

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 Travelskap (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 kvalitetsopphåelse 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 tiliggende 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 byintegreert 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 bygningsloven, § 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 bygningslovens (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.

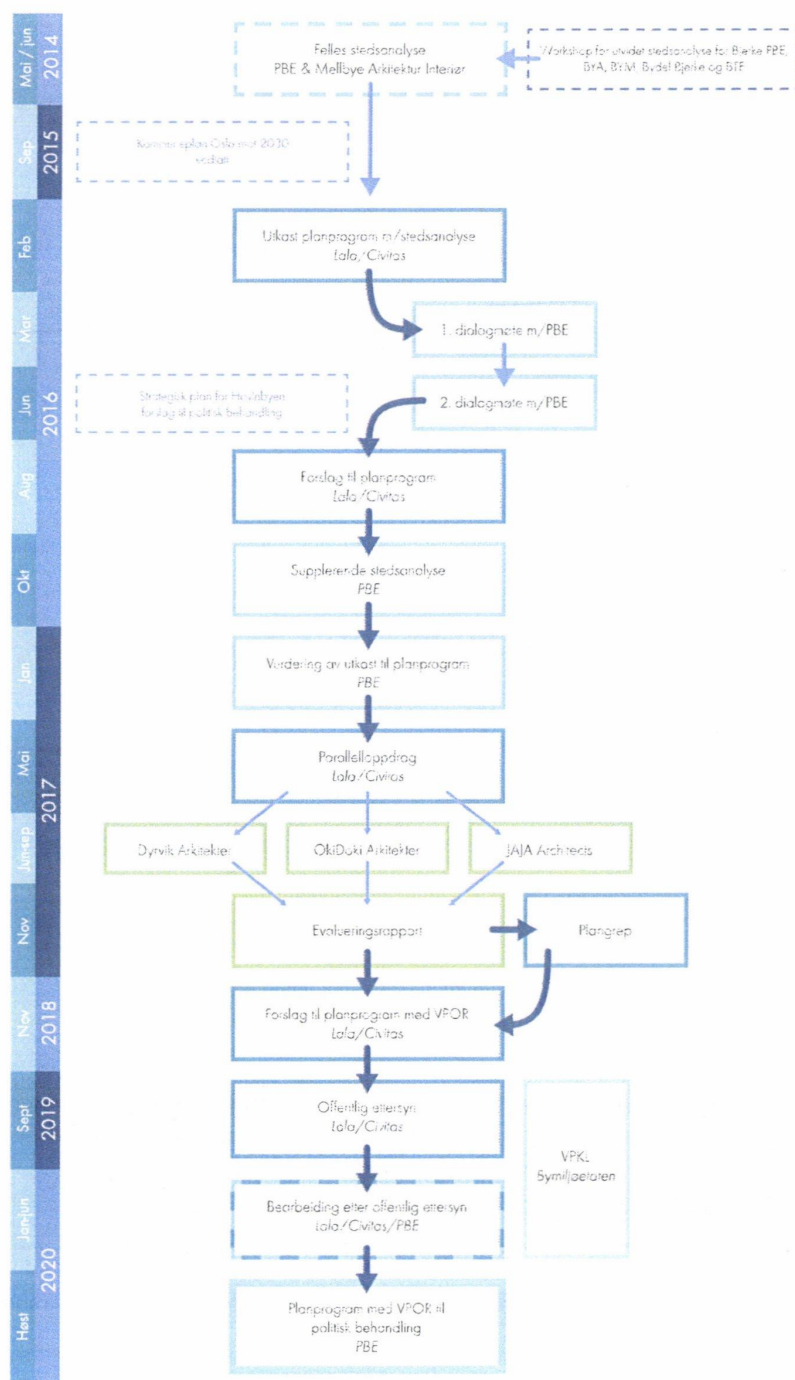
I februar 2020 ble det gjennomført et innspillmøte i forbindelse med igangsetting av arbeid med mulighetsstudie for indre bane. Her deltok representanter fra Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten, Bydel Bjerke, Oslo idrettskrets, Oslo kulturskole, Årvoll fotball, All Things Live Norway (konsert/event-arrangør), Tøyen sportsklubb, Bjerke Storvel, Linderud IL og Linderud og omegn vel. Tøyen sportsklubb og Tverga, nasjonalt ressursenter 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 trafikksikkerhet 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.

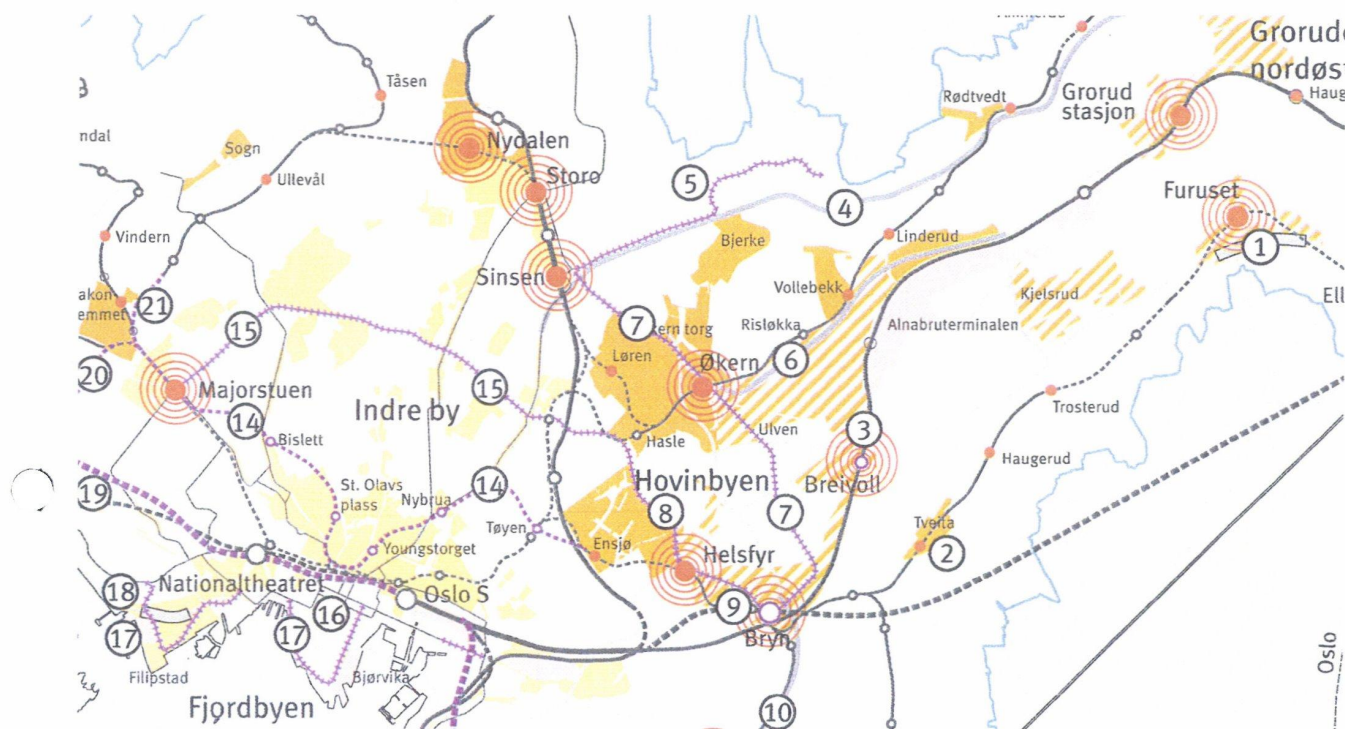
1.3.2 Kommunale planer og føringer

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 stedskvaliteter.
- 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

