

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

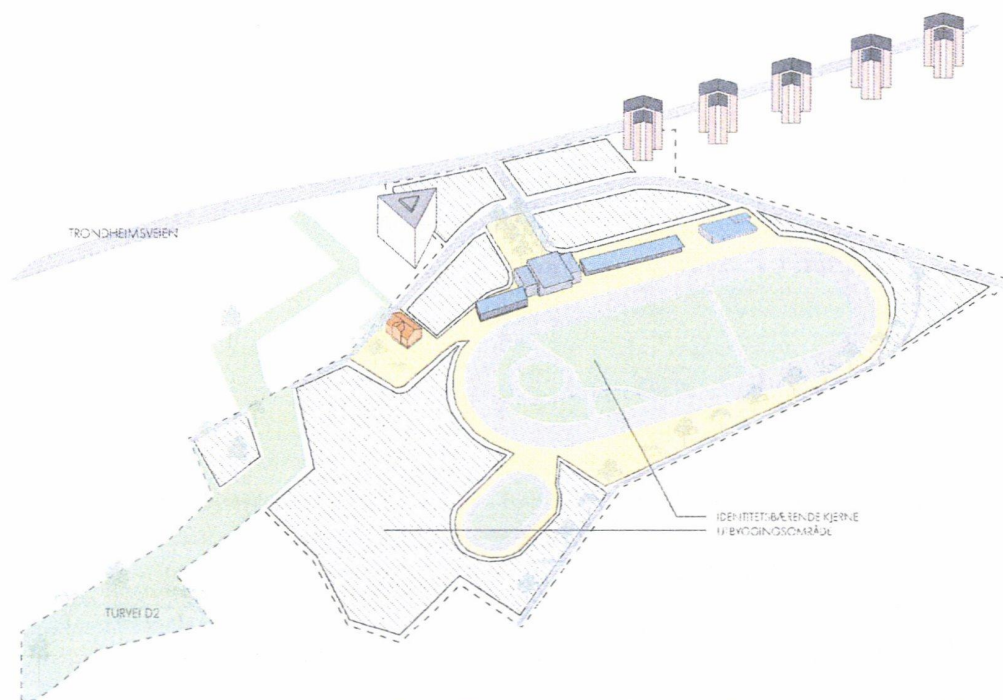
Utviklingen av Bjerke skal bygge videre på stedets identitet og kvaliteter

Mens Bjerke gård fører området 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 tilliggende 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 syklandes 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 syklandes 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

