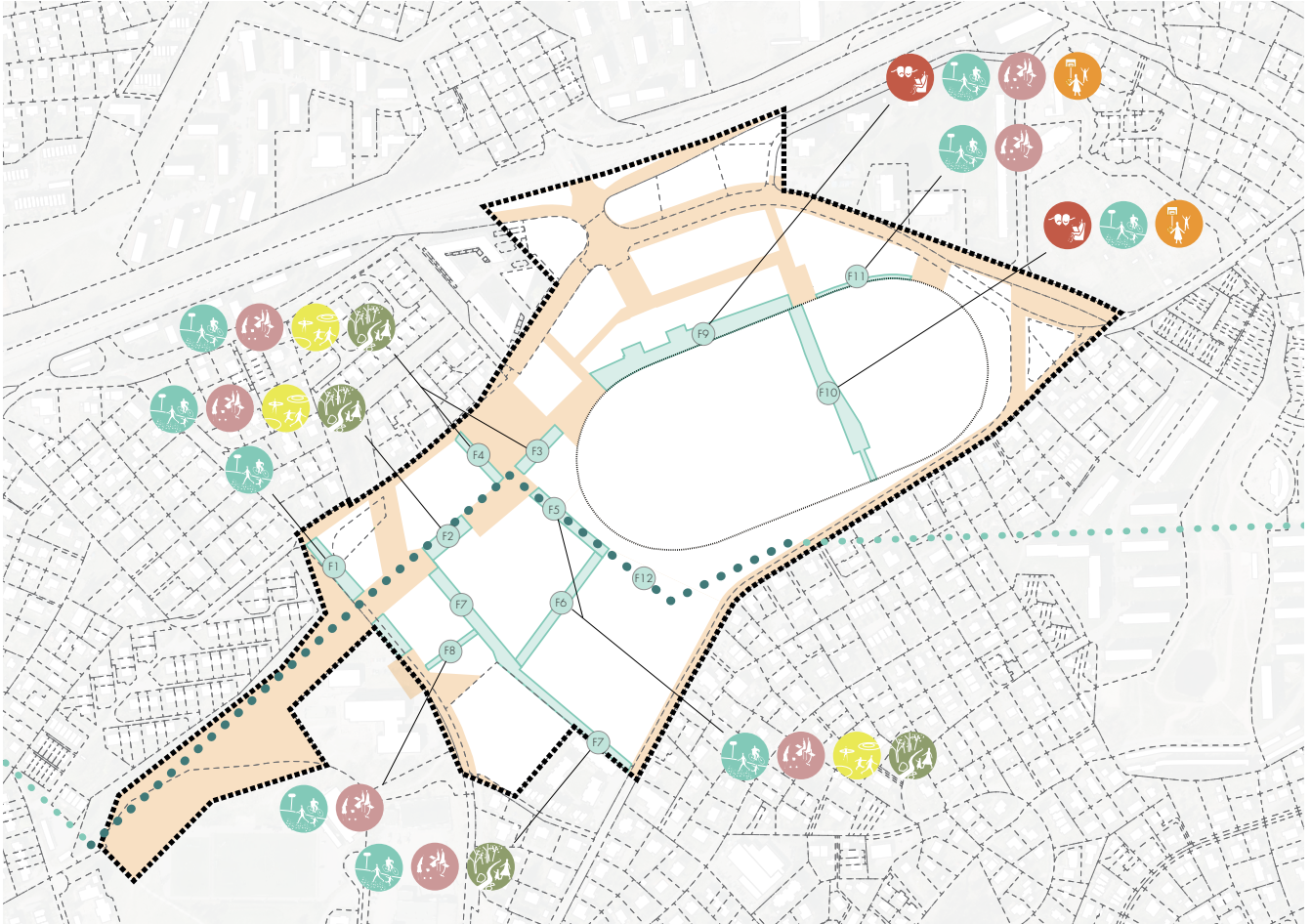
Funksjon: Dagens kryssløsning mot Refstadveien stenges. Veien etableres som gatetun for gående og syklende, i tillegg til adkomstvei for boligbebyggelse i sørvest og avsluttes med snuplass. Gjennomkjøring vil ikke lenger være mulig.

Kvalitet: Gatebredde varierer fra 4,5 til 6,5 meter. Grønt preg, inndeling i soner, lokal naturlekeplass i enden av forbindelse (se T6).

Standard: Normal standard



4.2.4 Forbindelser



Forbindelser kan være mindre gatetun som fungerer som adkomstgater til eiendommene på sydområdet, gang- og sykkelvei uten biltrafikk eller andre overganger mellom systemer, terrengforskjeller og liknende. Forbindelsene har i hovedsak gående som hovedprioritet, hvor både sykkel og bil må underordne seg fotgjengere.

Disse forbindelsene har i tillegg en viktig funksjon som møteplass for beboerne i nabolaget, der barn kan leke og naboer treffes. Gatetunene skal være godt tilrettelagt for sykkel, men da i lav fart og uten dedikerte sykkelsoner. Det tillates i hovedsak kun nyttekjøring på gatetun, ingen gjennomgangstrafikk eller parkering på terreng.

forbindelser

F1 Økern Torgvei

Kategori: Gang- og sykkelforbindelse

Funksjon: Sykkelvei med fortau mellom snuplass ved Refstad skole og krysset Eltonveien/ Haugmannsveien. Del av overordnet hovedtrasé for sykkel.

Kvaliteter: Etablere sykkelvei med toveis sykkelfelt og fortau adskilt med skrå stein. Kulvert fjernes og terreng reetableres (se P1).

Standard: Normal standard



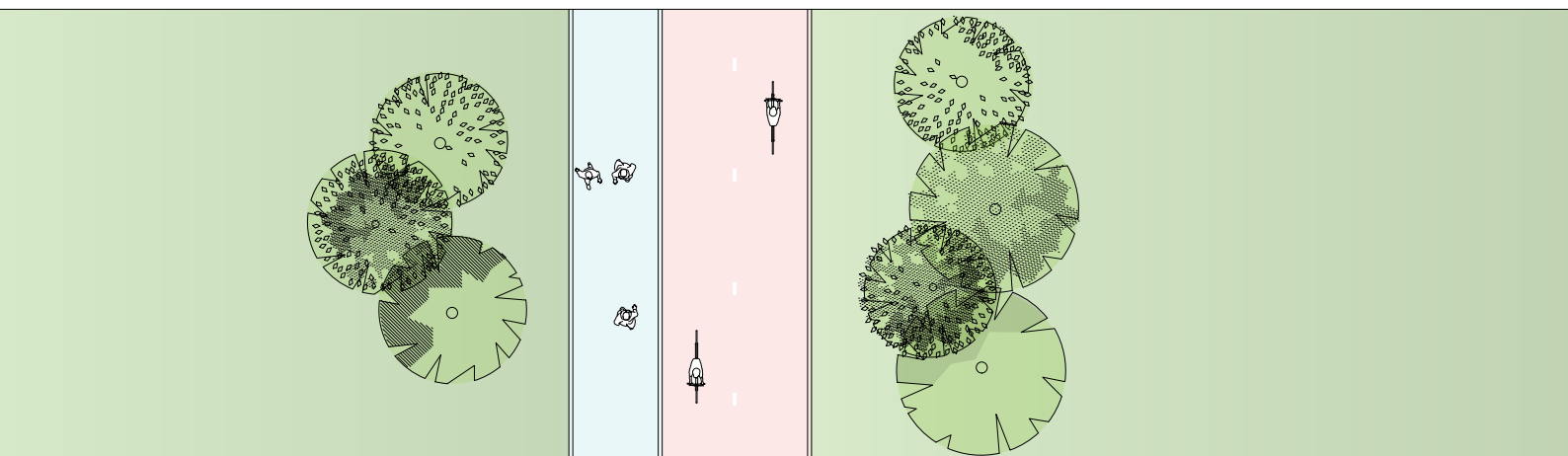
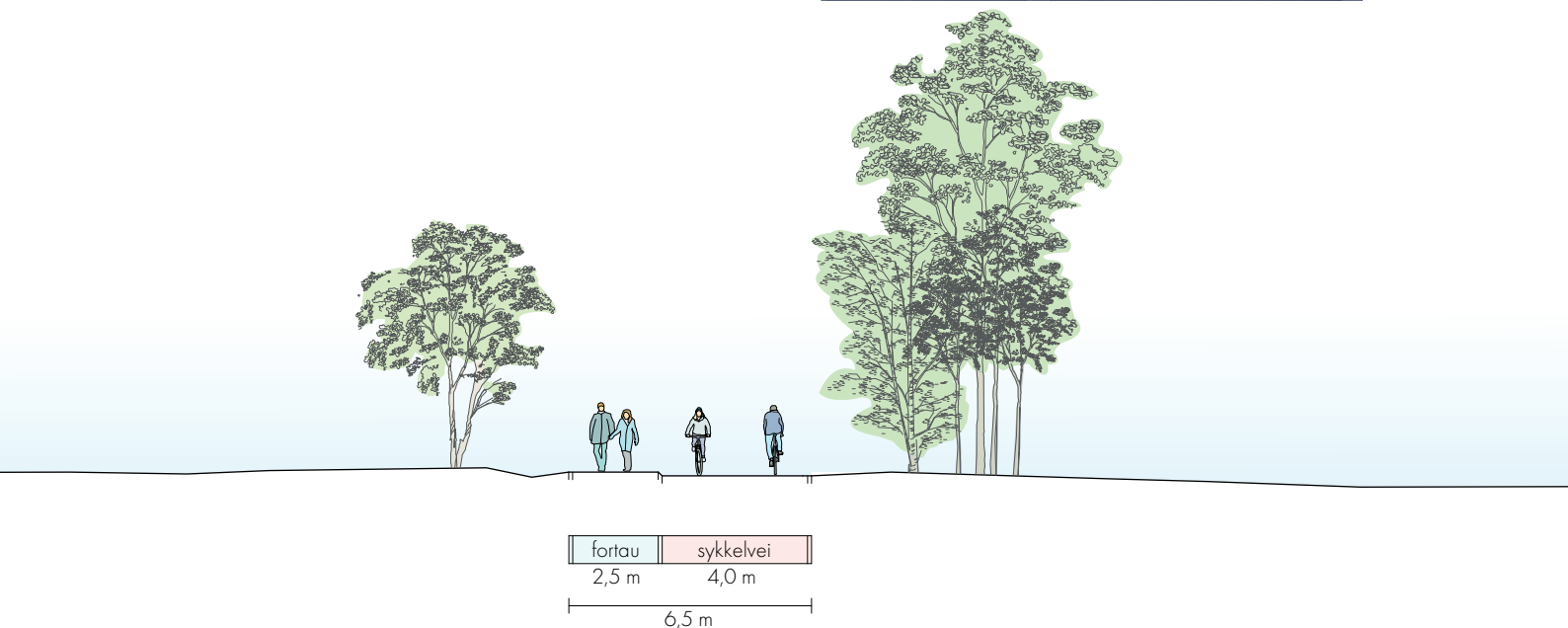
Foto: Laila Tøyen

Eksisterende gang og sykkelforbindelse gjennom kulvert



Foto: Laila Tøyen

Til høyre: Sykkelvei med fortau i Tiedemannsbyen



F2-F6 GatetunKategori: Interngate

Funksjon: Forbindelser innad i boligområdet i sør, minimum 3,5 m kjørbart areal til utrykning, renovasjon og tjenestekjøring

Kvaliteter: For avstand mellom fasader på de enkelte gatetun, se tiltaksliste. Tilrettelegge for lek og opphold, møblering med sitteplasser, sykkelparkering og vegetasjon. Inndeling i soner og bruk av forskjellige materialer/dekker. Ingen gjennomkjøring. Tilrettelegge for boliger også i 1 etasje. Dersom felt T2 i fremtiden bygges ut, skal F5 forlenges ned til Økernveien.

Standard: Normal standard



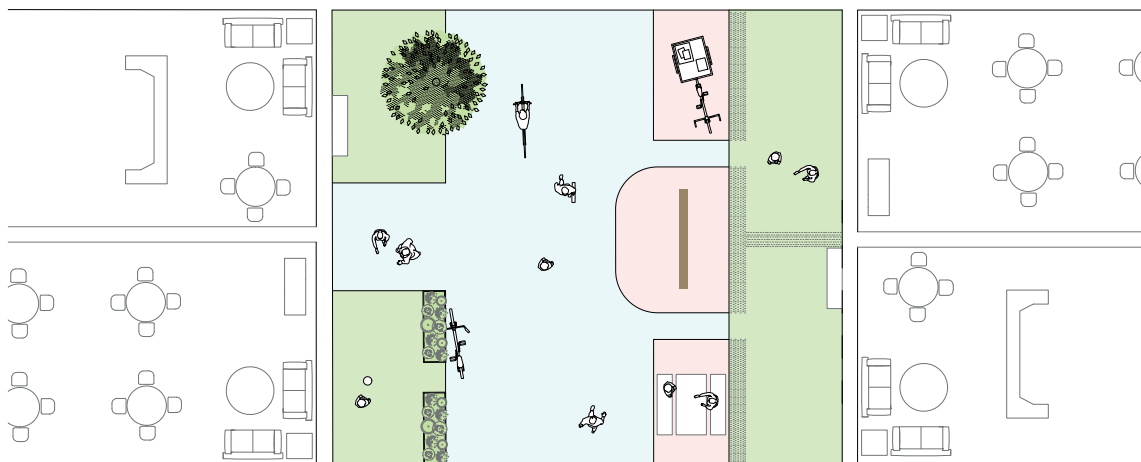
Foto: Janne Klerk

Interngate i Islands brygge, København (Tegnestuen Vandkunsten)



forhage gangsoner/lek møblering forhage

varierende



forbindelser

F7 Gatetun



Kategori: Interngate

Funksjon: Forbindelse mellom Bjerke og Risløkka med grønt preg og åpen overvannshåndtering med bed og vannelementer. Minimum 3,5 meter kjørbart areal til utrykning, renovasjon og tjenestekjøring.