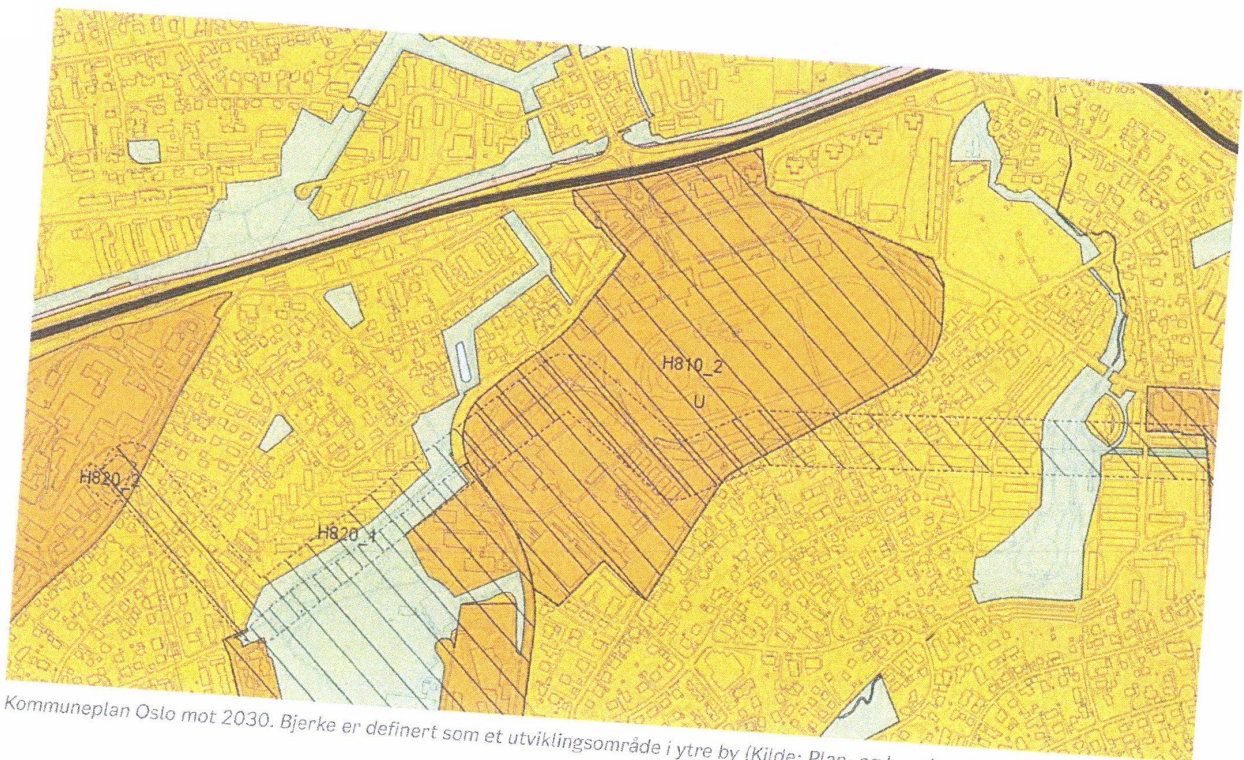
knutepunkt Økern. For utviklingsområder uten kollektivknutepunkt er det gitt retningslinjer om en samlet områdeutnyttelse på 100 %, anslagsvis 150-250 %-BRA avhengig av arealbruk og den enkelte tomts plassering i forhold til kollektivnettet og senterområder.

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 nitrogenoksid (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.

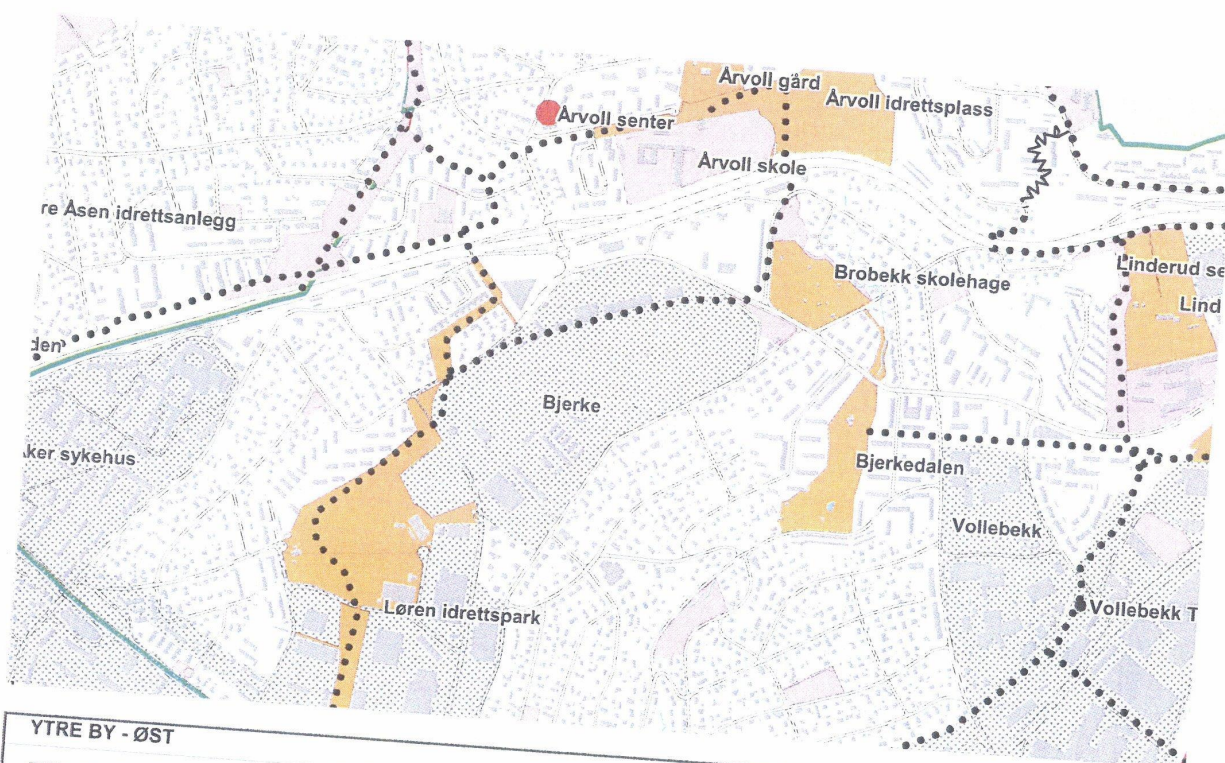
Temakart 7: Blågrønn struktur

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, prinsipplassering.

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)					
OVERORDNET TORG/MØTEPlass					
Torg/plass	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
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 utearealnормen i Hovinbyen. Planen gir også rammer for nyetablering, ombygging og bruk av transportinfrastrukturen for å redusere barrierer og miljøtemper. 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 - Vollebekk - 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)

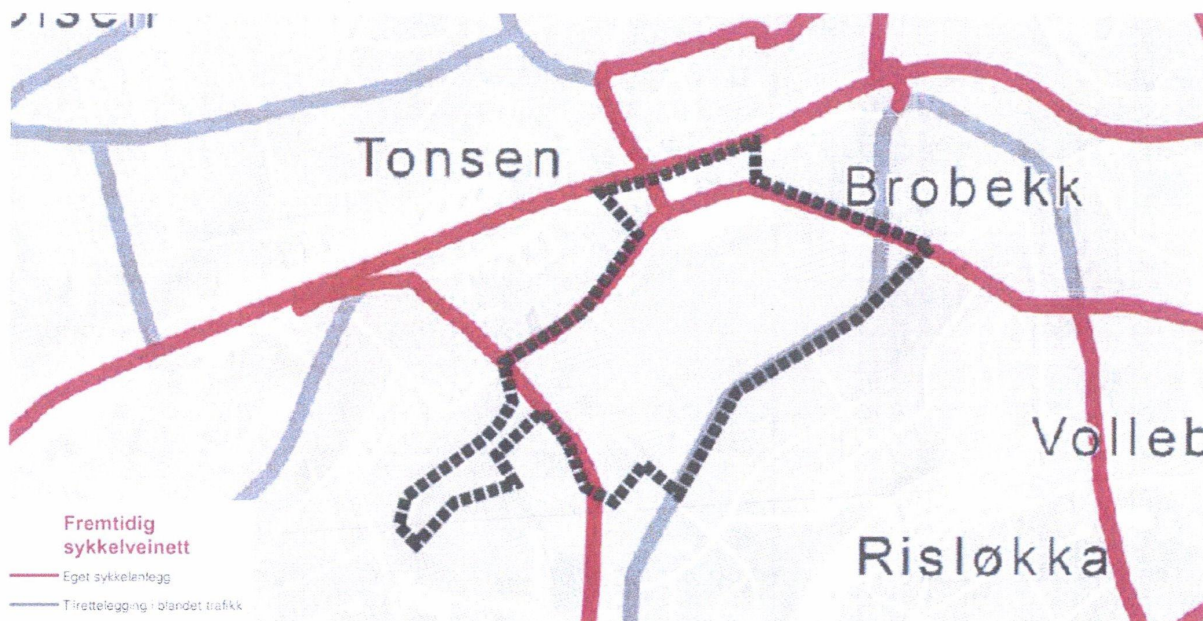
Strategien angir mål for reduksjon av klimagassutslipp i Oslo med 50 % i 2020 og 95 % i 2030, og angir 16 satsingsområder, bl.a. om reduksjon av biltrafikk og økt miljøvennlig transport, miljøvennlige energikilder, redusert energiforbruk og bedre ressursutnyttelse.

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 sykkeløsning 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 sykkelveien.

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 den 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.