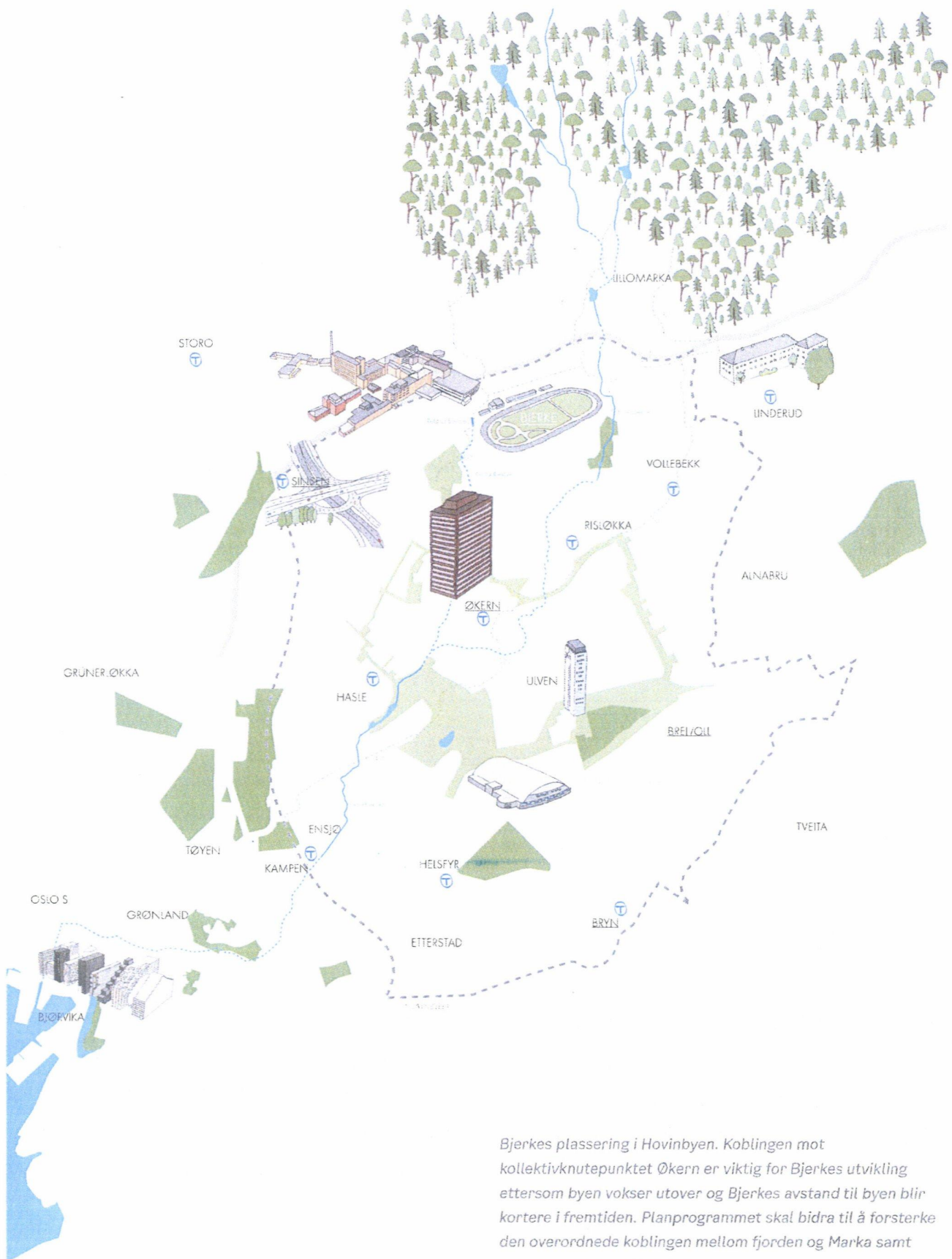
Bjerke skal utvikles med et variert boligtilbud som kan svare ut ulike behov og preferanser, fra det tette og urbane til bebyggelse som kombinerer bymessige og grønne kvaliteter, torgbyen og parkbyen. Et større og mer mangfoldig tilbud gir anledning for fellesopplevelser og steder å møtes. Bilfrie forbindelser 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.