Kvaliteter: Gatetrær, naturlige vannelementer og vegetasjon. Tilrettelegge for lek og opphold, møblering med sitteplasser, sykkelparkering og vegetasjon. Inndeling i soner og bruk av forskjellige materialer/dekker. Ingen gjennomkjøring. Tilrettelegge for boliger også i 1. etasje.

Standard: Normal standard



Illustrasjon: JAJA Architects

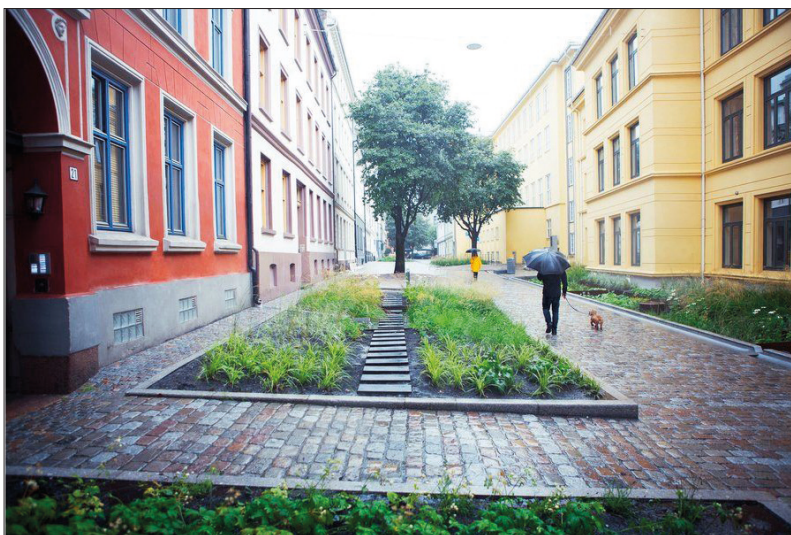


Foto: Åse Holte

Over: Visualisert boliggate på Bjerke

Til høyre: Deichmans gate viser hvordan overvannshåndteringen kan være en sentral del av gatebildet og innby til opphold (Asplan Viak)



F8 Refstadtrappa



Kategori: Gangforbindelse (i privat eie med offentlig ferdselsrett)

Funksjon: Trappeforbindelse fra Økern Torgvei til boligplatået på sydområdet. På grunn av høydeforskjell egner forbindelsen seg ikke for rullende fremkomstmidler (disse kan benytte gang-/sykkelvei videre opp Økern Torgvei mot Eltonveien).

Kvaliteter: Snarvei for gående, sørvestvendt henvendelse med oppholdskvaliteter, beplantning og god belysning.

Standard: Normal standard



Foto: Lala Tøyen

Boligområdet i syd blir liggende på platået ovenfor Økern Torgvei og det blir behov for en kobling mellom de to



Foto: Lala Tøyen

Ilatrappa ved St. Hanshaugen



Foto: Lala Tøyen

Snarvei mellom to nivåer i Kværnerbyen (Arcasa arkitekter)

forbindelser

F9 Travforbindelsen

Kategori: Gang- og sykkelforbindelse/ utendørs tribune (i privat eie med offentlig ferdselsrett)

Funksjon: Forbindelse langs med travbanen og tribunebyggene, del av kobling mellom turvei D2 og D6. Tribune til travarrangement og aktivitetsflater på indre bane. Samspill med førsteetasjer. Ferdsl tilpasses travets behov og vil kunne begrenses ved store arrangementer, men opparbeides som offentlig tilgjengelig.

Kvalitet: Åpent utsyn, nedtrapping, inndeling i soner med oppholdskvaliteter, møblering og bruk av forskjellige materialer.

Standard: Normal standard



Foto: Hiroshi Nakamura & NAP

Takterrassen på Tokyu Plaza er utformet med en tydelig gangsoner og ulike møbleringssoner for opphold

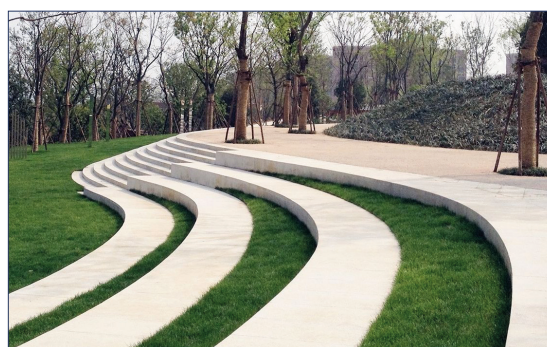


Foto: Office ma

Tribuneanlegget bør få en ny, helhetlig utforming, her vist med trinn med forskjellige høyder og dybder

Foto: Frødis Falch Urbye



Gangtunnelen på Ammerud fikk et nytt løft med fargerik klatrevegg og ny belysning som bidrar positivt til opplevd trygghet

Foto: Per Eide Studio

**F10 Travpassasjen**

Kategori: Gangforbindelse (i privat eie med offentlig ferdselsrett)

Funksjon: Forbindelse på tvers av travbanen gjennom kulverter og på nedsenket indre bane. Adkomst til aktivitetshus og travfunksjoner på indre bane. Ferdsl tilpasses travets behov og vil kunne begrenses ved store arrangementer, men opparbeides som offentlig tilgjengelig.

Kvalitet: Snarvei for gående, spennende møte mellom besøkende og travfunksjoner, god belysning, fokus på opplevd og trafikal trygghet, lesbarhet og orientering.

Standard: Normal standard



Til venstre: En åpen fasade på aktivitetshuset kan bidra til innsyn til aktivitet og tryggere forbindelse gjennom indre bane, slik som her ved Ulstein Arena

F11 Forbindelse

Kategori: Gang- og sykkelforbindelse

Funksjon: Forbindelse mellom Travtorget og Travtunet, mulig utgang fra travbanen ved store arrangementer. Kobler seg på forbindelsen på fremsiden av tribunene og videre mot turvei D6.

Kvalitet: Minste avstand mellom travbane og fasade 13,5 meter. Må ses i sammenheng med utvikling av felt N8. Utformes med sittesoner henvendt mot travet og utsikten samt beplantning. Felles ferdselssone for gående og syklende.

Standard: Normal standard

F12 Nedgraving av høyspentlinje

Kategori: Teknisk infrastruktur

Funksjon: Trasé for energinett. Luftledningsanlegg er et sjenerende visuelt element i landskapet, med risiko for helsepåvirkning ved langvarig eksponering fra elektromagnetisk felt og skal graves ned i bakken for å muliggjøre boligutvikling på området. Ledningsnettets legges under forbindelser/gater på bakkeplan for å muliggjøre vedlikehold.

Kvaliteter: Unngå synlig energitrasé på bakkeplan og elektromagnetisk stråling på uteområder. Minste bredde på kablingsstrase i bakken er 9 meter.

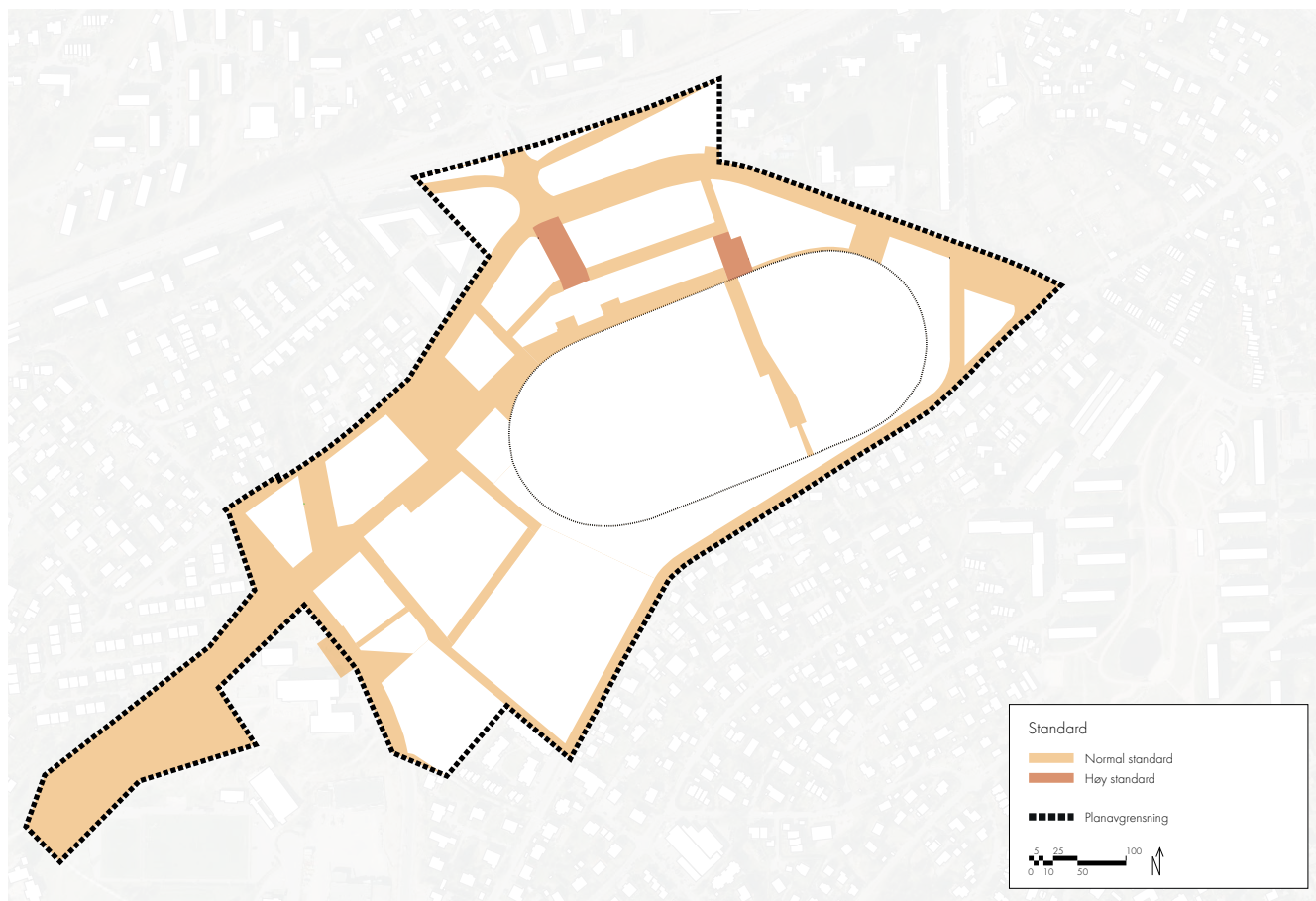
Standard: Normal standard



Foto: Lala Tøyen

Høyspentmastene preger utsikten i store deler av dagens travområder

4.3 Kvalitet og standard



Veiledende plan for offentlige rom på Bjerke angir to standarder på opparbeidelse av offentlig rom; normal og høy standard. Både normal og høy standard skal ha høy teknisk kvalitet. De to standardene legges til grunn for detaljprosjektering, kostnadsoverslag og forhandlinger om utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og utbyggere.

Følgende tiltak foreslås opparbeidet med høy standard: Bjerkealleen og Travtorget. Øvrige offentlige rom foreslås opparbeidet med normal standard.

4.3.1 Normal standard

Normal standard følger Oslo kommunes generelle standard for opparbeidelse av gater, torg og parker. Det finnes et spekter av ulike kvaliteter på materialer innenfor kommunens generelle standard, som gir mulighet for ulike materialvalg og løsninger for de ulike gatene og byrommene. Standard for materialer, møbler etc. fremgår av tabellen på neste side. I tabellen åpnes det opp for at noen elementer kan få høyere standard selv om det offentlige rommet er angitt med normal standard (presisert i parentes i tabellen).

4.3.2 Høy standard

Høy standard innebærer at enkelte prioriterte tiltak i VPOR Bjerke skal ha høyere kvalitet i materialbruk og utforming. Hva som inngår i høy standard for VPOR Bjerke fremgår av tabellen på neste side. Bygulvet legges i belegningsstein av høy kvalitet. Materialprøver og kvalitetstester skal leveres sammen med tilbud/priser. Innslag av offentlig kunst og/eller identitetsskapende elementer skal vurderes. På harde flater skal trær plantes i treplanteikum med tregruberist. Hva som er høy standard i denne planen er bestemt med utgangspunkt i områdets karakter samt mål og visjoner for utvikling av området. Ved høy standard kan det være aktuelt at enkelte elementer får en særegen design. Det er et premiss for designede løsninger at de utformes på en måte som gjør elementet enkelt å drifte og vedlikeholde.