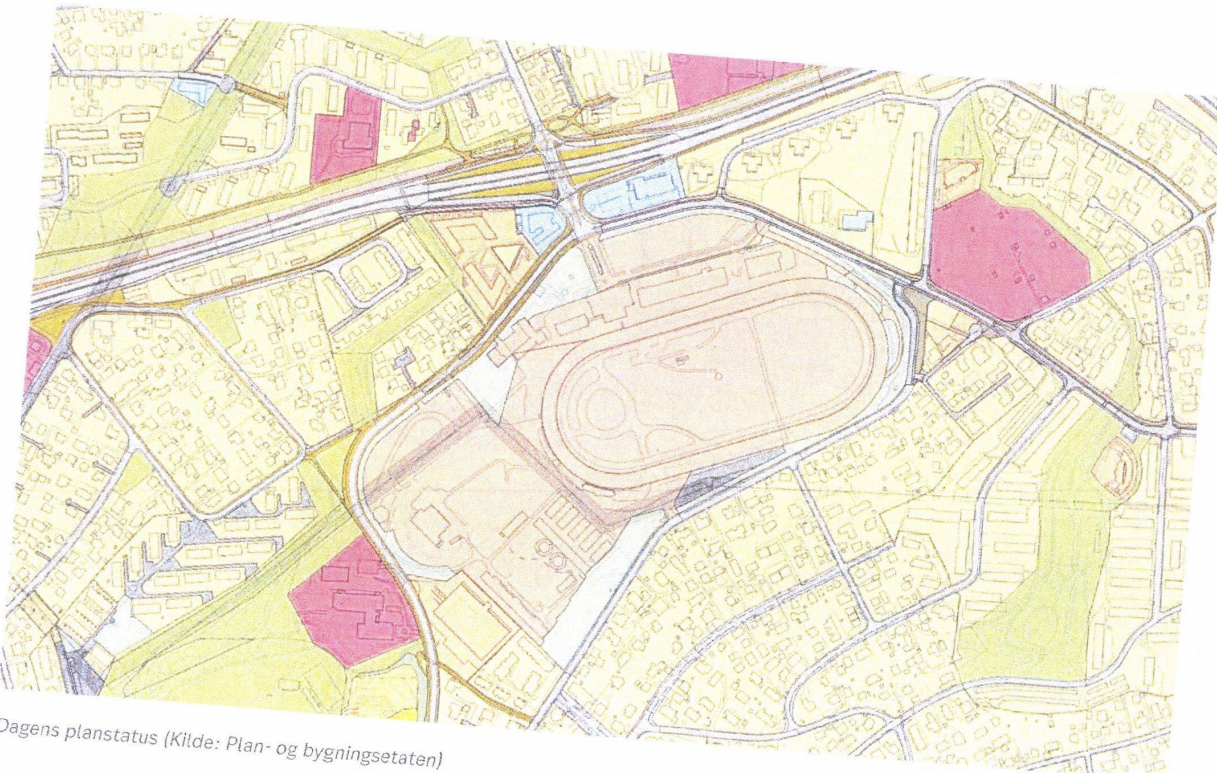
Norm for blågrønn faktor i boligprosjekter i Oslo (behandlet i bystyret 11.12.2019)

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, allmennyttig 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-/byvekstavtaler.

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 plashall i tilknytning til Refstad skole, i henhold til bystyrets behandling av sak 78 i møte 02.04.2014. Status: Ukjent. Regulering forslag 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.

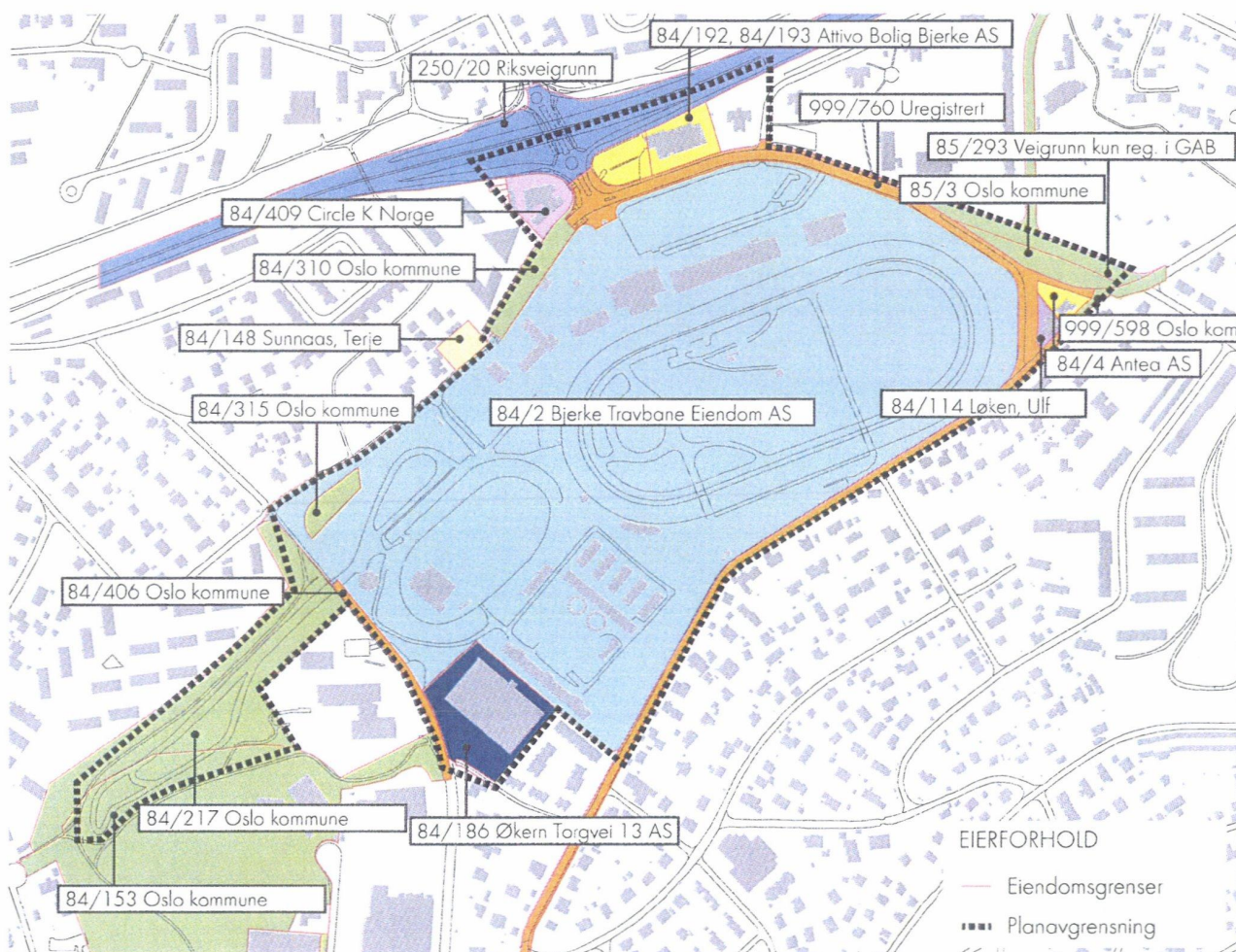
1.4 Stedsanalyse

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.