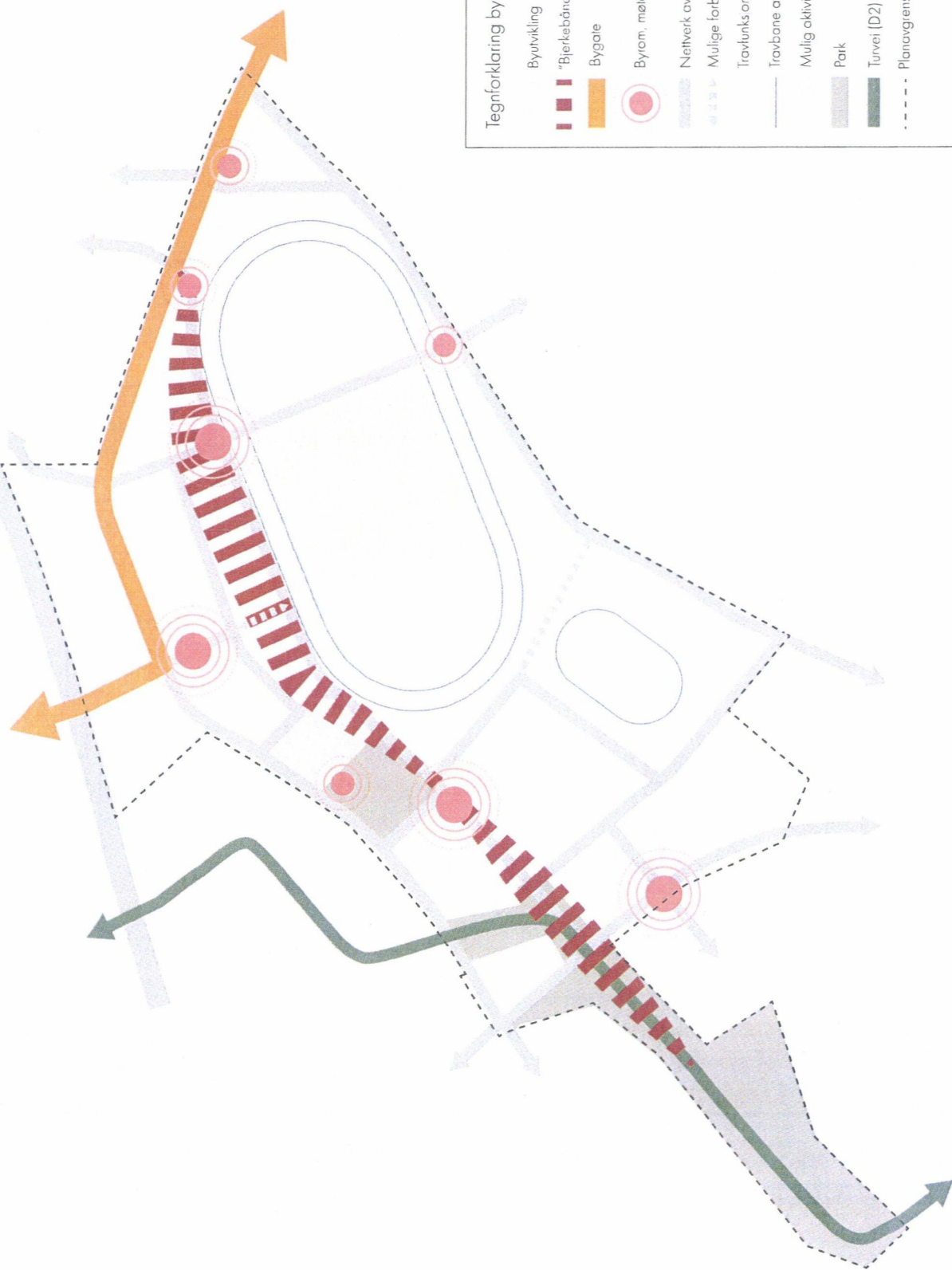
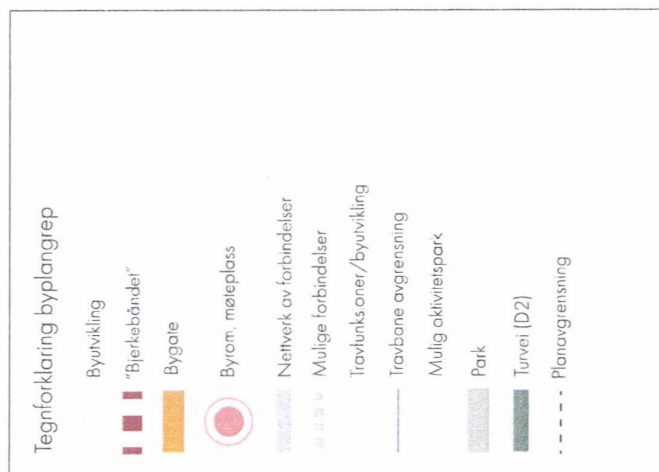
Bjerke skal være et levende og mangfoldig byområde

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.



Bjerkes plassering i Hovinbyen. Koblingen mot kollektivknutepunktet Økern er viktig for Bjerkes utvikling ettersom byen vokser utover og Bjerkes avstand til byen blir kortere i fremtiden. Planprogrammet skal bidra til å forsterke den overordnede koblingen mellom fjorden og Marka samt den grønne ringen i Hovinbyen.