	TILTAK	NORMAL STANDARD	HØY STANDARD
GATER	Fortau:	Asfalt	Naturstein, betong
	Kjørebane:	Asfalt	Asfalt (annet dekke kan vurderes)
	Kantutforming:	Naturstein	Design
	Gatevarme:	Ingen	Skal vurderes
	Beplantning:	Trær, busker	Trær, busker, stauder, blomster
	Møblement:	Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc.	Design
	Belysning:	Kommunal standard	Design
	Kunst/utsmykning:	Ingen	Kan vurderes
	Vannelementer:	Åpen overvannshåndtering	Åpen overvannshåndtering
	Universell utforming:	Standard	Design
	Overgangsfelt:	Standard	Bredt, opphøyd
GATETUN/ STRØKSGATER/ FORBINDELSER	Dekke:	Betong, asfalt, gatestein, tegl	Kombinasjon av materialer; naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, armert gress
	Gatevarme:	Ingen	Skal vurderes
	Beplantning:	Trær, busker	Trær, busker, stauder, blomster
	Møblement:	Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. (For alle sitte-, aktivitets-, og lekelementer skal design vurderes)	Design
	Belysning:	Kommunal standard	Design
	Vannelementer:	Åpen overvannshåndtering	Åpen overvannshåndtering
	Universell utforming:	Standard	Design
	Kunst/utsmykning:	Kan vurderes	Skal vurderes
TORG/PLASSER	Dekke:	Betong, asfalt, gatestein	Kombinasjon av materialer; naturstein, plasstøpt betong, tegl, metall, armert gress
	Gatevarme:	Ingen	Skal vurderes
	Beplantning:	Trær, busker (annen beplantning skal vurderes)	Trær, busker, stauder, blomster
	Møblement:	Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. (For alle sitte-, aktivitets-, og lekelementer skal design vurderes)	Design
	Belysning:	Kommunal standard	Design
	Kunst/utsmykning:	Kan vurderes	Skal vurderes, kan integreres i utforming/program
	Vannelementer:	Åpen overvannshåndtering	Åpen overvannshåndtering
	Universell utforming:	Standard	Design
	Programmering:	Skal vurderes	Gjennomtenkt og helhetlig programmering. Høy opplevelsesverdi (ref. "opplevelsesbarometeret" i KDP)
PARKER	Terreng/landskapsutforming:	Kan vurderes	Skal vurderes
	Dekke:	Grus, asfalt (annet materiale kan vurderes)	Naturstein, grus, tredekke, plasstøpt betong osv.
	Vegetasjonsbruk:	Trær, busker, gress (annen beplantning skal vurderes)	Trær, busker, gress, blomster/staudebed vurderes, årstidsvekster, høyt vedlikehold
	Møblement:	Standard sykkelstativer, søppelbøtter, etc. (For alle sitte-, aktivitets-, og lekelementer skal design vurderes)	Design
	Belysning:	Kommunal standard	Design
	Kunst/utsmykning:	Kan vurderes	Skal vurderes, kan integreres i utforming/program
	Vannelementer:	Åpen overvannshåndtering	Åpen overvannshåndtering
	Universell utforming:	Standard	Design

5.1 Oversikt over plan- og utredningstema

Tabellen nedenfor gir en oversikt over hvilke temaer som skal undersøkes og/eller konsekvensutredes i henhold til Forskrift om konsekvensutredninger vedlegg IV. I undersøkelsene skal det vektlegges hvilke muligheter og utfordringer de ulike alternativene gir, og hvordan disse skal håndteres.

I konsekvensutredningen skal konsekvensene av planforslaget belyses, og det skal vurderes og presenteres eventuelle avbøtende tiltak der det er aktuelt.

Noen temaer skal både undersøkes og utredes. Temaene i tabellen er utarbeidet med utgangspunkt i forskriften og supplert med egne temaer.

PLANFAGLIGE TEMAER I OPPFØLGENDE REGULERINGSPLAN	TEMAER SOM SKAL UNDERSØKES	TEMAER SOM SKAL KONSEKVENsutredes
Stedsutvikling	X	
Byromsstruktur og blågrønn struktur	X	
Bebyggelse, form, innhold og kvalitet	X	
Barn- og unges interesser	X	
Transport	X	X
Miljø	X	X
Landskap	X	X
Kulturminner og kulturmiljø	X	X
Realisering av planen	X	X

5.2 Program for plan- og utredningstema

Hensikten med undersøkelsene og utredningene er å få oversikt over hvilke muligheter og konsekvenser en utvikling i tråd med planalternativene gir, slik at disse er kjent både under utarbeidelse av, og når det fattes vedtak om planen. Hva som skal undersøkes og hva som skal konsekvensutredes er beskrevet i tabellen under.

Der ikke annet er angitt under ansvarlig i tabellen under, er det forslagsstiller for detaljregulering som er ansvarlig for utførelse av utredningene. Tabellen er ikke nødvendigvis uttømmende og endelig liste over plan- og utredningstema for hver detaljregulering vil avklares i forbindelse med område- og prosessavklaring for den enkelte detaljregulering og/eller grupper av detaljreguleringer. Ansvar for utredningene skal som hovedregel følge forslagsstiller.

1. STEDSUTVIKLING		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Rolle og identitet	Bjerkes rolle i Hovinbyen skal utforskes. Det skal beskrives hvilke behov Bjerke har for å styrke sin stedsidentitet og legge til rette for flere møteplasser og aktiviteter som kan støtte opp under og supplere nasjonalarenaen for trav. Det skal undersøkes hvordan planforslaget bygger opp under utviklingen av Hovinbyen og Bjerkes rolle i det nye byutviklingsområdet. Det skal i den enkelte detaljregulering undersøkes hvordan Bjerke kan utvikles til et aktivt og levende lokalsentrum og hvordan funksjoner og gode offentlige rom kan programmeres.	Beskrivelser og illustrasjoner
		ANSVAR FOR UTREDNINGEN
		Der ikke annet er angitt videre i tabellen, er det forslagsstiller som er ansvarlig for utførelse av utredning.
Forholdet til tilgrensende områder	Utvikling av Bjerke skal skje ut ifra et helhetlig perspektiv og med en kobling til tilgrensende områder som Årvoll i nord, Bjerkedalen og Risløkka i sørøst, Refstad i vest og Økern i sør. I forbindelse med detaljregulering av feltene N1, N2 og/eller Refstadveien må det undersøkes og belyses hvordan området vil støtte opp om og forholde seg til de langsiktige planene om en nedbygging av Trondheimsveien. Planarbeidet må svare på hvordan Bjerke utvikles til å bli en del av den lokale bystrukturen, med et finmasket nettverk av forbindelser til områdene rundt.	Beskrivelse og illustrasjoner
Sosial infrastruktur	Det skal redegjøres for plassering av barnehage med 12-avdelinger, og for om det totale barnehagebehovet ved full utbygging av området er dekket ved dette. Det må vurderes hvordan barnehagene, spesielt utearealene, kan utformes for å gi et tilbud til nabolaget utenfor åpningstidene. Det skal vises en variasjon av naturtro og opparbeidede utearealer med mulighet for ulike typer lek. Sol- og skyggestudier skal vises for utearealene.	Beskrivelser, analyser diagrammer
Idrettsanlegg, kultur og nærmiljøfunksjoner	Det skal undersøkes hvordan selve travbanen med tilhørende anlegg i økt grad kan brukes til andre aktiviteter. Det skal undersøkes om kultur-, idrett og andre nærmiljøfunksjoner kan styrkes i området og supplere eksisterende og planlagte tilbud i bydelen. Dette kan være kulturelle møtesteder, aktivitetssal, øvingslokaler, scene eller øvrig supplement til funksjoner i området. Etablering av utendørs nærmiljøanlegg som «gym for alle» o.l. skal undersøkes.	Beskrivelser, diagrammer
Kommunale arealbehov	Kommunale behov skal utredes for området for å avklare hvilke behov som eventuelt skal sikres i detaljregulering.	Utredning
		ANSVAR FOR UTREDNINGEN
		Oslo kommune ved EBY
2. BYROMSSTRUKTUR OG BLÅGRØNN STRUKTUR (KONKRETISERING AV BYPLANGREP)		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Gater og forbindelser	Det skal for detaljregulering av gater, gangveier, turveier og øvrige forbindelser beskrives kobling til helhetlig transportnettverk og målpunkter. Det skal undersøkes hvordan planområdet knytter seg på eksisterende bystruktur og forholder seg til omkringliggende områder. Forbindelsens rolle og funksjon må beskrives slik at man regulerer for en utforming som støtter ønsket trafikantprioritering. Detaljregulering for Refstadveien skal understøtte prinsippet om vei til gate og det skal velges en utforming/snitt som muliggjør trikk/kollektiv, gang/syssel og samtidig har en utforming som støtter opp under Refstadveien som en strøksgate med ønske om byliv. Det skal vises hvordan gatesnittet fungerer på optimal måte før en eventuell trikk etableres. Ved kommunal detaljregulering for Refstadveien bør hele Refstadveien fra brua over Trondheimsveien til Brobekkveien og Brobekkveien videre ned til Haraldrudveien reguleres samtidig for å sikre fremføring av kollektivtrasé langs hele strekningen. Konsekvenser for eiendommer av breddeutvidelse må belyses.	Beskrivelser, trafikkanalyse

Torg og møteplasser	Det skal i den enkelte detaljregulering undersøkes og avklares nøyaktig plassering, størrelse og avgrensning av torg/ møteplasser tilliggende det konkrete utbyggingsområdet. Plassering og størrelse skal undersøkes med tanke på forbindelser, hensiktsmessige byggefelt, funksjoner i 1.etg og lokalklimatiske forhold, samt sol-/skyggeforhold inkludert omkringliggende bebyggelse. Møteplassens rolle og identitet skal undersøkes både med tanke på det enkelte byroms egenart, men også sett i sammenheng med helheten og allerede etablerte byrom eller møteplasser. Det skal undersøkes hvilken byromsstruktur som kan bidra til positiv sosial kontroll og trygghet og hvilken bebyggelse som bidrar til en bymessig utforming av gater og byrom. Det skal undersøkes hvordan det konkrete byroms programmering svarer på områdets behov. Innhold og utforming av byrom skal være del av medvirkningsprosess i senere faser Sentrale vurderingstema for alle nye møteplasser skal være fleksibilitet, flerfunksjonalitet og mulighet for bruk av flere aldersgrupper.	Beskrivelser, kart, tegninger
Naturmangfold	Det skal redegjøres for hvordan det biologiske mangfoldet kan ivaretas og styrkes, og for hvordan grøntstrukturen kan være en sammenhengende biologisk korridor. Det skal redegjøres for, og illustreres med snitt og oppriss, hvordan tiltaket tilpasses eksisterende terreng. Undersøke om tilbakeføring av dagens treningsbane for hest (felt P3) rommer muligheter for å etablere en naturpark som utvidelse av turvei D2.	Vurdering etter Naturmangfoldloven, tegninger, beskrivelser
Blågrønn struktur	Det må undersøkes hvilken rolle det enkelte parkrom skal ha i Hovinbyens overordnede parkhierarki. Det skal sikres at parken inngår i et lokalt nettverk på Bjerke og har gode koblinger til områdets overordnede nettverk. Den enkelte parks størrelse skal vurderes i forhold til funksjon og innhold. Det skal vektlegges sambruk / flerbruk og undersøkes hvordan det enkelte rom skal gis innhold og flerfunksjonell bruk (organisert / egenorganisert / rekreasjon / biologisk mangfold / urban dyrking). Det skal undersøkes hvordan eksisterende blågrønn struktur kan ivaretas og videreutvikles som en kvalitet og ressurs for beboere og nærområdet. Det skal undersøkes hvordan biologisk mangfold kan styrkes i planområdet gjennom å etablere fungerende korridorer og forbindelser for kritiske arter. Det må undersøkes hvordan vegetasjon kan brukes i møteplasser, torg, gater og forbindelser slik at disse får et grønt preg og knytter seg til det overordnede parkdraget som føres inn gjennom området (P1 til turvei D2). Den til enhver tids gjeldende norm for Blågrønn faktor skal legges til grunn i detaljregulering.	Beskrivelser, kart, tegninger, utregninger

3. BEBYGGELSE, FORM, INNHOLD OG KVALITET

UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Høyder og utnyttelse	Høyder opp mot 28 meter (tilsvarende 8 boligetasjer) skal undersøkes for Bjerke nord. I felt N7 kan det undersøkes et hotelltårn med høyde opp til 53 meter. I felt N5 - N6 kan maksimalt 2 punkthus undersøkes med høyder opp til 42 meter. Det skal for planforslag med foreslått bebyggelse på høyder over 28 meter utredes et alternativ på under 28 meter. I Bjerke syd kan det kan det undersøkes et utredningsalternativ som viser større åpenhet omkring Bjerke gård hvor det tillates at høyder i felt S4 utforskes opp til 28 meter. Det skal undersøkes hvordan høyder påvirker solforholdene i tilliggende offentlige rom.	Beskrivelser, illustrasjoner, (snitt og perspektiver), fysisk modell, volumstudier, sol/skyggestudier, 3D-modell

Bebyggelsesstruktur og -typologi	Bebyggelsesstrukturer og typologier som bygger opp under områdets struktur som helhet skal utforskes. Valg av bygningstypologi skal begrunnes og det skal utforskes en variasjon av bebyggelsestypologi, boformer og planløsninger. Det skal ses på hvordan feltene kan oppnå en arealutnyttelse i tråd med angivelsene i planprogrammet og som gir gode boligkvaliteter og som tar hensyn til nærmiljøet.	Beskrivelser, illustrasjoner, (snitt og perspektiver), fysisk modell, volumstudier, sol/skyggestudier, 3D-modell
Høyhustypologi	Det skal undersøkes hvordan vind og turbulens som følge av høyhus påvirker lokalklimaet og beskrives eventuelt avbøtende tiltak.	Vindanalyse
Uteoppholdsarealer	Det må redegjøres for hvordan det enkelte prosjekt ivaretar krav til kvalitet i uteoppholdsareal i tråd med norm for uteoppholdsarealer og Strategisk plan for Hovinbyen. Vær og vind bør utredes for hvert uteområde. Det skal vises hvordan varierte og grønne uterom ivaretar mulighet for opphold, dyrking, lek og annen aktivitet tilpasset ulike aldersgrupper. Det skal undersøkes hvordan utearealer kan plasseres og utformes for å redusere støy og luftforurensning i boliger og uteoppholdsarealer.	Beskrivelse og illustrasjoner av sol/skyggeforhold, rommelighet og arealer.
Funksjonsmiks og sosial bærekraft	Det skal undersøkes hvordan den enkelte detaljregulering kan støtte opp om at Bjerke skal ha et mangfold av boligtyper. Det skal undersøkes og beskrives hvordan det kan tilrettelegges for at innbyggerne kan bo i området gjennom et livsløp og kan finne nye boligtyper i nærmiljøet når nye behov oppstår. Det skal undersøkes hvordan man kan utforme boligprosjekter som legger til rette for økt grad av sambruk, deling og sosialt naboskap. Miks av leiligheter som gjør at man kan bli boende i området både ved familieførøkelse, skilsmisse, og andre endringer av livssituasjon.	Beskrivelse og illustrasjoner
Kvalitet og utforming	Hvordan kan bebyggelsesstruktur, arkitektoniske kvaliteter og farger bidra til å gi området en identitet og bymessig utforming som tilfører nærmiljøet et variert, men helhetlig formuttrykk. Hvordan kan en ombygget eller ny bebyggelse ta opp i seg viktige historiske elementer. Det skal undersøkes hvordan forholdet mellom bebyggelse og uterom sikrer kvaliteter i boligene og utearealene. Forholdet mellom offentlige, private og halvoffentlige arealer skal synliggjøres.	Beskrivelse og illustrasjoner

4. BARN OG UNGES INTERESSER

UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Barn og unges interesser	Det skal undersøkes hvordan barn og unges behov og ønsker for møteplasser og funksjoner skal gi innhold til byrom, førsteetasjer og eventuelt indre bane. Det må beskrives hvordan det kan etableres møteplasser og aktivitetsområder på tvers av generasjoner. Det skal undersøkes hvordan barn og unges behov kan ses i sammenheng med vitalisering av kulturmiljøet. Hvordan kan leke- og møteplasser for barn og unge supplere eksisterende tilbud i lokalmiljøet. Arealer og anlegg, herunder viktige gangforbindelser, som benyttes av barn og unge til lek, opphold og aktivitet, skal kartlegges og redegjøres for. Dersom tiltaket er i konflikt med barn og unges interesser og bruk av området skal det skaffes fullverdig erstatningsarealer, iht. rikspolitiske retningslinjer for barn og unge.	Ungdomsverksted, spørreundersøkelser eller annen egnet medvirkning. Målsetninger for barn og unges bruk av området skal beskrives. Det skal gjennomføres en analyse av konsekvenser.