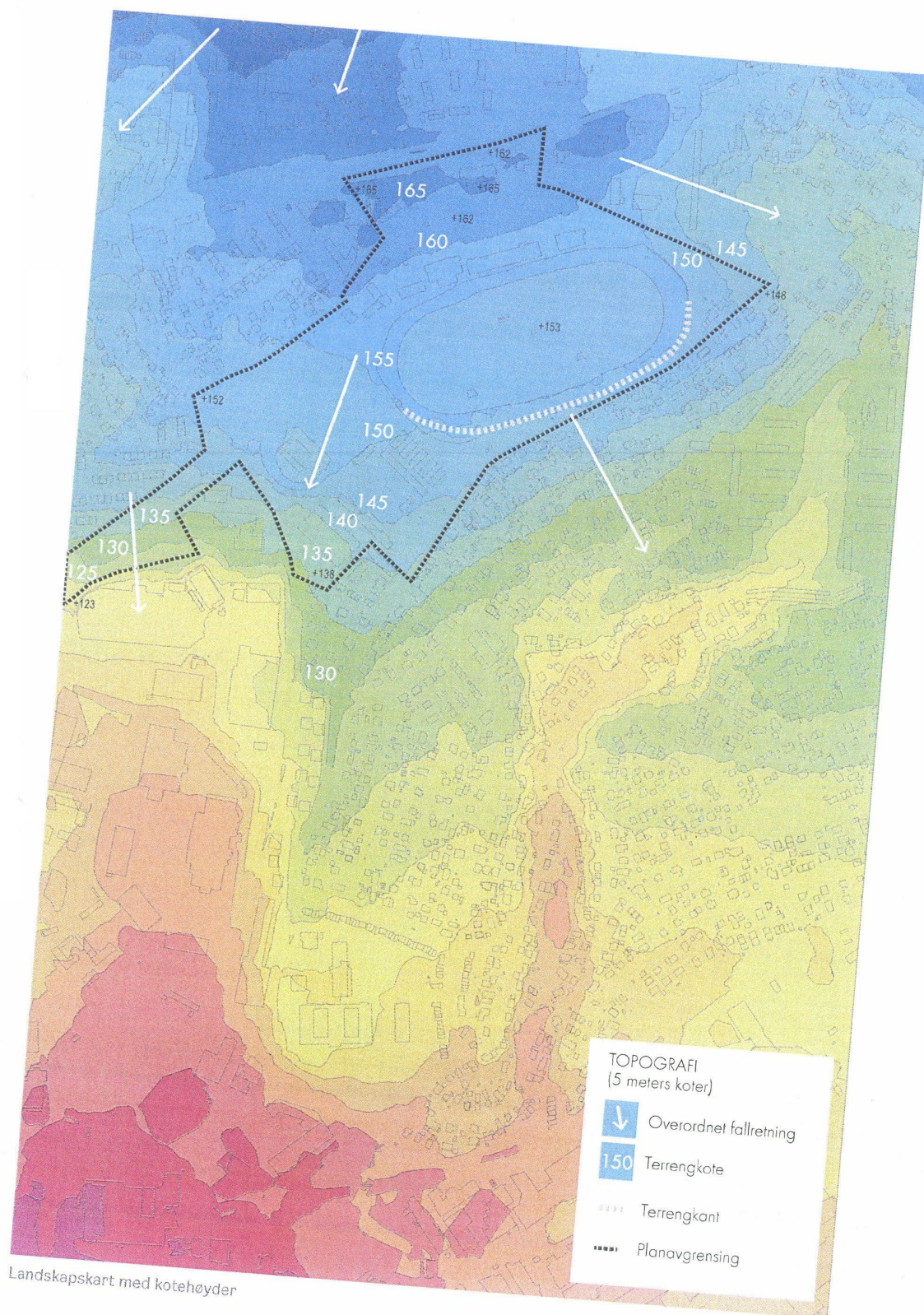
1.4.3 Landskap

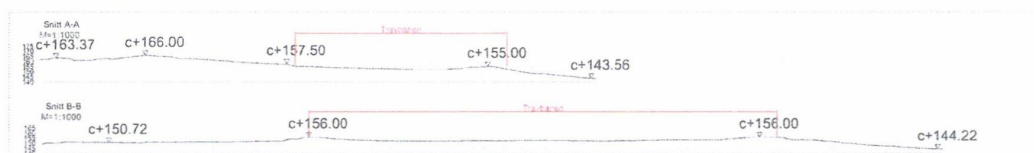
Bjerke ligger i nedre del av Groruddalen, på et platå mellom dalbunnen og Grefsenåsen. Nord for planområdet stiger terrenget mot Marka. I vest, sør og øst faller terrenget. To tydelige dalformer strekker seg nord-sør på hver side av planområdet.

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 nedsunken 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.





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.

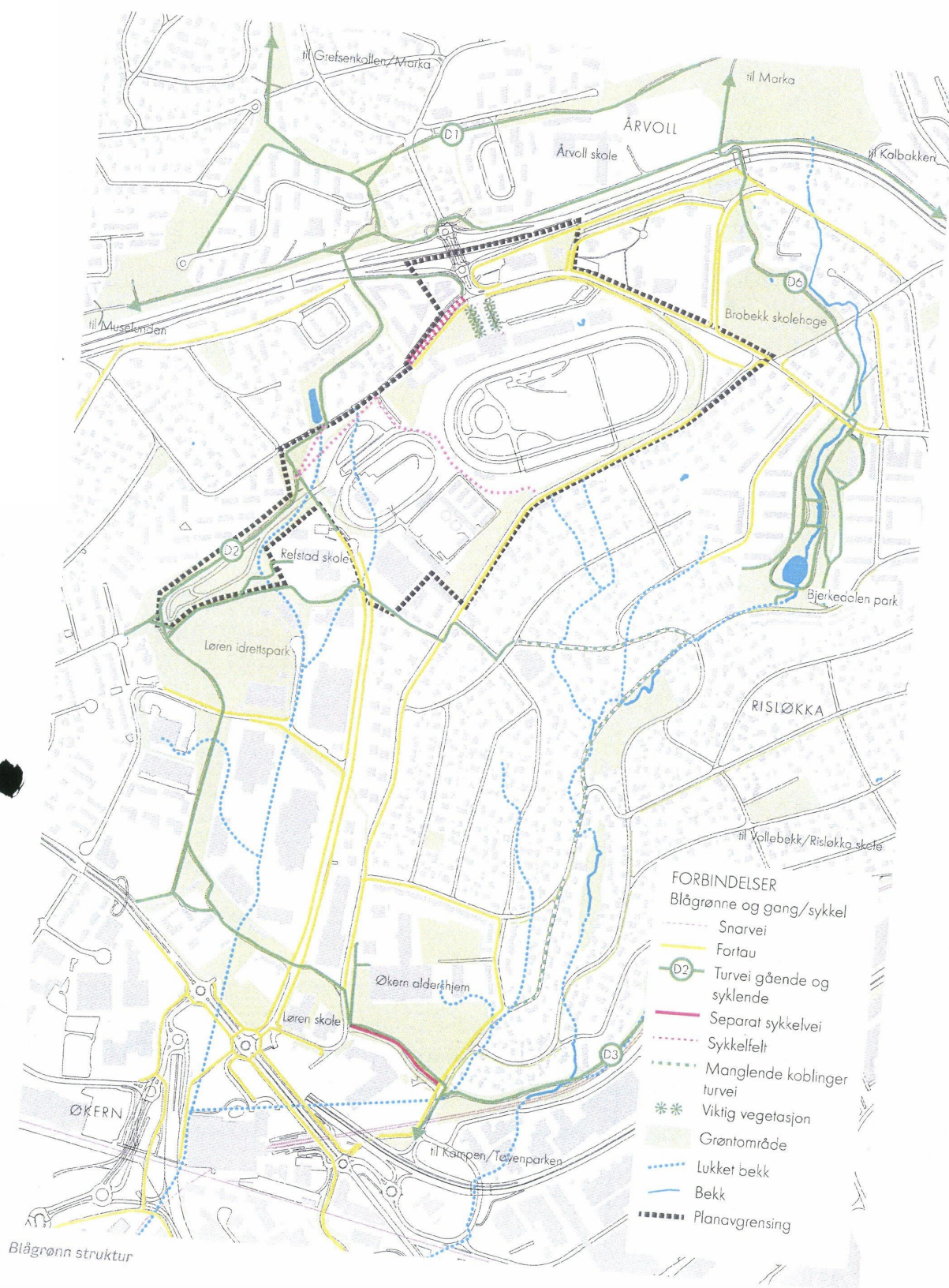
Planområdet ligger også nært til grønne områder. Vest for området ligger det store, åpne grøntområdet rund Løren idrettslags baner. Denne skålformede parken preges av de brattere sidene med gressplen som heller inn mot idrettsbanene som ligger i bunnen. Trerekker følger den anlagte turveien som går gjennom 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. Bjørkealléen 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 gjengrodde 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.



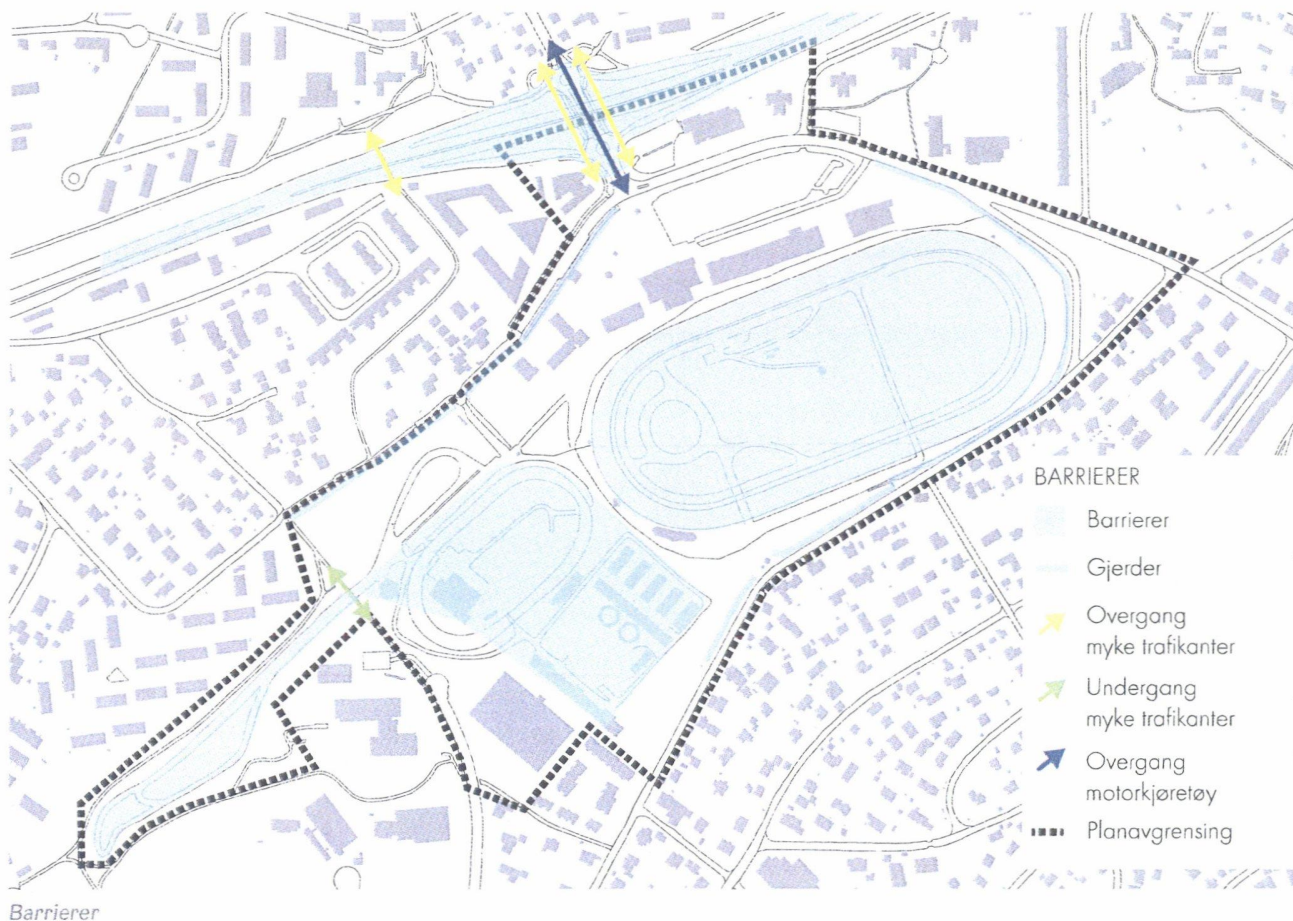


Refstaddammen ble opprinnelig benyttet som gårdsdam og er en herlighetsverdi i seg selv. Litt bortgjemt og tilgrodd, omgitt av overhengende trær og med gode solforhold fremstår den som herlig ufrisert

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 aldershem, 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.