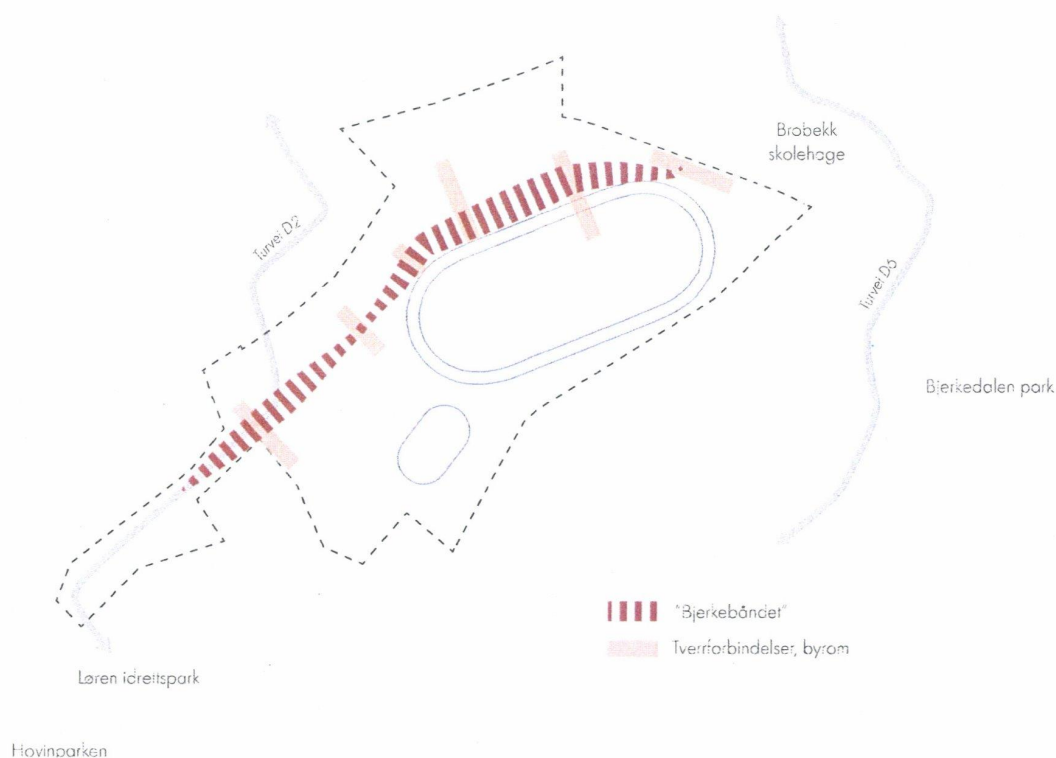
BYPLANGREPET



2.2 Byplangrepet

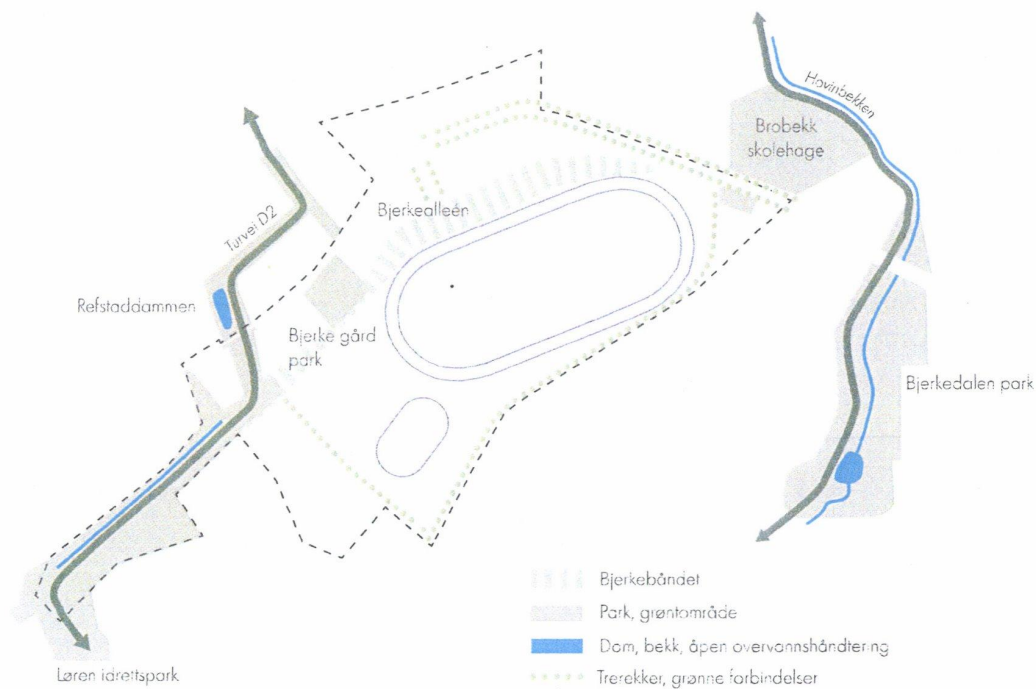
2.2.1 Byplangrepets hovedelementer

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.