5. TRANSPORT		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Gående og syklende	Forbindelsene for gående skal styrkes ved behov og eventuelt tydeliggjøres i forbindelse med den enkelte detaljregulering. Undersøke hvordan det enkelte prosjekt bidrar til nedbygging av barrierer. Undersøke hvordan kryssninger kan utformes trygt og bymessig. Traséer for gjennomgående og interne forbindelser for gående og syklende skal beskrives og vurderes og det skal redegjøres for hvordan disse skal utformes for å ivareta føringene i VPOR Bjerke.	Beskrivelser, diagrammer, analyser, beregninger, kart
Kollektivtransport	Undersøke fremtidige endringer i kollektivnettet for å finne fram til hva som skal legges til grunn for design av Refstadveien, herunder både tverrsnitt og design av holdeplass.	Vurdering fra faginstans. Beskrivelser, illustrasjoner og analyser
		ANSVAR FOR UTREDNINGEN
		Forslagsstiller i samarbeid med Sporveien, Ruter, Bymiljøetaten
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Bilbruk og parkering	Utforske lokale tiltak og virkemidler som kan bidra til å nå nullvekstmålet om at økning i persontransport skal tas med kollektiv sykkel og gange, med løsninger som bildeling, parkeringsdekning i henhold til parkeringsnormen og bedre tilgjengelighet til kollektivtilbud. Gjeldende parkeringsnorm bygger opp om ønsket om redusert privatbilisme og økt grønn mobilitet. Trafikale og arealmessige virkninger av antall parkeringsplasser skal beskrives. Det skal redegjøres for hvordan planforslaget ivaretar og sikrer trygg skolevei og trygge omgivelser for barn.	Beskrivelser, diagrammer, analyser (trafikkanalyse), beregninger, kart
	HVA SKAL KONSEKVENSUTREDES? Beskrive trafikale konsekvenser av eksisterende og nyskapt trafikk ved hjelp av transportmodell og trafikkberegninger. Trafikksikkerhet skal beskrives særskilt. Konsekvenser av større arrangementer for trafikal infrastruktur skal beskrives. Det skal redegjøres for nødvendige tiltak i vei- og gatenettet som følge av den planlagte utbyggingen. Det må redegjøres for samlet turproduksjon med fordeling på reisemidler og behov for tilrettelegging for de ulike trafikantgruppene. Refstadveien: Det skal konsekvensutredes hvordan Refstadveiens tverrsnitt og utforming skal støtte opp under overordnede ambisjoner om «fra vei til gate» og hvordan gatens utforming skal bidra til å etablere gode og trygge gang- og sykkelforbindelser, både langs Refstadveien og på tvers av den. Samtidig skal det utredes hvordan gatens utforming skal støtte opp om by- og gateliv, med fokus på Bjerke nord, mellom feltene N2 og N6. Konsekvenser for etablering av offentlig infrastruktur og utvidelse av Refstadveiens bredder må dokumenteres med fokus på omfanget av behov for å beslaglegge private eiendommer.	Beskrivelser, diagrammer, analyser (trafikkanalyse), beregninger, kart

UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Varelevering, nyttetraffikk og snøopplag	Det skal undersøkes muligheter for samordnet, bytilpasset og utslippsfri varelevering for området næringsliv. Herunder undersøke muligheten for å etablere mindre knutepunkter for varelevering fra sentrale byrom som gate, plass og eventuell parkeringslomme skal vurderes. Det skal i forbindelse med detaljregulering for første delfelt i Bjerke syd undersøkes hvordan løsning for lagring og/eller håndtering av snø for travbanen skal sikres.	Beskrivelser, diagrammer, analyser, beregninger, kart
Travbanens trafikk	Det må vises hvordan atkomstsystem særlig for servicetransport til travbanen med tilhørende funksjoner løses.	Beskrivelser, diagrammer, analyser, beregninger, kart
Trafikk til hotell/ konferanse samt eventuell øvrig offentlig og privat tjenesteyting	Det må vises hvordan logistikk til hotell og konferanse skal løses. Herunder drift samt gjestetrafikk. Det må vurderes om det skal anlegges egne parkeringsplasser for gjester eller om dette kan løses som sambruk med travets funksjoner.	Beregninger, beskrivelser, illustrasjoner, analyser, kart.
6. MILJØ		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Klima og miljø	Klimakonsekvenser av planforslag skal vurderes og synliggjøres. Det skal redegjøres for hvordan utbyggingsprosjektenes klimagassutslipp er i tråd med overordnede krav, og bidrar til å redusere indirekte utslipp samt er robuste mot klimaendringer og ikke øker klimasårbarheten i nærområdet. Redegjøre for hvordan planområdet skal få robuste løsninger som tåler de uønskede konsekvensene av klimaendringene. Redegjøre for hvordan planen bidrar til å nå kommunens mål om redusert energiforbruk og klimagassutslipp og redegjøre for hvordan kommunens klimakriterier ivaretas.. Miljøgevinst- og ulempe ved bevaring av bebyggelse samt mulighet for gjenbruk av bygningsmaterialer. Det skal vurderes hvorvidt det kan være aktuelt med ombruk av elementer og om bevaringsverdige bygninger og elementer kan gis videre liv dersom det gis en ny bruk eller ny funksjon.	Beskrivelser, illustrasjoner, beregninger og analyser – evt. klima- og miljøprogram
Avfallsløsning	Avklare hvilken løsning som er best egnet for området og som gir best kost/ nytte. Dette må ses i sammenheng med antall boliger og bebyggelsesstruktur.	Beskrivelser og illustrasjoner
	Det skal lages en helhetlig og bytilpasset renovasjonsplan for boligene i planområdet samtidig med planlegging av bystrukturen.	ANSVAR FOR UTREDNINGEN
	Det skal avklares behov for minigjenbruksstrasjon. Ved anleggelse skal det vurderes mulighet for å tilrettelegge for bytte- og låneordninger og utforming som møteplass og for sambruk på tvers av sektorer og brukergrupper.	Forslagsstiller i samarbeid med Renovasjonsetaten
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Luft	Luftforurensning og behov for eventuelt avbøtende tiltak skal utforskes. Før boliger bygges må det undersøkes om de oppfyller krav og retningslinjer.	Beregninger, analyser, kart
	HVA SKAL KONSEKVENsutredes?	PRESENTASJONSFORM
	Hva vil utbyggingen føre til for luftkvaliteten på eiendommen og i området, da særlig på tilgrensende eiendommer. Hva er konsekvensen av tiltak for å forbedre luftkvaliteten.	Beregninger, analyser, beskrivelse, tegninger

UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Grunnforhold og overvannshåndtering	Det skal undersøkes helhetlige løsninger som ivaretar lokal og åpen overvannshåndtering og sikre flomveier, jf. Overvannsstrategien for Oslo kommune.	Redegjørelse på bakgrunn av eksisterende rapporter og foreliggende data om grunnforhold og grunnforurensning.
	Det skal undersøkes hvordan bekkeåpning og/ eller overvannshåndtering kan være en ressurs som klimatilpasningstiltak samtidig som den utformes for å gi kvaliteter til byrommene og nabolaget.	Tekstlig beskrivelse/analyse, kart og prinsippsnitt/ illustrasjoner
	HVA SKAL KONSEKVENSUTREDES?	PRESENTASJONSFORM
	Hvordan eventuell bearbeiding av landskapet påvirker avrenning av overvann og fundamentering av eksisterende bygninger og anlegg.	Beregninger, beskrivelser, illustrasjoner, kart
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Støy	Det skal undersøkes hvordan bygningsmassen kan utformes for å skjerme områdene omkring mot støy. Utforming og løsning skal ses i sammenheng med tilgrensende eiendommer for å skjerme i størst mulig grad.	Beregninger, beskrivelser, illustrasjoner, kart
	Det skal undersøkes hvordan støykrav i overordnede planer kan oppfylles og hvilke konsekvenser dette vil medføre for utforming av boligbebyggelsen og bokvalitet.	
	HVA SKAL KONSEKVENSUTREDES?	PRESENTASJONSFORM
	Det skal gjennomføres støyberegninger med støykart og redegjørelse, jf. Veileder til retningslinjer for behandling av støy i arealplanleggingen (T-1442).	Beregninger, analyser, tegninger, kart
	Utbyggingens konsekvenser for støybelastning på egne fasader og eventuelle leiligheter, samt refleksjon av støy mot nabobebyggelse. Hva er konsekvensen av tiltak for å forbedre støysituasjonen.	
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Klimavennlig byggeri	Det skal utarbeides et kvalitetsprogram for miljø og energi ved regulering av utbyggingsprosjekter på mer enn 15 000 m² BRA ihht. § 9 i kommuneplan Oslo mot 2030 (2015). Kvalitetsprogrammet bør redegjøre for prosjektets miljøambisjon med hensyn til transport, energibruk, utslipp, materialvalg og massehåndtering, samt oppfølging gjennom alle ledd frem til ferdigstillelse. Det skal redegjøres for hvordan gående kan ferdes trygt i nærområdet under anleggsfasen.	Kvalitetsprogram for miljø og energi
	Som en del av kvalitetsprogrammet skal det etableres konkrete mål for reduksjon av klimagassutslipp i tråd med Oslo kommunes strategi fram mot 2030. Målene kan eksempelvis være rettet mot krav til bruk av lavutslippsmaterialer, energiløsninger som kan erstatte fossil energi i andre sektorer og reduksjon av utslipp i forbindelse med transport i både byggefase og drift.	
7. LANDSKAP		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Landskap	Hvordan kan nytt terreng, der det er nødvendig, tilpasses dagens landskap, bebyggelse og håndtering av overvann.	Beskrivelse og illustrasjoner, fjernvirkningsstudie
	Det skal redegjøres for hvordan eksisterende kvaliteter knyttet til fjordutsikt og øvrige landskapselementer videreføres. Det må belyses og dokumenteres hvordan endelig plassering og utforming av offentlige rom i Bjerkebandets forløp vest for Bjerkebanen ivaretar åpenhet til og utsyn til Oslo-amfiet.	
	HVA SKAL KONSEKVENSUTREDES?	PRESENTASJONSFORM
	Konsekvenser for fjernvirkning av utbyggingen skal dokumenteres. Standpunkter for fjernvirkningsstudier besluttet i forbindelse med område- og prosessavklaring for den enkelte detaljregulering.	Beskrivelse og illustrasjoner, fjernvirkningsstudie

8. KULTURMINNER OG KULTURMILJØ		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Tribuneanleggene	Det skal utredes om tribuneanleggene kan integreres i et attraktivt lokalsentrum sammen med ny bebyggelse mellom disse og Refstadveien. Undersøke om ombruk gjennom transformasjon av bygningene (hovedtribunen, 1. plass og 2. plass) kan bidra i en bærekraftig byutvikling med tidsdybde.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
Torg og møteplasser	Undersøke om ombruk av eksisterende arealer i Bjerke gårds hage og travsportens treningsareal kan bidra til utvikling av torg/møteplasser og parker.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
UNDERTEMA	HVA SKAL KONSEKVENsutredes?	PRESENTASJONSFORM
Travanlegget som helhetlig kulturmiljø og enkeltelementer	Identifisere og beskrive kulturminnene. Undersøke hvordan verdibevarende, gjenbruk/ombruk og transformasjon av enkeltkulturminner og anlegg kombinert med nybygging kan bidra i byutviklingen.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
Bjerke gård	Identifisere og beskrive kulturminnene. Det skal undersøkes ulike verdibevarende bruk som tunet kan være egnet for, og (følgekonservenser) fordeler og ulemper av disse løsningene for de ulike elementene tunet består av. Det skal undersøkes bruk som bidrar til å løfte hagen fram som identitetsskapende element i området, og aktivisere hagen som kvalitet i lokalmiljøet.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
Travbanen som kulturmiljø og enkeltminner	Kulturminnene skal kartlegges, delområder fastsettes, verneverdi, påvirkning og konsekvens av planens innhold utredes.	Kulturminneanalyse - tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
Bjerke gård med kulturlandskap og Refstaddammen som helt gårdsmiljø og enkeltelementer Vurderes både som eldre gård og som del av travanlegget	Kulturminnene skal kartlegges, delområder fastsettes, verneverdi, påvirkning og konsekvens av planens innhold utredes.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
Konsekvens for kulturminner av høy verneverdi/ kulturhistorisk verdi i nærområdet. Herunder bla. rekkehusene i Eltonveien og punktbløkkene langs Trondheimsveien	Kulturminnene skal kartlegges, delområder fastsettes, verneverdi, påvirkning og konsekvens av planens innhold utredes.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
Automatisk fredete kulturminner	Hensynet til automatisk fredete kulturminner skal avklares i KU knyttet til detaljregulering. Der det gjøres funn skal det vurderes om lokaliteten kan og bør bevares in situ, og eventuelt formidles/tilrettelegges. Eventuelt må dispensasjon fra kulturminneloven avklares og vilkår for denne.	Tekstlig presentasjon supplert med fotografier, diagrammer, tegninger, fotocollage.
9. REALISERING AV PLANEN		
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Finansiell gjennomførbarhet	Det må i detaljregulering redegjøres for investeringsbehov og kostnader ved de ulike byplanelementene som beskrevet i VPOR. Behov for rekkefølgebestemmelser må avklares.	Tekst, tegninger, analyser, beregninger
	Det må avklares en gjennomførings- og driftsløsning for eventuelle offentlige funksjoner på indre bane, før det konkluderes om dette skal realiseres.	ANSVAR FOR UTREDNINGEN
	Utviklingen skal være økonomisk- og sosialt bærekraftig. Tiltak skal være hensiktsmessige og ikke ha større omfang enn det utviklingen i området påvirker av nye behov.	Oslo kommune ved EBY i samarbeid med forslagsstiller