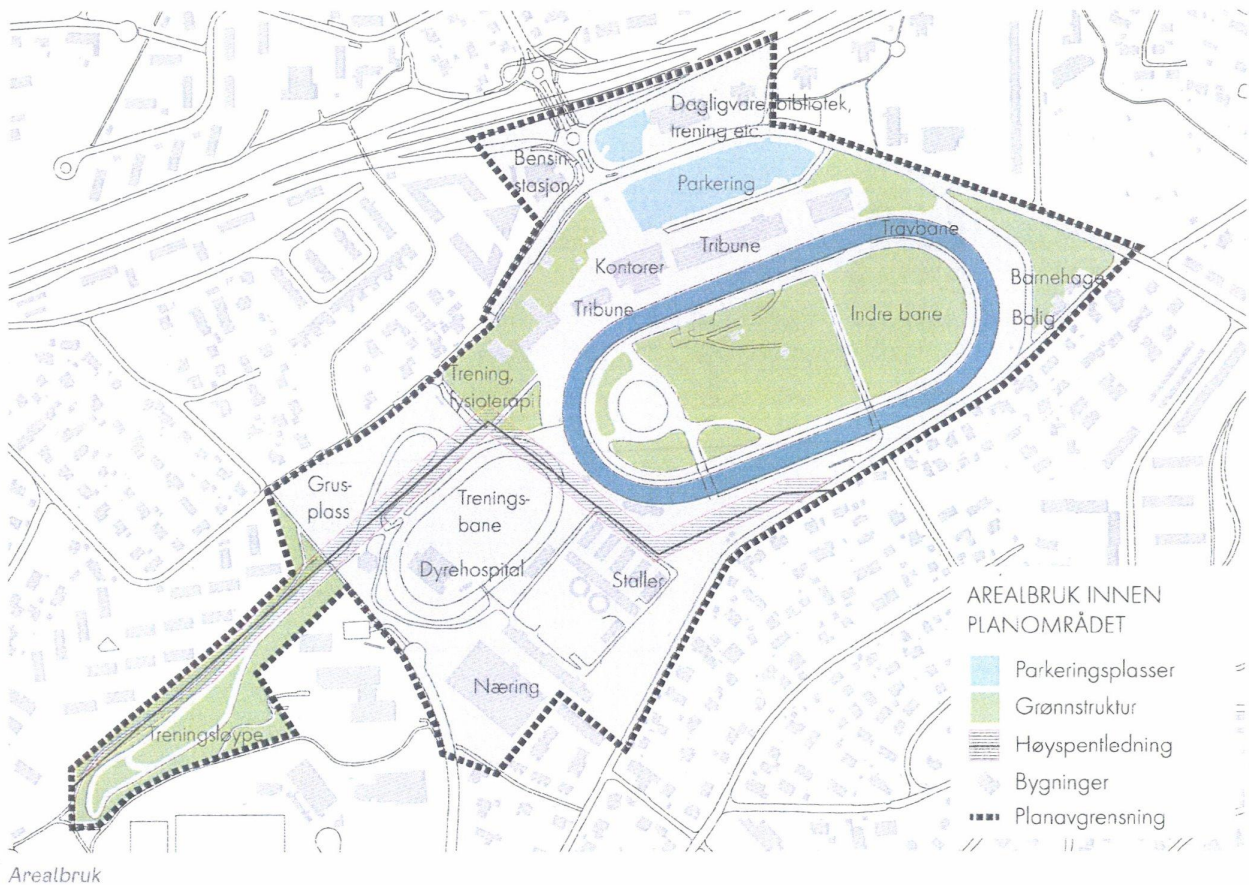
1.4.5 Barrierer



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

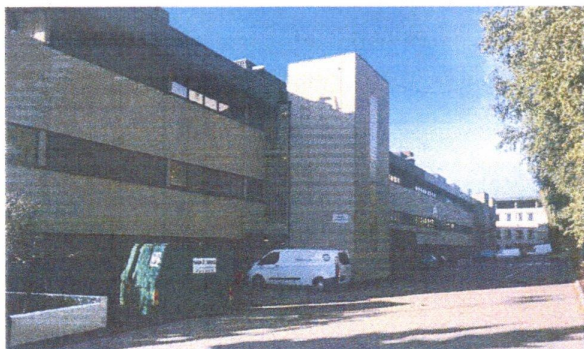
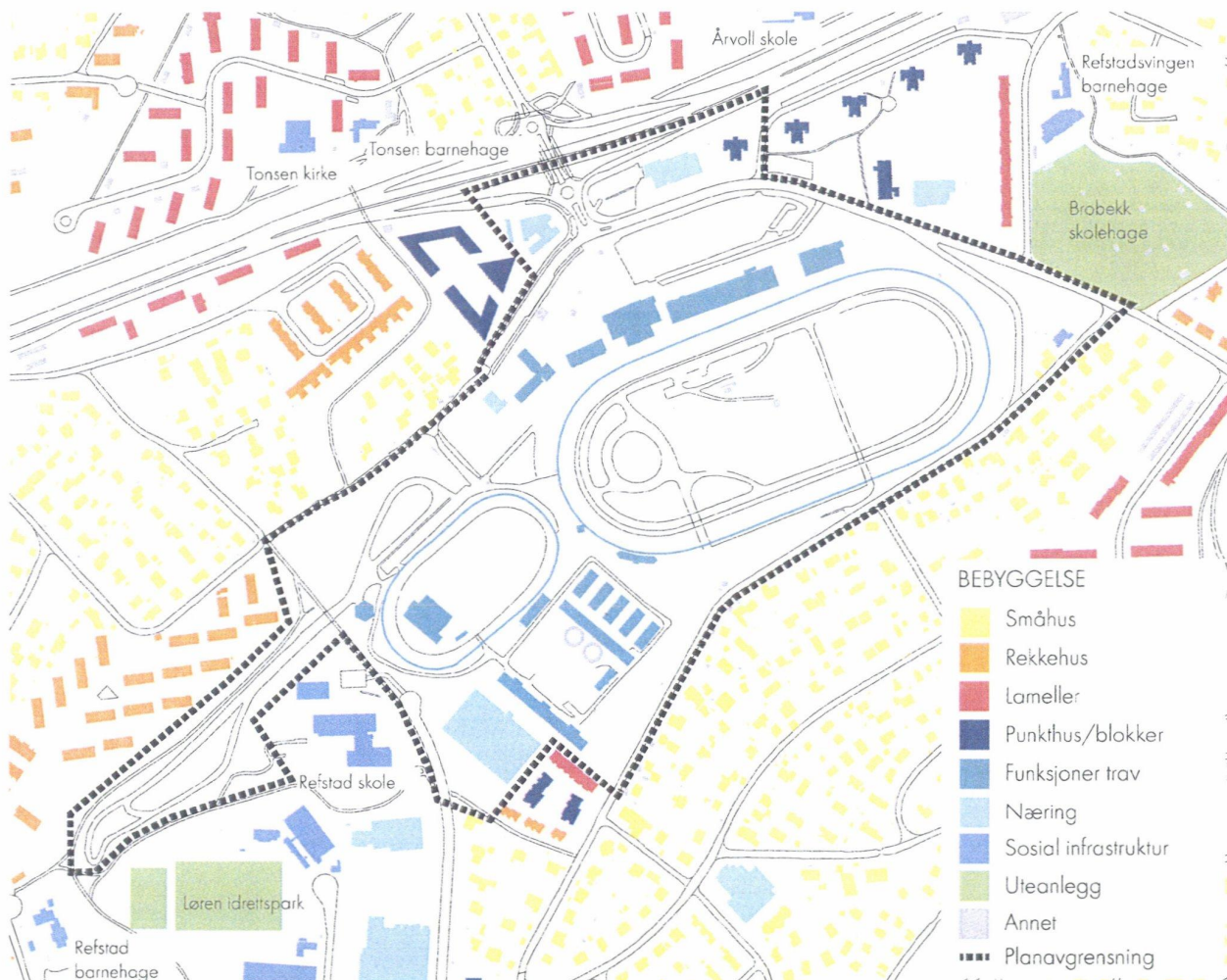


Foto: Lala Tøyen

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.