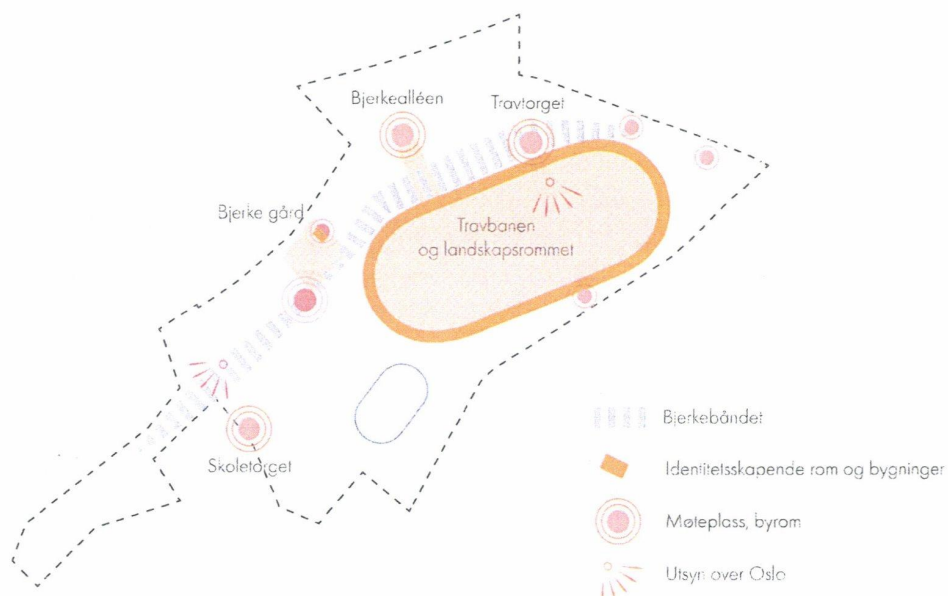
1. Bjerkebåndet

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 tribunene og mellom tribunene og travbanen, dette vil konkretiseres og besluttet 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 besluttet 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.

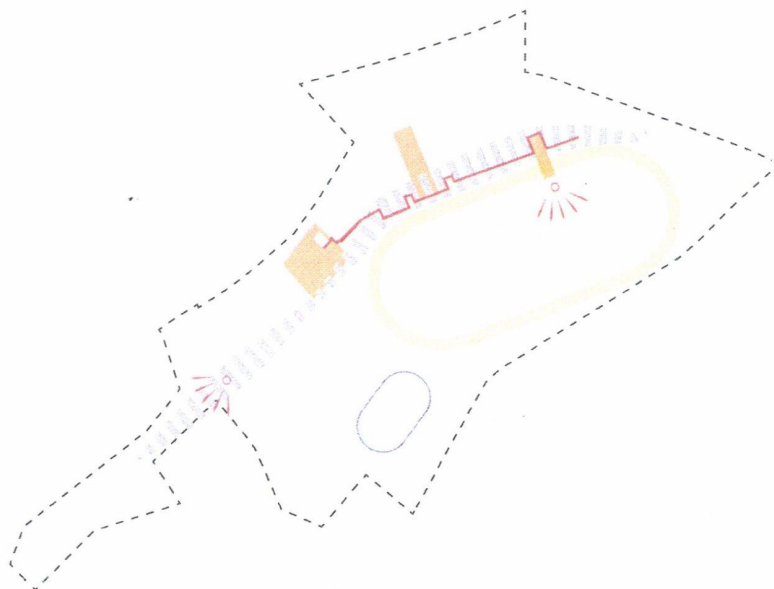


3. Kultur og identitet

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

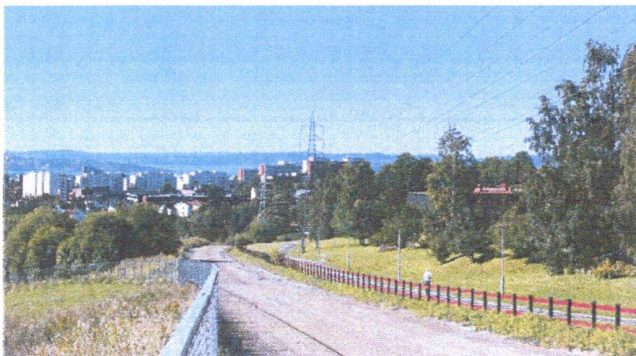
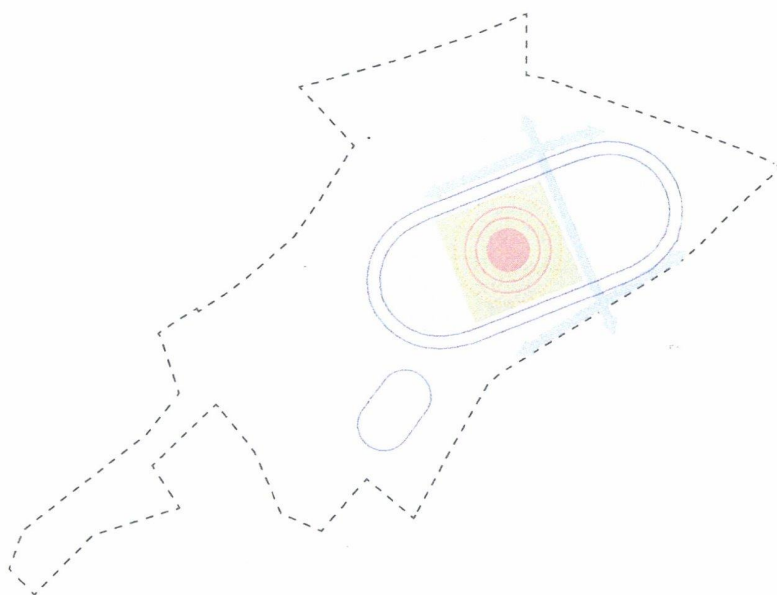