Avhengigheter	Det må undersøkes om nedgraving av høyspent for å klargjøre Bjerke syd for boligutvikling utløser krav til erverv eller andre eiendomsrettslige avhengigheter.	Tekst, tegninger, analyser
		ANSVAR FOR UTREDNINGEN
		Oslo kommune
Teknisk infrastruktur	Teknisk infrastruktur under bakken skal kartlegges og konsekvenser som følge av nye tiltak skal redegjøres for i henhold til føringene i Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL).	Tekst, tegninger, analyser
UNDERTEMA	HVA SKAL UNDERSØKES?	PRESENTASJONSFORM
Konsekvenser i anleggsperioden	Det skal undersøkes hvordan arbeidet kan være minst mulig belastende for området rundt. Miljømessige og trafikale belastninger på nærområdet skal minimeres, og det skal utarbeides en plan for avbøtende tiltak. Det er viktig å hensynta barn i anleggsperioden, særlig med tanke på trafikkavvikling til/fra byggeplassen, slik at barn kan ferdes trygt.	Plan for etappevis utbygging og avbøtende tiltak i anleggsperioden. Beregninger, beskrivelser, illustrasjoner, kart.
	HVA SKAL KONSEKVENsutREDES?	PRESENTASJONSFORM
	Det skal redegjøres for miljømessige og trafikale konsekvenser av anleggsarbeidet.	Beregninger, tekst

Risiko- og sårbarhetsanalyser (ROS)

Samfunnssikkerhet og beredskapsmessige interesser skal ivaretas i all planlegging. Ved utbygging skal risiko- og sårbarhetsforhold synliggjøres. Analysen skal være en gjennomgang av de aktuelle risiko- og sårbarhetsmomenter med redegjørelse for sannsynlighet og avbøtende tiltak. ROS-analyse skal utarbeides med utgangspunkt i veileder for risiko- og sårbarhet fra Direktoratet for samfunnssikkerhet og beredskap.

5.3 Metode og fremstilling

Konsekvensutredninger og analyser i oppfølgende reguleringsplaner skal bygges opp av tre hovedtrinn for hvert fagtema som utredes:

- Beskrivelse av dagens situasjon
- Beskrivelse av tiltaket
- Beskrivelse, beregning og vurdering av tiltakets effekt på, og konsekvenser for de ulike temaene

De enkelte temaene skal belyses gjennom analyse, tekst og hensiktsmessige illustrasjoner. Aktuelle utredningstema er de temaene som antas å ha vesentlig betydning for miljø og samfunn. Forhold som er tilstrekkelig utredet i planprogrammet eller andre gjeldende planer skal gjengis i reguleringsplan og ikke utredes på nytt. Nyere kunnskap eller endrede rammebetingelser kan føre til at behovet for utredninger utvides eller reduseres. Det vil ikke være behov for at alle tema undersøkes og utredes i hver enkelt detaljregulering. Temaene må derfor tilpasses den enkelte situasjon og behov, og det avgjøres i område- og prosessavklaring ved oppstart av reguleringsplanarbeid hvilke temaer som skal undersøkes eller utredes.

Dersom det avdekkes betydningsfulle negative konsekvenser av tiltaket, skal det for hvert fagtema beskrives avbøtende tiltak. Avbøtende tiltak må utredes og illustreres til samme nivå som selve utrednings-/planalternativet. I den grad avbøtende tiltak ikke integreres i det endelige planalternativet må dette begrunnes særskilt.

Tiltakshaverne skal, med grunnlag i de utredninger som gjennomføres, komme med en anbefaling av valgt alternativ og standard. Anbefalingen skal begrunnes.

Spesielt for konsekvensutredning for viktige kulturminner og kulturmiljø er at vurdering av sårbarhet skal inngå i sammenheng med verneverdivurderingen. I metoden for konsekvensutredningen beskrevet i Statens vegvesens håndbok inngår ikke sårbarhetsvurderinger. I *Rettleiar Kulturminne og kulturmiljø i konsekvensutgreiningar 2003 RA*, inngår sårbarhetsvurdering i verneverdivurderingen av kulturminnene.

Konsekvensutredninger skal normalt inngå i planbeskrivelsen. Det skal utarbeides et ikke-teknisk

sammendrag av konsekvensutredningen som innarbeides i planbeskrivelsen som sendes til Plan- og bygningsetaten. På bakgrunn av de vurderinger og resultater som har fremkommet i undersøkelsene og utredningene skal alle eventuelle planalternativ kunne fremmes som selvstendige planforslag. Forslagstiller skal, med grunnlag i undersøkelsene og utredningene som gjennomføres, komme med en faglig anbefaling i detaljregulering.

5.4 Videre planlegging og prosess

Planprogrammet med veiledende plan for offentlige rom var til offentlig ettersyn 09.08.2019-23.09.2019, og ble oversendt fra Plan- og bygningsetaten til Rådhuset for politisk behandling juni 2020.

5.4.1 Involvering og samarbeid

Medvirkning

I påfølgende arbeid med offentlige rom og etablering av offentlige virksomheter skal bydel og lokalmiljø involveres slik at utforming og programmering svarer ut lokale behov. Det skal særlig tilrettelegges for deltakelse fra barn og unge og eventuelle andre grupper med særlig behov for tilrettelegging i medvirkningen. Dette skal gjøres både i startfasen av planarbeidet, og i høringsperioden. Det må redegjøres for den enkelte forslagsstilleres opplegg for medvirkning utover plan- og bygningslovens lovbestemte krav, i forbindelse med anmodning om oppstartsmøte.

Det skal særlig tilrettelegges for deltakelse fra barn og unge og eldre, med fokus på å få til en aldersvennlig by- og stedsutvikling. Det må redegjøres for den enkelte forslagsstilleres opplegg for medvirkning utover plan- og bygningslovens lovbestemte krav, i forbindelse med anmodning om oppstartsmøte.

Tverretatlig samarbeid

Kommunal koordineringsgruppe /Grønt teknisk forum for gjennomføring av VPOR og VPKL-tiltak
Det bør etableres en kommunal koordineringsgruppe på direktørnivå, koordineringsgruppen for gjennomføring i Hovinbyen, der relevante etater for gjennomføring av tiltakene deltar, slik som PBE, BYM, EBY, REN og VAV. Koordineringsgruppen bør ledes av BYM, og planleggingsområdet er utvidet til å inkludere blant annet Bjerke. Dersom koordineringsgruppen for gjennomføring i Hovinbyen avvikles på sikt, kan

fremtidig koordinering av gjennomføring for Bjerke gjøres gjennom Grønt teknisk forum (GTF).

Kommunal samarbeidsgruppe for koordinering av kommunale behov og gjennomføring av tiltak

Det bør vurderes å etablere en kommunal samarbeidsgruppe for planområdet. Gruppen bør koordinere kommunale behov, gjennomføring av offentlige tiltak og tiltak som er nødvendig for ønsket byutvikling. Dette er tiltak som spenner fra nedgraving av høyspent og omlegging av VA-ledningene til samordning av kommunale arealbehov og mulighet for sambruk på tvers. Den kommunale samarbeidsgruppen bør ledes av EBY. Gruppen bør bestå av representanter fra relevante etater, inkludert Kulturetaten, Bymiljøetaten, Utdanningsetaten og Plan- og bygningsetaten samt bydelen og Oslobygg KF.

Samarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere

Det bør vurderes om det skal etableres et grunneiersamarbeid mellom Oslo kommune og grunneiere/utbyggere innenfor planområdet. Kontakt, informasjon og samarbeid vil så langt det er hensiktsmessig, kunne styres gjennom denne gruppen. Grunneiere og utbyggere motiveres til gjensidig samarbeid om utvikling av området gjennom et godt

miljø- og kvalitetsarbeid.

5.4.2 Private detaljreguleringer (inkludert hva som skal reguleres samlet)

Planprogrammet forutsetter ikke at det utarbeides én samlet reguleringsplan for hele planområdet, men har lagt til rette for en etappevis utvikling over tid. Sammen med disse detaljreguleringene må det også gjennomføres konsekvensutredning jfr. tabell for plan- og utredningstema i kap. 5.2.

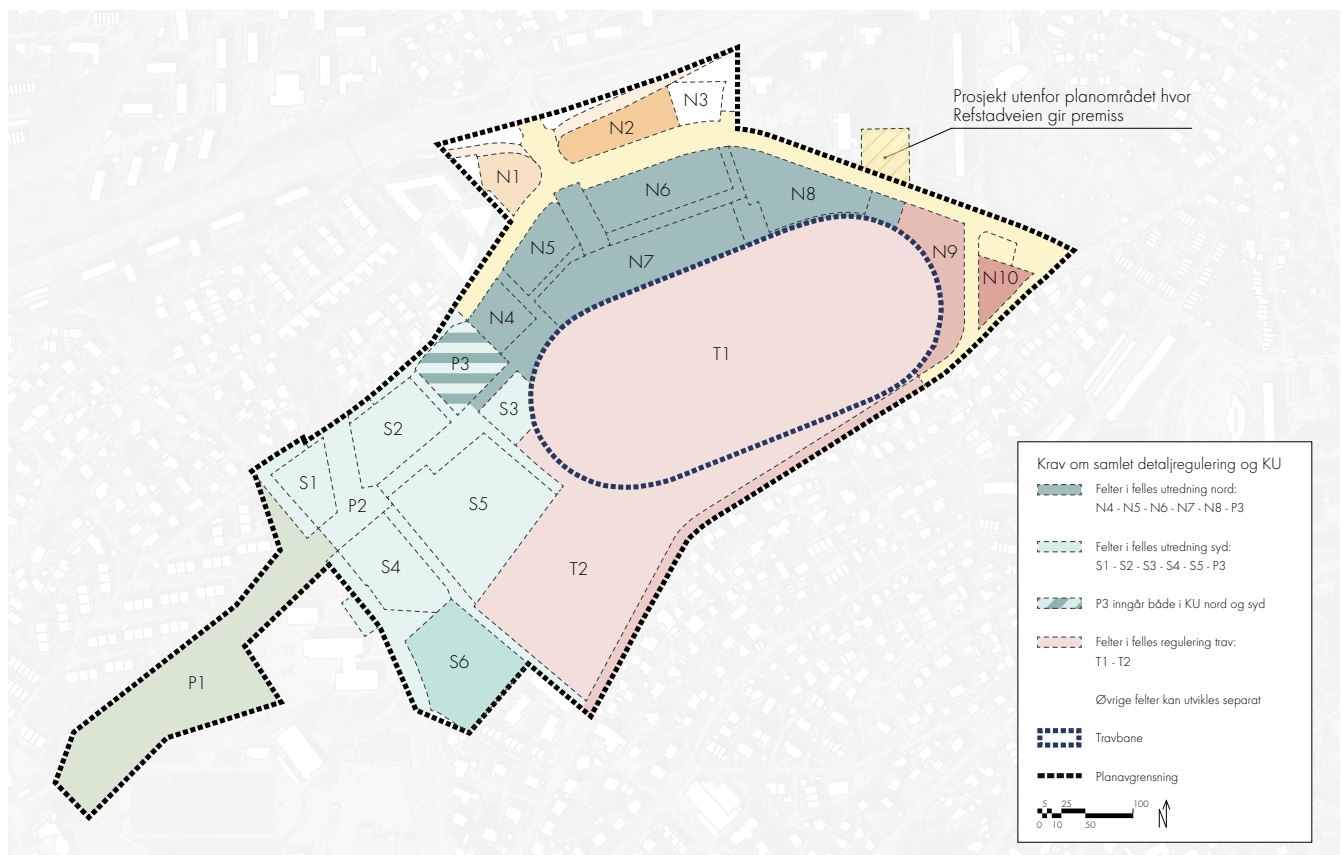
Konsekvensutredning for nord-området skal følge første detaljregulering innenfor felt i nord og konsekvensutredning for sør-området skal følge første detaljregulering innenfor felt i sør.

Krav til felles detaljregulering

Det stilles krav om felles regulering av følgende felter:

1. Nord: N4 – N5 – N6 – N7 – N8 – P3
2. Syd: S1 – S2 – S3 – S4 – S5 – P3
3. Trav: T1 – T2

Inndeling av felter for videre detaljregulering. Felt P3 (Bjerke gård med gårdspark) inngår i begge konsekvensutredninger, og reguleres i den detaljregulering som kommer først.