Foto: Lala Tøyen

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)

Til høyre:
Skinsenteret, 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

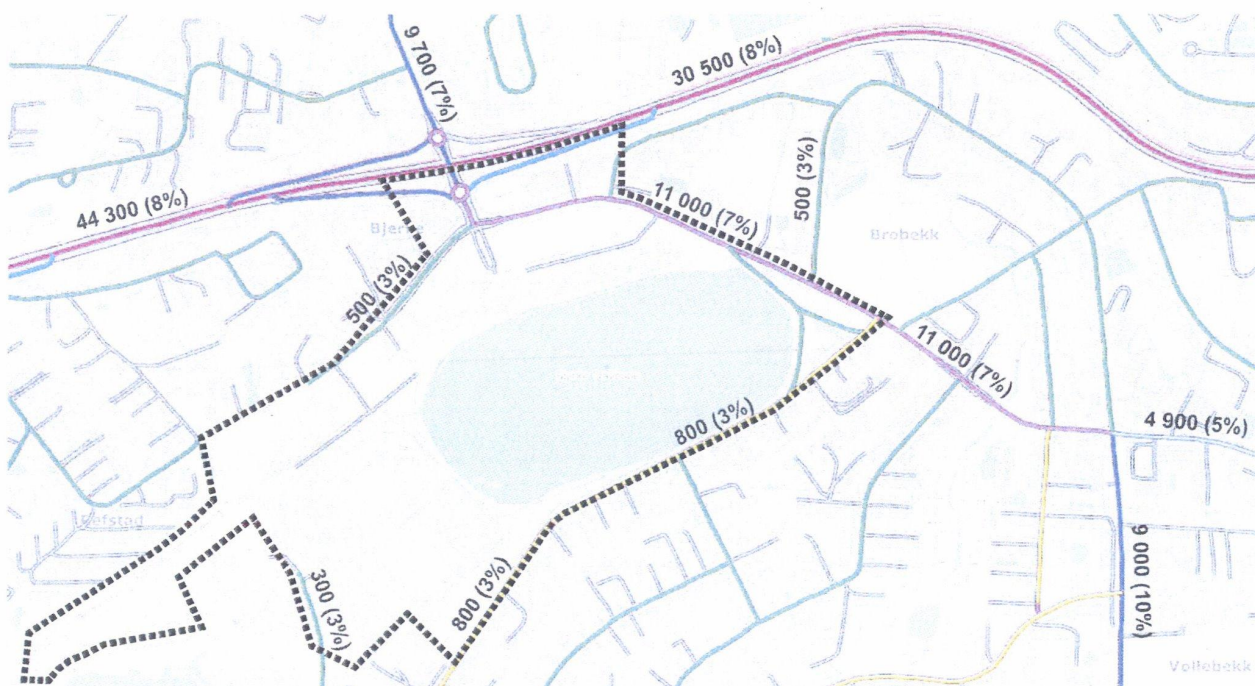


Foto: Google Street View

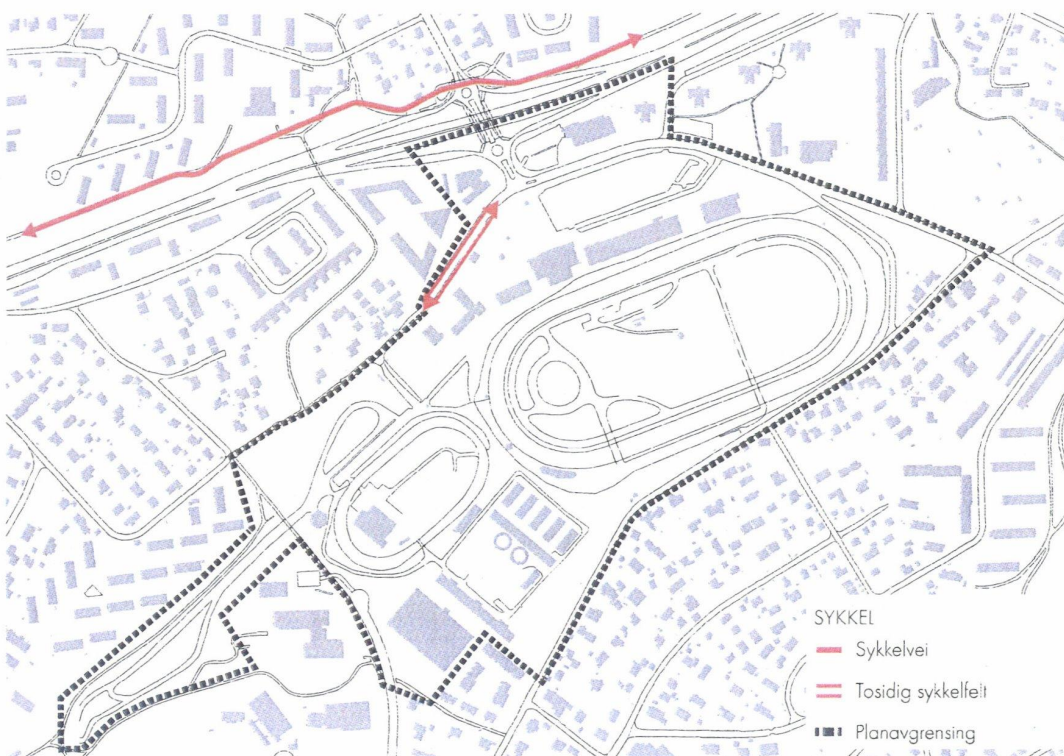
Over:
Rekkehus fra 60-tallet i Eltonveien i sørvest (Odd Jebe)