Foto: Lala Tøyen



Foto: Tomasz Majewski



2. Utvikle travbanen som byintegrert arena og mangfoldig møteplass

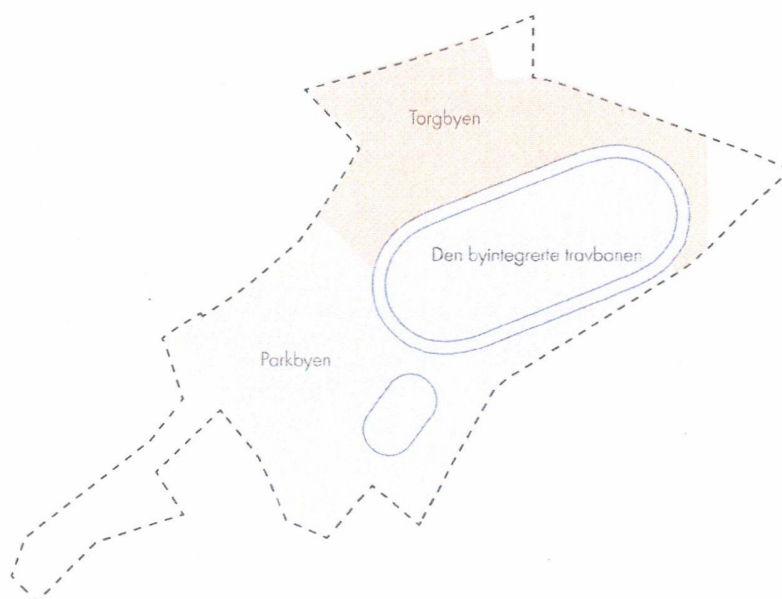
Travbanen er en møteplass i området i dag, også regionalt og nasjonalt for travmiljøet, men har potensiale til å bli en møteplass med sterkere lokal forankring. Bjerke Travbane Eiendom ønsker å effektivisere driften og samtidig utvikle arenaen for et bredere publikum og høyere oppdekning de dagene det 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 Zschamit 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 boligtårn og handel i Hafencity, Hamburg (KBNK Architekten)

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

Foto: Rasmus Hjortshøj 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 tiliggende småhusområder utenfor planområdet.

Foto: Radek Brunecky

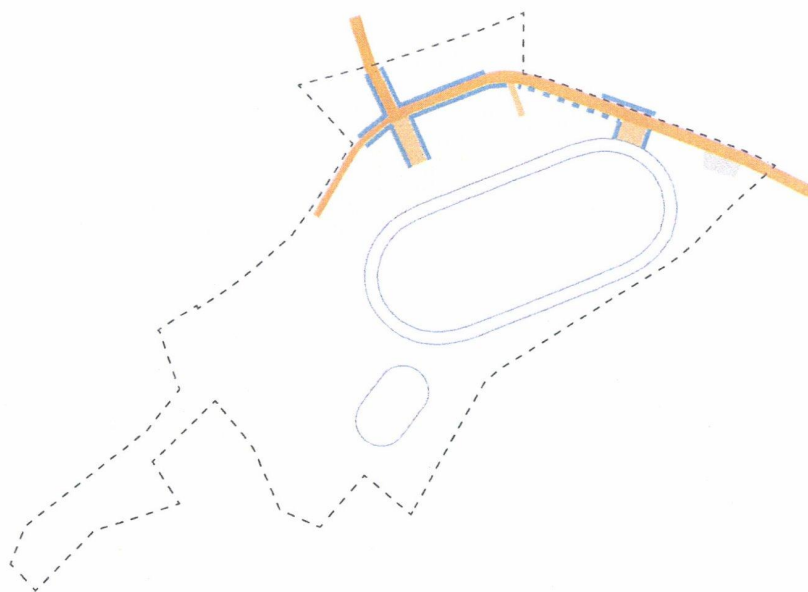


Krydderhagen har boliger med nærhet og tilknytning til omkringliggende park (Dyrvik Arkitekter)