5.4.3 Oppfølging av sosial, kulturell og idrettslig infrastruktur

Kommunale arealbehov, utover areal til barnehage og offentlige rom er i liten grad avklart i forbindelse med planprogrammet, selv om medvirkning gjennomført i forbindelse med planprogrammet viser at det er et stort savn etter en rekke funksjoner og tilbud hvor det ville vært naturlig at kommunen har en rolle. Kommunen v/EBY har i program for utredning fått ansvar for en samlet utredning og avklaring av kommunale arealbehov for området. Dette gir mulighet for å tenke sambruk og smart utnyttelse av arealer på tvers av kommunens ulike sektorer, samtidig som kommunens arealbehov, rolle og investeringsvilje i området vil kunne avklares tidsnok til å gi forutsigbarhet i detaljreguleringsprosessene.

Den kommunale samarbeidsgruppen beskrevet i kapittel 5.4.1 vil være sentral for koordinering av behov og for å tenke på tvers av sektorer. Det bør vurderes om det er behov for at tiltak innen sosial, kulturell og idrettslig infrastruktur følges opp gjennom mulighetsstudier med gjennomføringsplaner ved ansvarlig fagetat. Dette gjelder tema som eventuell lokalisering av bibliotek og programmering av parken som frigis som følge av nedleggelse av treningssløyfen.

5.4.4 Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL)

Parallelt med planarbeidet lages det en veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL), som skal beskrive volumer og traséer for vann, avløp, fjernvarme, elektriske anlegg, IKT-/ teleanlegg og prinsipper for overvannshåndtering for området. Arbeidet med VPKL for Bjerke gjennomføres parallelt med utarbeidelsen av planprogram og VPOR. VPKL sendes på intern høring til aktuelle kommunale etater i etterkant. BYM har gjennomføringsansvaret for VPKL-arbeidet for Bjerke, og Vann- og avløpsetaten bistår med sin fagkompetanse.

5.4.5 Regulering og gjennomføring av VPOR og VPKL-tiltak

Regulering

Regulering av VPOR-tiltak i planområdet skjer som hovedregel ved at tiltak eller deler av tiltak tas med i private detaljreguleringsplaner og gis en utforming som er i samsvar med retningslinjene i VPOR og de planbestemmelser som vedtas av Bystyret. I noen tilfeller kan det være nødvendig for kommunen å regulere inn et tiltak i egen plan fordi det er viktig å få en tidlig avgrensning mot private planer. I slike situasjoner er som hovedregel BYM

eller PBE forslagsstiller for planen. I tilfeller der EBY er grunneier for utbyggingstomter som er viktige for byutvikling, har EBY samme ansvar som private forslagstillere.

Offentlige tiltak

Et offentlig tiltak er et tiltak som reguleres til offentlig (o) i reguleringsplaner. VPOR-tiltak skal i hovedsak reguleres til offentlig formål, men noen ganger kan det være hensiktsmessig med et privat formål, men med allmenn tilgjengelighet. Byplangrepets struktur for en helhetlig, fysisk utforming av Bjerke og alle prioriterte VPOR-tiltak skal reguleres til offentlig formål.

Utforming av rekkefølgebestemmelser i detaljreguleringer

Angitt byutvikling og utbygging på Bjerke er avhengig av at høyspentkabel er nedgravd og VA-ledninger lagt om. Omlegging av den tekniske infrastrukturen må samkjøres. Samtidig vil aktuelle gater som teknisk infrastruktur legges i, bli opparbeidet i henhold til VPOR. I tillegg vil det være flere rekkefølgekrav knyttet til VPOR, som må avklares nærmere i den enkelte detaljreguleringsplanen. PBE knytter rekkefølgebestemmelser til relevante tiltak i de enkelte reguleringsplanene.

Prosjektering og bygging

Det pågår en dialog om prosjektering og bygging av store offentlige tiltak vil skje i regi av Oslo kommune. I tilfeller hvor offentlige tiltak etter utbyggingsavtale skal leveres som realytelser av private utbyggere, har Bymiljøetaten normalt ansvaret for å utforme kravspesifikasjon, godkjenne byggeplan og overtakelse av ferdig anlegg i samarbeid med aktuelle etater (jf. Ensjømodellen). Søknadsbehandling etter plan- og bygningsloven fastsettes i den enkelte reguleringsplansak.

Gjennomføringsansvar

- Plan- og bygningsetaten (PBE) er ansvarlig for å behandle detaljreguleringsplaner og godkjenne byggesaker innenfor planområdet
- Det pågår en kommunal dialog om ansvaret som gjennomføringsorganisasjon på Bjerke.
- Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) utarbeider en kostnadsvurdering og en gjennomføringsstrategi for VPOR-tiltakene. Finansierings- og gjennomføringsplan utarbeides etter politisk behandling. EBY er også ansvarlig for forhandling av utbyggingsavtaler. BYM vil bli involvert i

forhandlingene.

- Enkelte VPOR -tiltak bør ha offentlig gjennomføring. Tiltak som kan være egnet for offentlig gjennomføring er:

- Refstadveien
- Park syd (P1)
- Gang-/sykkelvei vest i Refstadveien
- Økern Torgvei
- Nedgraving av høyspent
- Økernveien

nærheten av de enkelte feltene og/eller prioriterte elementer.

Den kommunale koordineringsgruppen på direktørnivå/ Grønn teknisk forum (GTF), som beskrevet i kapittel 5.4.1, bør sikre koordinert gjennomføring av VPOR og VPKL tiltak. Relevante etater for gjennomføring av tiltakene (PBE, BYM, EBY, VAV) deltar under ledelse av BYM. Tiltakshaveransvaret for offentlige tiltak avklares i utbyggingsavtalene. Som hovedregel skal offentlige rom overdras vederlagsfritt til Oslo kommune etter at tiltaket er gjennomført og godkjent av Bymiljøetaten.

Finansiering og gjennomføring av offentlige tiltak i VPOR

Hovedprinsippet for finansiering av tiltak er at grunneiere/utbyggere bærer kostnadene i forbindelse med etableringen, jfr. det generelle forutsigbarhetsvedtaket som er del av Kommuneplan 2015. Offentlige infrastrukturtiltak inkluderer, i tillegg til VPOR-tiltak over bakken, også nødvendig infrastruktur under bakken som; nedlegging av høyspentkabel, omlegging av VA-ledninger og øvrig infrastruktur som fremkommer i VPKL. Dette forutsetter at tiltakene er nødvendige for gjennomføring av planvedtak og at grunneiernes/utbyggernes utgifter står i rimelig forhold til utbyggingens art og omfang og kommunens bidrag til gjennomføring av planen, jfr. plan- og bygningslovens § 17-3.

Tiltak sikres gjennom rekkefølgebestemmelser som forutsettes oppfylt ved at et tiltak opparbeides (realytelse) eller bekostes (kontantbidrag). Private bidrag og tiltakshaveransvar fastsettes endelig i egen utbyggingsavtale mellom kommunen og grunneier/utbygger. Offentlige tiltak inkluderer ikke lovpålagt sosial infrastruktur.

Summen av tiltakene beskrevet i VPOR er vurdert som nødvendige for å kunne realisere ønsket bolig- og næringsutvikling på Bjerke. Av gjennomføringshensyn vil det som hovedregel bli knyttet rekkefølgebestemmelser til utvalgte tiltak i

6.1 Uttalelser ved varsel om oppstart

Det kom inn totalt 20 høringsuttalelser i forbindelse med varsel om oppstart av planprogram for Bjerke travbane og området rundt med frist 25.08.2017. Uttalelsene er tematisk kommentert i vedlegg VII Innspill ved varsel om oppstart. Der er også uttalelsene i sin helhet lagt ved.

6.2 Uttalelser ved offentlig ettersyn

Forslag til planprogram med VPOR var på offentlig ettersyn i perioden 12.08.2019 til 23.09.2019. Det kom totalt 37 uttalelser. Alle uttalelsene er oppsummert og kommentert i vedlegg VIII Innspill ved offentlig ettersyn. Der er også uttalelsene i sin helhet lagt ved.

Under følger en liste over uttalelsene og en tematisk oppsummering av de mest sentrale innspillene, samt Plan- og bygningsetatens kommentarer til disse.

6.2.1 Liste over uttalelsene

Bydeler

- | | |
|--------------------------------------|------------|
| 1. Bydel Bjerke, Bydelsutvalget | 14.10.2019 |
| 2. Bydel Bjerke, barnas representant | 19.09.2019 |

Kommunale etater og instanser

- | | |
|--|------------|
| 3. Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap | 06.09.2019 |
| 4. Ruter | 28.09.2019 |
| 5. Klimaetaten | 19.09.2019 |
| 6. Renovasjonsetaten | 19.09.2019 |
| 7. Vann- og avløpsetaten (VAV) | 23.09.2019 |
| 8. Eiendoms- og byfornyelsesetaten (EBY) | 27.09.2019 |
| 9. Undervisningsbygg Oslo KF | 29.09.2019 |
| 10. Bymiljøetaten (BYM) | 31.09.2019 |
| 11. Byantikvaren (BYA) | 13.11.2019 |

Fylkesmann og fylkeskommune

- | | |
|----------------------------------|------------|
| 12. Fylkesmannen i Oslo og Viken | 16.09.2019 |
|----------------------------------|------------|

Statlige aktører

- | | |
|---------------------------------|------------|
| 13. Statens Vegvesen Region øst | 02.10.2019 |
|---------------------------------|------------|

Interesseorganisasjoner

- | | |
|---|------------|
| 14. Bjerke Panorama Sameie | 06.09.2019 |
| 15. Linderud og omegn Vel | 11.09.2019 |
| 16. Oslo Travklubb | 21.09.2019 |
| 17. Bjerke biblioteks venner | 23.09.2019 |
| 18. Bjerke borettslag | 23.09.2019 |
| 19. Groruddalen Miljøforum | 23.09.2019 |
| 20. Gruppe av profesjonelle travtrenere på Bjerke | 23.09.2019 |
| 21. Refstad Vel | 23.09.2019 |
| 22. Fortidsminneforeningen | 24.09.2019 |
| 23. Refstad og Løren FAU | 24.09.2019 |
| 24. Oslo Idrettskrets | 25.09.2019 |
| 25. Hasle-Løren Idrettslag | 14.10.2019 |
| 26. Hasle-Løren IL, sykkelgruppa | 14.10.2019 |
| 27. Hasle-Løren IL, skigruppa | 14.10.2019 |
| 28. Bjerke Storvel | 21.09.2019 |

Grunneiere og forslagsstillere

29. Arcasa arkitekter på vegne av Attivo Bolig Bjerke AS	23.09.2019
--	------------

Privatpersoner

30. Anne Berit Johansen	13.08.2019
31. Eline Trengereid	13.08.2019
32. Ambjørn Gudim	22.08.2019
33. Anne Lise Farstad	31.08.2019
34. Knut Arne Sandvik	03.09.2019
35. Kjell Hernes	09.09.2019
36. Marit og Hans Haugerud	22.09.2019
37. Torleif Sundre og Eli Øvreby	22.09.2019

6.2.2 Tematisk sammendrag av uttalelseneBakgrunn for planarbeidet**Planprogram med VPOR som styringsverktøy**

Byantikvaren har uttrykt skepsis til bruk av planprogram med VPOR og har påpekt at det er lagt enkelte føringer i struktur og plassering av de interne offentlige rommene som er premature. Hvis dette hadde blitt fremmet som en områderegulering, fortsetter Byantikvaren, ville det entydig vært krav om full konsekvensutredning (KU) av planen. Det framgår av planprogrammet at når videre planarbeid deles i mindre detaljreguleringer for de ulike utbyggingsfeltene vil trolig ingen av de oppfølgende reguleringsplanene utløse krav om KU. Likevel er det angitt at konsekvensene skal belyses, men uten at dette formelt skal utredes etter kravene i forskriften. Samtidig er det skilt mellom tema som skal konsekvensutredes og tema som skal undersøkes. Planprogrammet legger videre til grunn at alle utredningstema som må utredes på overordnet nivå allerede er tilstrekkelig utredet i Kommuneplanen, Strategisk plan for Hovinbyen og øvrige overordnede planarbeider, slik at det ikke kreves ytterligere utredninger i planprogramfasen. Påfølgende utredninger/undersøkelser kan dermed utstå til detaljregulering. Byantikvaren er ikke enig i denne vurderingen. Når det gjelder kommuneplanen angir den også konkret at dette er et område hvor det kreves oppfølgende helhetlig planlegging. Byantikvaren framholder videre at når konsekvensutredning ikke skal gjennomføres før i detaljregulering vil det først da være relevant å ta stilling til fysisk struktur og opparbeidelse av anleggene.

PBEs kommentar:

I kommuneplanens vedtak om hensynssoner for felles planlegging ligger det implisitt at krav til felles planlegging kan løses med ulike styringsverktøy som områderegulering, planprogram, områdeprogram og andre veiledende planer. Planprogrammet er i henhold til plan- og bygningsloven, og gjelder for oppfølgende detaljreguleringsplaner. VPOR er ikke en juridisk bindende plan, men brukes som et underlag for å stille rekkefølgekrav og inngå utbyggingsavtaler når tomtene i planområdet detaljreguleres. Planprogrammet skal ligge til grunn for videre detaljreguleringer i området, og sikre viktige helhetsgrep, slik at området kan reguleres og bygges ut etappevis. Et planprogram med VPOR gir i det videre unntak fra kravet til felles plan som stilles i Kommuneplanen. I noen tilfeller kan det likevel være aktuelt å be om at flere felter innenfor et område skal reguleres samlet. Konferer kapittel 5.4.2. Byantikvarens bemerkning om at planprogrammet ved offentlig ettersyn i for stor grad konkluderte før konsekvensutredning er gjennomført, er tatt til følge. Det byplangrepet som nå framsendes til politisk behandling er gjort mer fleksibelt og byrommenes og områdets kvaliteter er ikke gjort avhengig av riving av bebyggelse som er oppført på Byantikvarens gule liste. For eksempel ser man at «Bjerkebåndet» kan føres både foran og bak hovedtribunen, og at helhetsgrepet står like sterkt.