1.4.8 Trafikk og tilgjengelighet

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



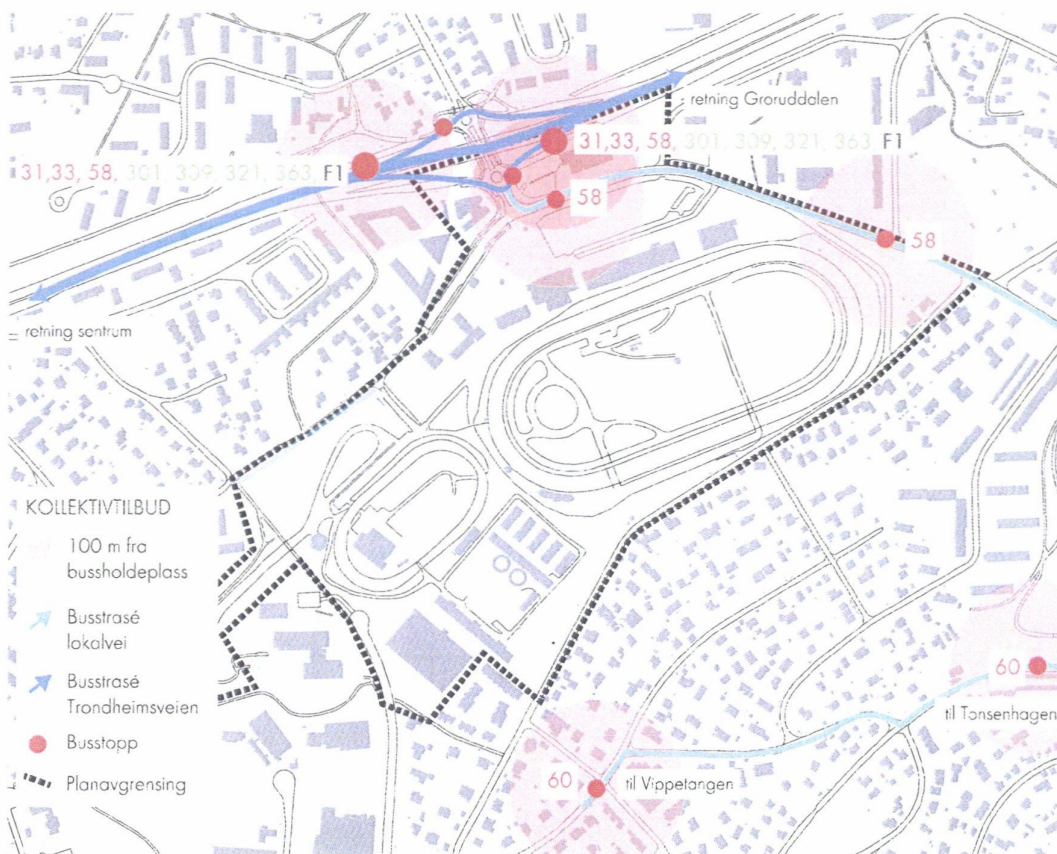
Biltrafikk i og nær planområdet



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



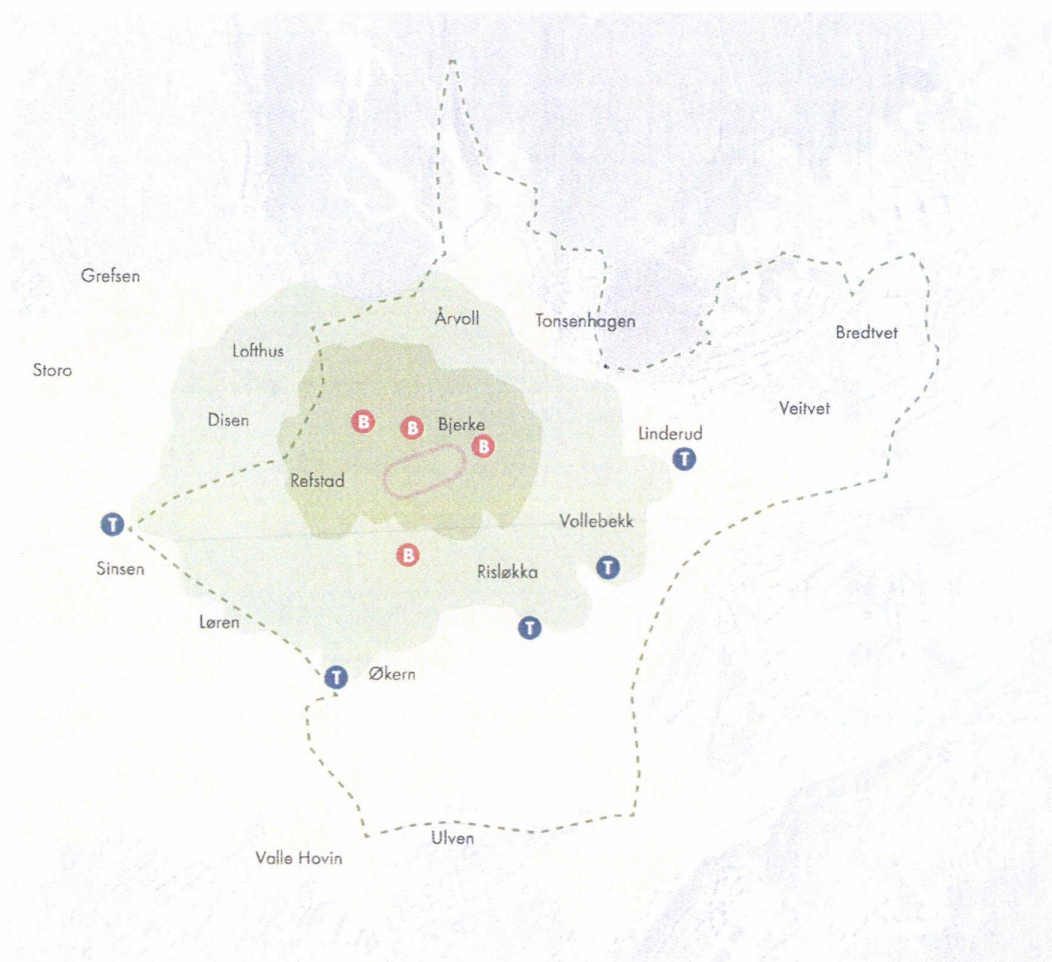
Figuren viser dagens plassering av holdeplasser og rutetilbud for kollektivtransport. Stoppene langs Trondheimsveien har god betjening, både hva gjelder antall ruter og frekvens på avgangene

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 Vollebakk. 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.



Kilde: sykledit.route360.net

10 min. gangavstand
fra Bjerkebanen nord

Nærmeste t-bonestopp

20 min. gangavstand
fra Bjerkebanen nord

Nærmeste buss-stopp

10 min. sykkelavstand
fra Bjerkebanen nord- - - Bydelsgrense
Bjerke

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.

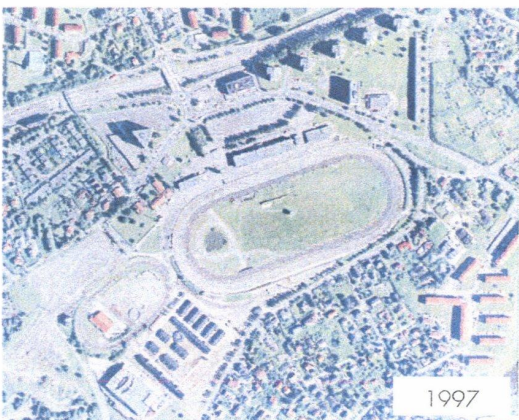
Teglproduksjon i områdene langs elvene foregikk fra middelalderen og fram til starten av 1900-tallet og Alna teglverk i var i drift lenge etter dette. Lengre nord ligger steinbruddene ved Grorud og i dalbunnen ble jernbanen anlagt i 1854. Tonsen gård vest for Refstad og Bjerke gårder ble kjøpt av herredet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

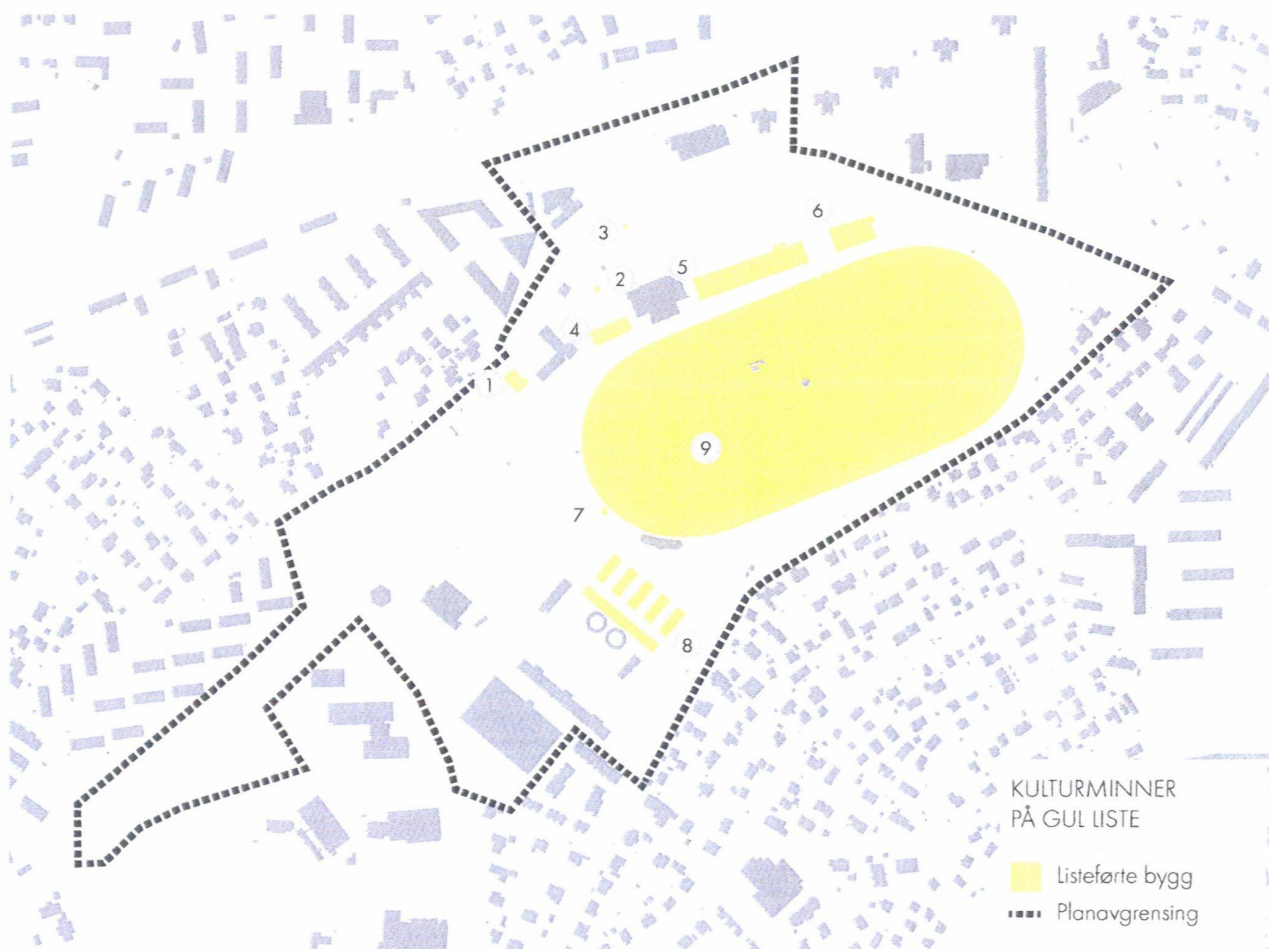
Fra 1950-tallet og utover er området utbygd med blokkbebyggelse og nærsentra, og nedenfor Bjerke travbane mot Økern er flere næringsbygg oppført

– 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



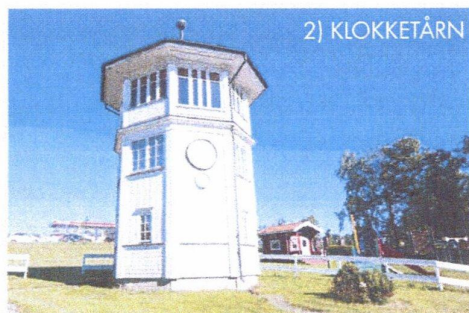
Bygg og anlegg med bevaringsverdi innen området

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.