Foto: Jiri Havran/Heslemann AS

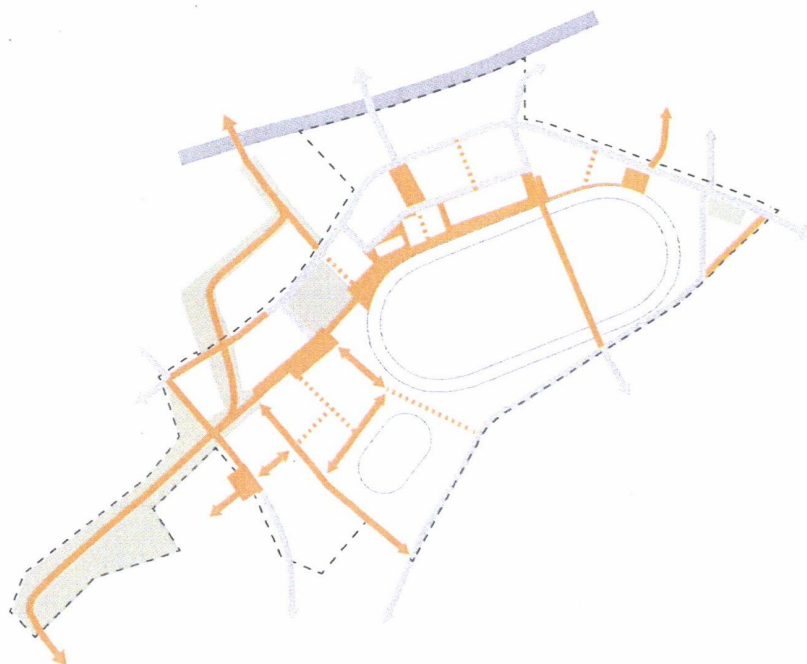
Spredte punkthus i grønne uteområder, boligprosjekt i Muhlau (Ilgall & Guggenheim Architekten)



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.



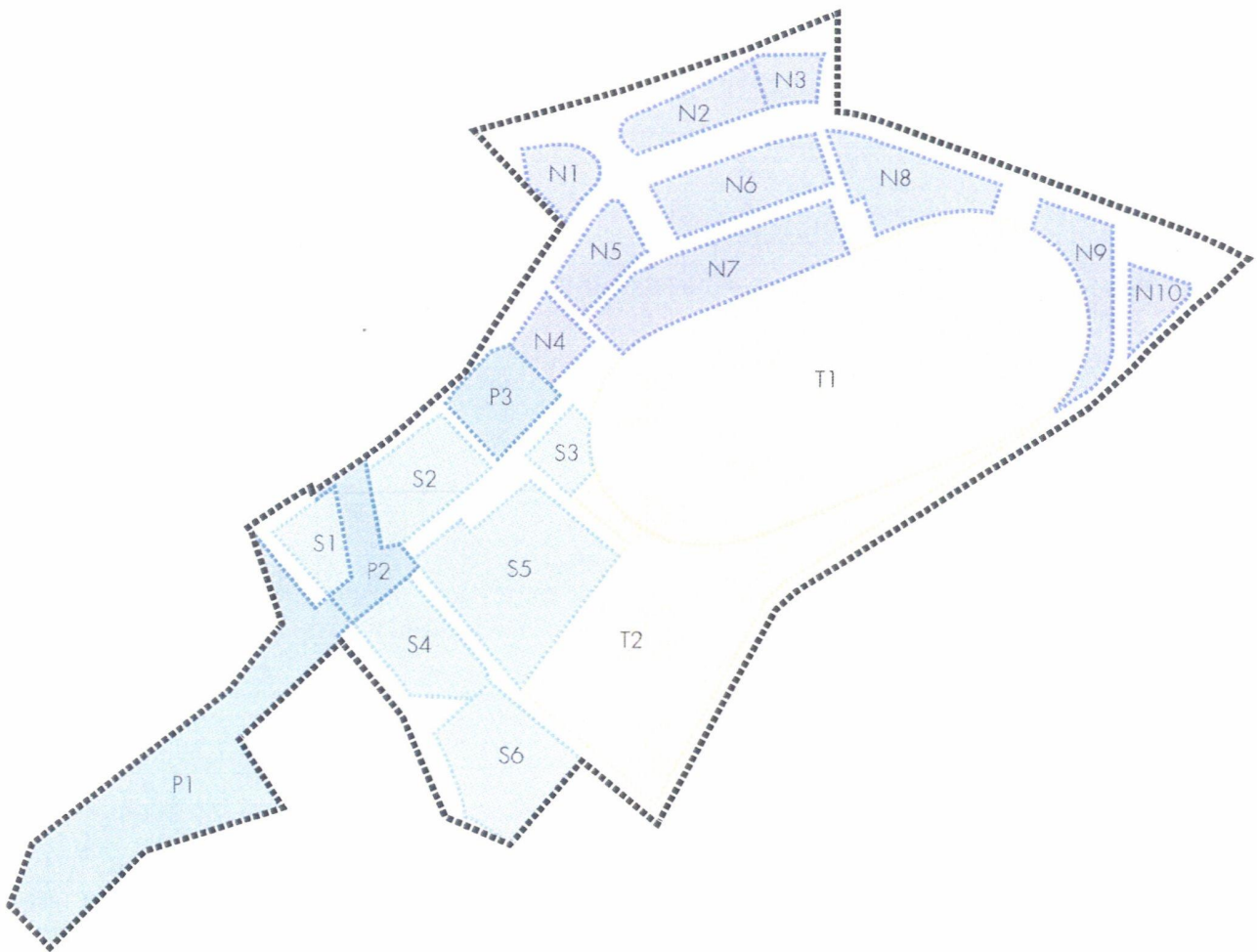
Foto: Finn Ståle Feiberg/Aspelein Ramm Eendom