Planens avgrensning og forhold til andre planer

BYM ønsker at planen skal utvides mtp. kryssløsning over Trondheimsveien (Bjerkekrysset) med eget VPOR-tiltak, samt Økern Torgvei frem til Økernveien og Refstadveien frem til Brobekkeveien.

PBEs kommentar:

Når det gjelder tilrettelegging av Bjerkekrysset er det fortsatt mange usikkerheter i dag når det gjelder valg av trikketrasé og veiombygging. Det er derfor ikke inkludert egne VPOR-tiltak for dette. Når det gjelder syklende, er sykkeltilrettelegging gjennom Bjerkekrysset nå innlemmet som eget VPOR-tiltak for Refstadveien.

Planavgrensningen gjenspeiler det området som Kommuneplanen angir som området med krav for felles planlegging. Øvre del av Økern Torgvei vil bli opparbeidet i forbindelse med bygging av ny Refstad skole. Reguleringsarbeidet i Økern Torgvei 6 tar for seg en stor del av strekningen nedenfor. Videre opparbeidelse vil avgjøres i fremtidige detaljreguleringer.

Analyser og utredningskrav

Trafikkanalysen

Flere beboere mener at konsekvensene for temaet trafikk ikke er tilstrekkelig utredet. Statens vegvesen mener trafikkanalysen viser en uønsket trafikkutvikling, spesielt med tanke på mulig fremtidig ombygging av Trondheimsveien fra vei til gate.

PBEs kommentar:

I etterkant av offentlig ettersyn er trafikkanalysen oppdatert og utvidet med en del som drøfter nullvekstmålet i NTP og kommunale føringer angående trafikk og klimamålsetninger. Planprogrammet har krav til at transport og miljø inngår som plan- og utredningstemaer for senere detaljreguleringer.

Konsekvenser for klima og miljø

Klimaetaten bemerker at planen overordnet har mange gode grep, men hadde stått seg på å ta opp klimautfordringen mer eksplisitt. Det innebærer at konsekvenser for klimasårbarhet og utslipp bør konsekvensutredes, dette inkluderer klimagassutslipp fra transport, byggeprosess, klimafotavtrykk og konsekvenser av arealbruksendringer.

PBEs kommentarer:

I etterkant av offentlig ettersyn har Klimaetatens uttalelse blitt fulgt opp i eget møte med etaten. Tema klima og miljø er betydelig skjerpet og bedre beskrevet i revidert planprogram, og de utredningstema som er spilt inn er nedfelt i planprogrammets kapittel 5 og vil ligge til grunn for videre detaljreguleringer.

Program for plan- og utredningstema

Byantikvaren og Bymiljøetaten har hatt konkrete innspill til temaer i utredningsprogrammet som i hovedsak omhandlet trafikale, tekniske og kulturminnefaglige forhold.

PBEs kommentar:

Etter innspill fra bydelen er kollektivtransport tatt inn som undertema under tema «transport». Etter innspill fra blant annet Bymiljøetaten er konsekvensutredning av bilbruk og parkering også tatt inn under tema «transport». Etter innspill fra Byantikvaren er landskap og fjernvirkning av bebyggelse tatt inn som tema med krav om konsekvensutredning.

«Bebyggelse og høyder», «Bebyggelsesstruktur og – typologi» og «kvalitet og utforming» er blant undertemaene som er tilført kapittel 5 etter offentlig ettersyn. I etterkant av offentlig ettersyn er noen avsnitt flyttet om på og endret for å gjøre kapittelet mer logisk.

Planprosess og medvirkning

Medvirkning

Flere etater har påpekt manglende involvering særlig knyttet til prosess med å koordinere Veiledende plan for kabler og ledninger (VPKL) med Veiledende plan for offentlige rom. Det påpekes at planarbeidet er gjennomført uten noen tverretattlig arbeidsgruppe, som ellers er standard. Kommunale arealbehov er ikke kartlagt, og planprogram med VPOR er sendt på høring med manglende kunnskap om teknisk infrastruktur siden veiledende

plan for kabler og ledninger (VPKL) ikke har vært ferdig. Dette medfører at en rekke forhold som burde vært drøftet mellom de kommunale etatene tidlig i prosessen, tvinges til å løses etter høring. Bymiljøetaten etterspør et bedre kunnskapsgrunnlag og en bredere medvirkning etter høringsfasen. Undervisningsbygg har påpekt konkrete forbedringstema for å sikre grensesnittet mellom VPOR og byggeprosjektet for nye Refstad skole. Attivo AS har, som grunneier innenfor planområdet, parallelt med utarbeidelsen av planprogrammet utarbeidet alternativer for utvikling av sitt delfelt, felt N2. Attivo har underveis forsøkt å medvirke til planprogrammet og opplever at materialet bare delvis har blitt etterfulgt i forslag til planprogram. Flere naboer, velforeninger og andre lokale ressurser har uttrykt ønske om å involveres når det kommer til nærmere detaljering av området.

PBEs kommentar:

Når det gjelder kommunal arbeidsgruppe og grensesnitt for arbeid med VPKL har denne koordineringen ganske riktig vært noe mangelfull frem til offentlig ettersyn. I og med at arbeid med planprogrammet ble forestått av en privat forslagsstiller frem til offentlig ettersyn, ble det i mindre grad mulig å påse at det ble opprettet en kommunal koordineringsgruppe. I etterkant av høringsperioden har imidlertid framdrift for planprogrammet blitt justert for å sikre samkjøring av VPOR og VPKL, og en bedre kommunal koordinering. Det har vært gjennomført møteserier med flere kommunale etater og det har vært kontakt mellom konsulent for VPKL og VPOR. Det har også vært gjennomført møter med Undervisningsbygg og det er gjort endringer i både VPOR og skoleprosjektet for å sikre et godt grensesnitt. Attivo AS har vært orientert pr e-post og telefon, men har først og fremst hatt sin dialog i forbindelse med deres innsendte planinitiativ.

Planfaglige anbefalinger

Trafikk, gatesnitt og parkering

De fleste høringsuttalelser fra naboer inneholder bekymring for fremtidig parkering og sirkulasjon i området. Tydeligere forklaring på biladkomst til nye boligfelt har vært etterlyst, samt parkeringsløsninger. Dette gjelder spesielt Eltonveien og Haugmannsveien. Barnas representant i bydel Bjerke er bekymret for at flere boliger vil gi mer press på skole- og barnehageveiene i nærområdet med tanke på gjennomkjøring og parkering. Refstad vel og Refstad og Løren FAU melder inn behov for opprustning av kulvert nord for Refstad skole, som i dag oppleves som utrygg.

BYM har spilt inn behov for bredere fortau og eget kollektivfelt i Refstadveien, samt økt veibredde til 30 meter for hele strekningen slik BYM leser Strategisk plan for Hovinbyen.

PBEs kommentar:

I etterkant av offentlig ettersyn er trafikkanalysen og planprogrammet bearbeidet og supplert. Adkomster og sirkulasjon er tydeliggjort i egne illustrasjoner i planprogrammet. Parkering på området er tenkt løst i parkeringskjellere under boligfeltene, samt under indre bane. Adkomst til feltene S1 og S2 vil skje via Refstadveien. Det vil fortsatt være stengt for gjennomkjøring fra Refstadveien til krysset Eltonveien/Haugmannsveien.

I etterkant av offentlig ettersyn er kulvert nord for Refstad skole fjernet, og terrenget skal reetableres.

BYMs innspill om bredere fortau i Refstadveien er tatt til følge. Veibredden for Refstadveien har tatt utgangspunkt i Strategisk plan sitt forslag om 22,5 meters bredde for Bjerkedalen men har blitt økt til 23,5 meters bredde i samråd med BYM. Her er kollektivfelt kombinert med biltrafikk, med egne sykkelfelt på hver side. PBE mener det er viktig å se veiens bredde utifra planområdets karakter, og mener dette snittet vil tilfredsstille behovet på Bjerke. Refstadveien mellom feltene N2 og N6 er økt til 30,5 meter bredde med eget kollektivfelt og plass for kollektivholdeplass, for å prioritere fremkommelighet for kollektivtrafikken frem mot krysset samt trafiksikkerhet ved holdeplass.

Økern Torgvei

Mange har meldt inn behov angående utforming av Økern Torgvei. Det er blant annet knyttet stor bekymring rundt trafiksikkerheten, med tanke på Refstad skole. FAU er bekymret for mulig åpning av øvre del av veien. Undervisningsbygg ønsker ikke kjøring over nye Skoleplassen (T7). Mange har bemerket av adkomst til feltene S4,

S5 og S6 er fra Økern Torgvei, som vil generere trafikk på viktig skolevei. Bydelen har meldt inn behov for en lokal bussforbindelse som kobler Bjerke på Årvoll og Løren.

PBEs kommentar:

De sydlige feltene i Parkbyen vil ha adkomst fra Økern Torgvei, da det er mer utfordrende å legge den til Økernveien på grunn av terreng. I en reguleringsplan fra 1979 er Økern Torgvei regulert videreført til Refstadveien (saksnr. 197902972). Det er imidlertid enighet om å ikke realisere reguleringen, som vil si at en bussforbindelse i Økern Torgvei heller ikke er aktuell. Det har blitt gjort revisjoner av VPOR for Skoletorget og Økern Torgvei i samråd med Undervisningsbygg og Bymiljøetaten slik at man får en trygg og trafiksikker utforming av den viktige atkomstsituasjonen for Refstad skole.

Skole og barnehage

Bydelsutvalget og barnas representant i bydel Bjerke, samt Groruddalen miljøforening og naboer peker på behov for å sette av areal til ny skole. Utbygging betyr flere beboere, og mer press på de omkringliggende skolene. Byrådsavdeling for oppvekst og kunnskap anbefaler 12-14 barnehageavdelinger, istedenfor 10.

PBEs kommentar:

I etterkant av offentlig ettersyn har EBY anbefalt å sette av areal til skole i planområdet. Skolebehovsplanen for Hovinbyen er ikke ferdigstilt, men EBY ser for seg at det ikke vil være behov for skole på Bjerke de første 10 årene. Det foreslås derfor skole i felt S4+S6, men med mulighet for boligutvikling dersom skolebehovet ikke melder seg. Det settes av 12-14 barnehageavdelinger, med mulig plassering i N4, N5, N8, S2, S4 eller T1 (indre bane).

Kultur og idrett

Bjerke biblioteks venner er positive til at det flere steder i planutkastet blir nevnt at det er ønskelig å legge til rette for Deichmann Bjerke, men bemerker at arealet som er antydnet avsatt til formålet er utilstrekkelig. Flere naboer og velforeninger er bekymret for at biblioteket og Nysirkuset skal forsvinne og påpeker at dette er en viktig møteplass i området. Nabo ønsker flere lekeplasser i området.

Flere høringsinstanser, herunder Bydel Bjerke, Bymiljøetaten, Oslo Idrettskrets og flere lokale idrettslag påpeker at planprogrammet svarer mangelfullt på områdets behov for flater til idrett, aktivitet og rekreasjon. Kultur og idrettstilbud (bla Lørenbanen) har ikke kapasitet til å håndtere økning av tilflyttere. Oslo idrettskrets melder blant annet behovet for innanlegg tilpasset mindre arealkrevende idretter, samt tilhørende garderobefasiliteter og sosial sone.

PBEs kommentar:

Det er ønskelig at biblioteket skal forbli på Bjerke, da det er et svært viktig kultur- og samlingssted med mye aktivitet, ved siden av sin hovedfunksjon som bibliotek. Dette er imidlertid ikke noe som kan fastsettes i planprogrammet, da dette er en helhetsvurdering som Deichmann og Kulturretaten gjør. Planprogrammet sikrer imidlertid mulighet for bibliotek sentralt i området med tilstrekkelig areal.

Etter offentlig ettersyn har det blitt satt inn betydelig innsats for å styrke planprogrammets innhold og handlingsrom hva gjelder idrett, kultur, rekreasjon og stedsbygging. Dette er oppsummert i «Mulighetsstudie Indre bane» (vedlagt).

Flere av aktivitetene som folk uttrykker bekymring for skal forsvinne, har allerede, i regi av Bydel Bjerke, fått nye og flotte lokaler på Veitvet. Det er derfor lite sannsynlig at for eksempel Nysirkuset vil komme tilbake til Bjerke.

Bjerke gård

Det spilles inn at Bjerke gård bør tilrettelegges for kulturelle aktiviteter for nærmiljøet. Oslo travklubb ønsker at gården kan inngå i et senter for ponni- og hesteinteresse. Bydel Bjerke stiller seg tvilende forslaget om å bruke gården som barnehage. En nabo påpeker naturverdien ved de gamle trærne i hagen.

PBEs kommentar:

Bjerke gårds hage har hele tiden ligget inne som en offentlig tilgjengelig gårdspark. Det skal være et friområde med hage til rekreasjon og bygning til utadrettet kulturell virksomhet, som for eksempel et bydelshus. Det er lagt inn mulighet for at huset kan sambrukes av en barnehage, ikke brukes alene av sistnevnte. Å la gården inngå i et senter for ponni- og hesteinteresse vil gjøre arealet mindre allment tilgjengelig og derfor stride med intensjonen i VPOR-tiltaket. Det er etter offentlig ettersyn presisert at eksisterende trær i hagen skal bevares.

Høyder, utnyttelse og variasjon av bebyggelse

Flere naboer og velforeninger er bekymret for høydene på ny bebyggelse i et strøk som i stor grad er preget av villabebyggelse og lavere blokker.

Groruddalen miljøforum forteller at området i dag er preget av «vindtunneler» mellom de eksisterende høyhusene, et fenomen de er bekymret for at vil forsterkes ved flere høyhus. En nabo uttrykker bekymring for å bli «murt inne» av ny bebyggelse.