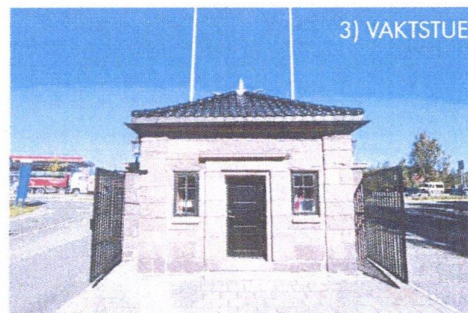
Disse byggene samt travbanen som anlegg er listeført:

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

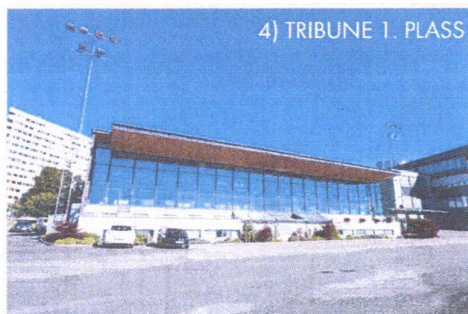
I det følgende kommer bilder av de listeførte elementene.



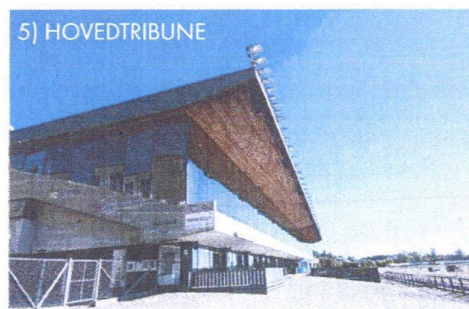
2) KLOKKETÅRN



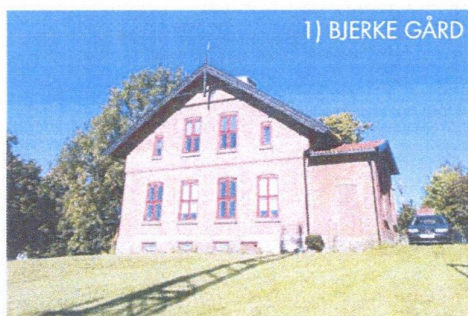
3) VAKTSTUE



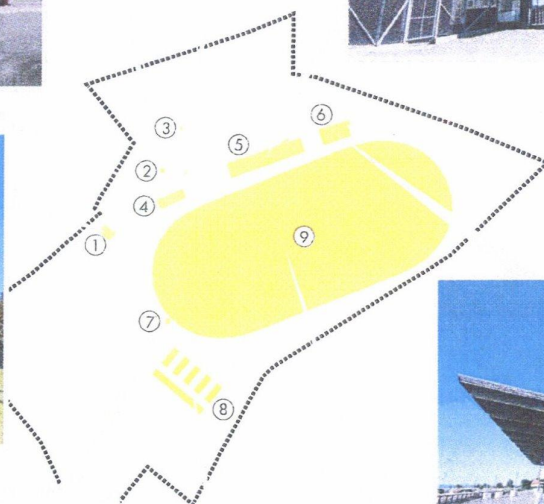
4) TRIBUNE 1. PLASS



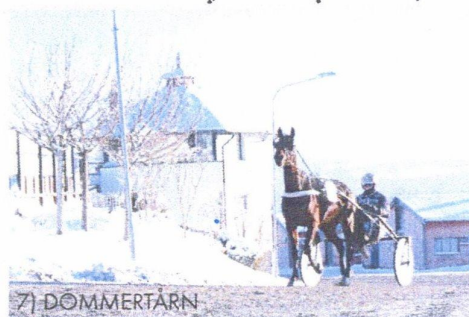
5) HOVEDTRIBUNE



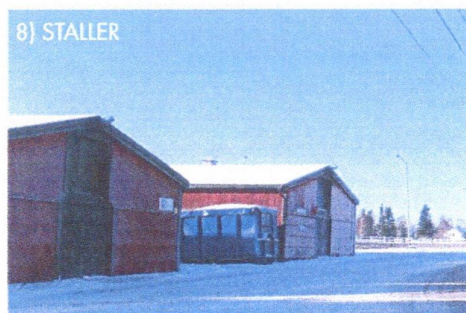
1) BJERKE GÅRD



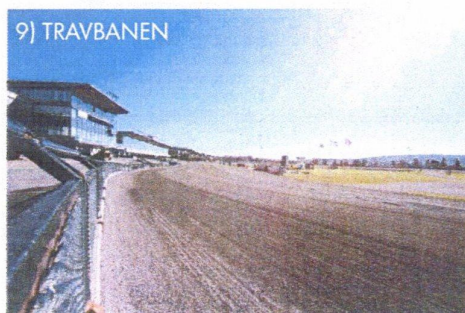
6) TRIBUNE 2. PLASS



7) DÖMMERTÅRN



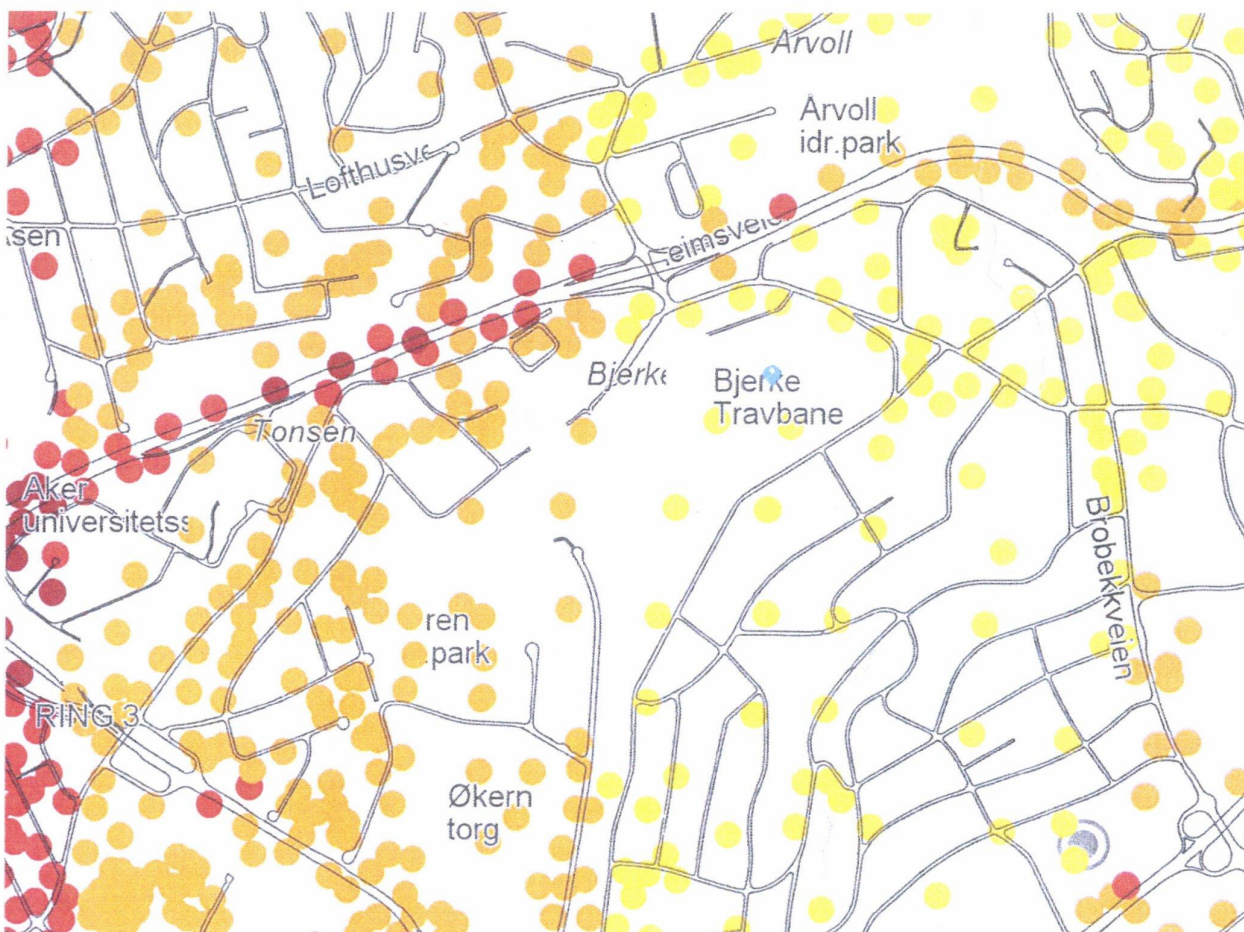
8) STALLER



9) TRAVBANEN

Alle foto: Laila Tøyen

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 brems. 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 Bjørke: 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.

Plataet: 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.



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 ødselig 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.