Det er spilt inn behov for variert bebyggelse av mange naboer og velforeninger. En annen påpeker at bildene brukt til å illustrere ny bebyggelse til offentlig ettersyn viser blant annet rekkehus, mens illustrasjonene viser blokker.

PBEs kommentar:

Illustrasjonene som lå ute til offentlig ettersyn var i stor grad basert på alternativ 1 av plangrepet som hadde et større preg av høye punkthus. Etter offentlig ettersyn har de tre alternativene blitt til ett. I det anbefalte plangrepet er høydene redusert og det åpnes for færre høyhus. Høydene i planprogrammet er omtalt som maks høyde, med forbehold om at tilfredsstillende bokvalitet oppnås. Utformingen av bebyggelse innenfor maks høyde vil bli vurdert i fremtidige detaljreguleringer. Planprogrammets kapittel 5 tar for seg krav til utredninger og undersøkelser. Bebyggelsesstruktur og typologier som bygger opp under områdets helhetlige struktur skal undersøkes i fremtidige detaljreguleringer. Bebyggelsen skal trappes ned mot eksisterende småhusbebyggelse og hvert byggefelt skal ha variasjon i høyder.

Når det gjelder vind og høyhus, stiller planprogrammet krav om vindanalyse ved detaljregulering som foreslår høyhus, som skal undersøke hvordan vind og turbulens påvirker lokalklimaet. Eventuelle avbøtende tiltak skal beskrives.

Refstadveien 60 – 74 (felt N2)

Attivo AS har en pågående plansak i felt N2. De spiller inn at det bør åpnes for å videreføre høyhusaksen langs Trondheimsveien ved at felt N2 åpnes for høyder opp til 12 etasjer.

PBEs kommentar:

Mot Trondheimsveien legges det opp til en makshøyde på 28 meter, og gjennomsnittlig 6 etasjer for felt N2. Det anbefales ikke å videreføre høyhusaksen langs Trondheimsveien av hensyn til bokvalitet og lokalklimatiske hensyn, samt for ikke å svekke den karakteren som eksisterende punktblokker langs Trondheimsveien har i dag som et landemerke landskapet.

Bekkeåpning, overvannshåndtering og grønnstruktur

Gjenåpning av Refstadbekken går igjen i mange uttalelser, blant annet i bydelen og Groruddalen miljøforum. BYM savner illustrasjoner som viser avrenningsmønster, og hvordan planforslaget ivaretar helhetlig overvannshåndtering i tråd med kommunens strategier. BYM ber om at blågrønn faktor tas inn i utredningsprogrammet. I den enkelte reguleringsplan bør det undersøkes konkret hva som skal til for å oppnå BGF 0,8 (normtallet for Åpen by), og hva som da må sikres i kart og bestemmelser.

En nabo er bekymret for at utbyggingen vil bygge ned området, istedenfor å utvikle et etterlengtet park- og idrettsområde for mennesker og dyr.

PBEs kommentar:

Vannmengden i bekken er liten med lite nedbør på grunn av topografien, og er derfor ikke en grunn i seg selv til å gjenåpne bekken. Det kan imidlertid anlegges en grønn bekk som del av overvannshåndteringen og fordryningssystemet i området. Innledende studier av BGF samt krav til utredning av BGF i detaljregulering er nå tatt inn som tema i utredningsprogrammet.

Det legges ikke opp til å bygge ned grøntområder som del av planprogrammet. Plangrepet vil muliggjøre opparbeidelse av 35 000 m² park og grøntareal. Bjerke gårdspark vil åpnes opp og bli en møteplass for lokalbefolkningen. Travsløyfa, som i dag er et privat område, vil tilgjengeliggjøres og bli en del av Bjerkeparken. I tillegg vil indre bane kunne benyttes til innendørs og utendørs idrettsanlegg, se mulighetsstudie for indre bane som er vedlagt planprogrammet til politisk behandling.

Forhold til kulturminner

Byantikvaren uttaler at det er for snever avgrensning av kulturminneverdiene i planområdet.

PBEs kommentar:

I etterkant av offentlig ettersyn er kapittelet om historisk utvikling styrket.

Travets fremtid på Bjerke

Oslo Travklubb (OTK) og en gruppering av profesjonelle trenere på Bjerke har sendt inn uttalelser der de etterspør mer areal til travvirksomhet og logistikk. OTK sier det bør etableres en ponni- og travskole, med undervisningstilbud for vanskeligstilte elever. De profesjonelle trenerne flytter virksomheten til Sverige, dersom det ikke legges mer til rette for treningsvirksomhet. Bjerke Storvel ønsker at hester fortsatt kan trenes på banen, da det er unikt for Bjerke med hester midt i byen og en glede for beboerne.

PBEs kommentar:

Slik Plan- og bygningsetaten forstår Bjerke Trav Eiendom vil det nye travsportsenteret på Maura i Nannestad vil være større og mer egnet for treningsvirksomhet. Det vil fortsatt være mulighet for å besøke hestene på travområdet, men dette vil være ponnier. Ponni- og travskolen skal bestå og videreutvikles. Rekruttering ivaretas blant annet gjennom et samarbeid med lokale AKS på nærskolene ved Bjerke. Oslo Travklubb vil få nye fasiliteter på Nannestad, et område som er større og mer tilpasset driften. PBE er kjent med at de profesjonelle trenerne også er tilbudt plass. PBE mener det er positivt at Bjerke Travbane Eiendom ønsker å beholde konkurransetravet på Bjerke, i kombinasjon med bolig og næring, i tråd med Strategisk plan for Hovinbyens ambisjon om en flerfunksjonell by. Ved å beholde treningsanlegget vil det være lite rom for en slik flerfunksjonell utvikling av området. Når det gjelder Dyrehospitalet, gir ikke PBE eller planprogrammet føringer for nåværende og fremtidige leietakere i området.

VPOR-tiltak

Detaljeringsnivå i VPOR

Bymiljøetaten bemerker at forslagsstiller treffer godt på detaljeringsnivået i VPOR. Det er stort sett lagt opp til relativt romslige gatesnitt med en del grønt, noe som gir fleksibilitet. Planprogram med VPOR har generelt mye gode intensjoner, som blir viktig å følge opp i videre planarbeid. I tillegg til denne bemerkningen har Bymiljøetaten en rekke konkrete kommentarer til detaljeringsnivået i VPOR, det henvises til uttalelsen i sin helhet for å se denne.

PBEs kommentar:

Det er gledelig at Bymiljøetaten mener VPOR-grepet er godt og at detaljeringsnivået er korrekt. Det har vært en særskilt dialog med Bymiljøetaten om VPOR-tiltakene, og hovedtyngden innspillene som har kommet på tverrsnitt, utforming og utredningskrav for VPOR-tiltak er tatt til følge.

Kostnadsberegninger

BYM og EBY bemerker at VPOR-tiltak skal kostnadsberegnes og følge planprogrammet til politisk behandling.

PBEs kommentar:

Det er avtalt at planprogram med VPOR kan oversendes til rådhuset før beregningene er ferdige, med orientering om at kostnadsberegning vil ettersendes.

Gjennomføringskrav

BYM melder behov for at gjennomføringsansvar må avklares, da planprogrammets formulering til offentlig ettersyn var ikke forankret hos dem.

PBEs kommentar:

Det pågår dialog mellom EBY og BYM om gjennomføringsansvaret, og det har vært dialog mellom EBY og grunneierne om et grunneiersamarbeid om VPOR-tiltakene. BYM og PBE har også hatt dialog om hvordan dette omtales i forslaget til planprogram til politisk behandling.

Under følger en oversikt over de viktigste endringene som er gjort etter offentlig ettersyn:

Generelt

- Justering av tekst og presiseringer i samtlige kapitler

Mål og rammer for planarbeidet

- Det er lagt inn beskrivelse av medvirkning som har vært gjennomført etter offentlig ettersyn
- Oppdatert status på overordnede og pågående planer
- Lagt inn en mer inngående beskrivelse av kulturminner og kulturlandskap og stedets karakter og identitet i stedsanalyse

Planfaglige anbefalinger

- Omstrukturert delkapitler og oppbygning av disse
- Justert planavgrensning og feltstørrelser, for å bedre ta hensyn til dagens eiendomsgrenser
- Tydeliggjort og forenklet byplangrep, dets hovedelementer og strategier for utvikling
- Styrket beskrivelse av miljø og bærekraft etter høringsinnspill fra Klimaetaten
- Lagt inn kapittel om identitet og stedsutvikling som beskriver travets posisjon og utvikling, Bjerke gård som hjerte i området og Bjerkebåndet som hovedpulsåre i stedsutviklingen
- Tydeliggjort adkomster til feltene i tekst og diagrammer etter innspill fra flere høringsinstanser
- Fjernet kategorien førsteetasje med bolig fra anbefalt struktur for offentlig rom, ettersom dette vil gjelde alle steder det ikke er åpne og/eller utadrettede førsteetasjer
- Justert plassering av enkelte torg og møteplasser basert på justerte feltstørrelser eller funksjonskrav

Arealbruk, sambruk og blanding av funksjoner

- Fjernet barnehage i N10 på grunn av støyproblematikk og åpnet opp for at barnehage kan plasseres i felt S2, S4, N4, N5, N8 eller T1 (indre bane)
- Anbefalt bolig/næring/off. tjenesteyting i felt N4
- Lagt inn mulighet for næringsformål i tillegg til bolig/trav i felt N9
- Anbefalt trav/næring/tjenesteyting/idrett i feltene N7 og T1
- Anbefalt at det legges opp til aktivitetshall og utendørs aktivitetsflater på indre bane, i tillegg til travets funksjoner
- Anbefalt mulig skoletomt på S4 + S6, ved eventuelt fremtidig behov for grunnskole i området

Utnyttelse og byggehøyder

- Redusert utnyttelse i enkelte felt som følge av justeringer på bebyggelse, feltstørrelser og uteareal: Felt N6 fra 300 % til 275 % og N8 fra 250 % til 225 %
- Økt utnyttelse i enkelte felt som følge av justeringer på bebyggelse, feltstørrelser og uteareal: Felt N4 fra 150 % til 175 %, N7 fra 250 % til 300 % og N5 fra 250 % til 275 %
- Anbefalt en lavere høyde (driftsfunksjoner 1-2 etasjer) på felt T2 som følge av sannsynlig fremtidig bruk
- Redusert makshøyde fra 5 til 4 etasjer som følge av mindre feltstørrelse i N10
- Økt makshøyde fra 4 til 5 etasjer som følge av endret feltstørrelse og arealbruk i N4
- Endret fra maks 42 meter langs Refstadveien til maks 8 etasjer for feltene N5, N6 og N8, med mulighet for opp mot 42 meter i mindre områder for feltene N5 og N8
- Anbefalt redusert makshøyde for felt S3 fra 8 til 6 etasjer som følge av krav til uteareal
- Økt makshøyde fra 6 til 7 etasjer i felt S4 for å kunne opprettholde anbefalt utnyttelse ved barnehage på feltet
- Det er lagt inn forbehold om tilfredsstillende bokvalitet ved angivelse av maksimale byggehøyder og maksimal utnyttelse

Planalternativ

- Oppdatert arealtabell
- Omarbeidet de tre planalternativene som var på offentlig ettersyn til ett anbefalt planalternativ
- Lagt inn illustrasjoner av utvalgte karakteristiske situasjoner, basert på de planfaglige anbefalingene for plangrep, arealbruk, byggehøyder, utnyttelse og uteoppholdsareal
- Lagt inn mulige volumscenarier av hvordan området kan bygges ut, basert på de planfaglige anbefalingene for plangrep, arealbruk, byggehøyder, utnyttelse og uteoppholdsareal

VPOR

- Oppdatert tiltaksliste og tiltakskart
- Anbefalt at gangkulvert under travsløyfa rives og terrenget reetableres
- Inkludert sykkeltilrettelegging gjennom Bjerkekrysset i VPOR-tiltak Refstadveien
- Endret standard på sykkelgate Refstadveien og Bjerketorget fra høy til normal etter innspill fra Bymiljøetaten
- Redusert kjørefelt og utvidet fortau innenfor samme gatesnitt i Refstadveien vest

- Forenklet beskrivelse av tiltak G3 Refstadveien vest - Eltonveien, da det er for tidlig å detaljere løsningen på dette stadiet
- Redusert kjørefelt og utvidet fortau innenfor samme gatesnitt samt spesifisert buffersone mellom vei og travfunksjoner i Økernveien
- Utvidet gatesnitt i Økern Torgvei for å få inn vegetasjonsfelt på vestsiden samt trafiksikkerhetstiltak skolevei
- Endret gatesnitt i tiltak G6 fra gatetun til sykkelgate for å gi gående egne arealer og tilrettelegge for varelevering i egne lommer
- Lagt til to tiltak i privat eie; F9 Travforbindelsen og F10 Travpassasjen

Program for plan- og utredningstema

- I kapittel 5.4 Videre planlegging og prosess er noen avsnitt flyttet om på og endret for å gjøre kapittelet mer logisk og i tråd med oppbygningen i andre planprogram med VPOR
- De enkelte delene har fått under-kapitteloverskrifter
- Avsnittet om trinnvis utbygging er tatt ut, da dette var altfor tidlig å kunne beskrive i planprogrammet
- Det er lagt inn krav om felles konsekvensutredning av henholdsvis nordområdet (felt N4-8) og sydområdet (felt S1-5 samt P2). Felt P3 (Bjerke gårdspark) inngår i tillegg i begge konsekvensutredninger
- Avsnittet om felles reguleringer er konkretisert mer og størrelse på detaljreguleringer er endret og samsvarer med områdene for konsekvensutredninger i henholdsvis nord og syd



Oslo

Oslo kommune
Plan- og bygningsetaten
Vahls gate 1, 0187 Oslo
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Planprogram med VPOR
Bjerke
Tel. +47 23 49 10 00
www.pbe.oslo.kommune.no