Foto: Lala Tøyen

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

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



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. Tilretteleggelse 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.

Tilretteleggelse 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 tilretteleggelse 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 naboen 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 energiressurser 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 årsgjennomsnittstrafikk 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 årsgjennomsnittstrafikk er hentet fra Nasjonal vegdatabank 2016. Det har per 2020 kommet oppdaterte tall som viser en reduksjon i årsgjennomsnittstrafikk 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 kompensierende 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 høyspenttrasè 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

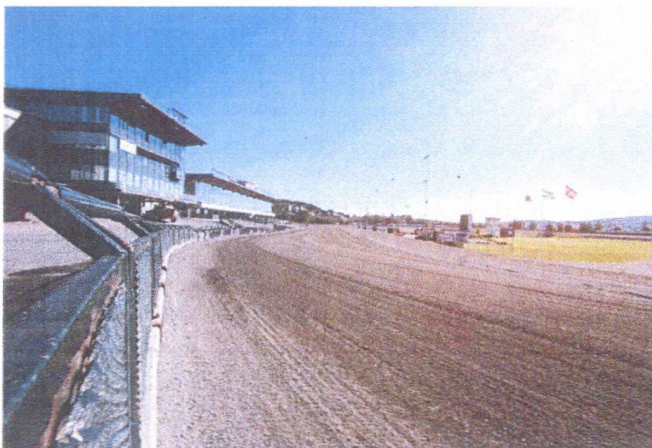


Foto: Laila Tøyen

Bjerkebanen er selve hjertet på Bjerke - som nasjonal idrettsarena, kulturminne, attraksjon og destinasjon. Banens form definerer området på godt og vondt. Bjerkealléen og inngangen til Hestesportens Hus har en høy grad av offentlighet og oppleves som inviterende. Resten av restaurant- og tribunebygget har en storslått 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.

Til venstre: Bjerke Travbane i dag

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



Foto: Rodeo arkitekter

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 hehetlig 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.

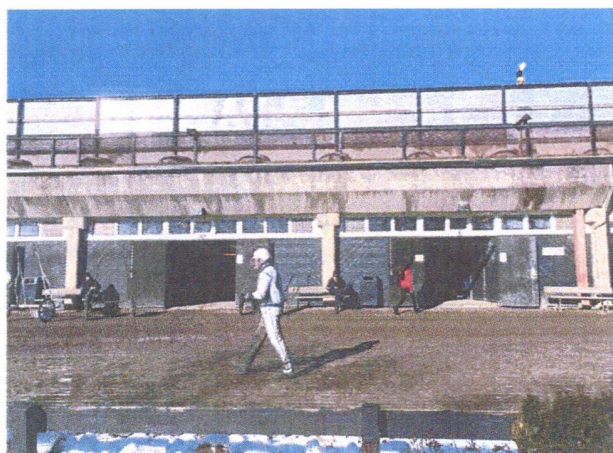
Den sydvestlige siden av Bjerkebanen markeres av historiske Bjerke Gård og turveien D2 som passerer

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.



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. Ponniene 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.



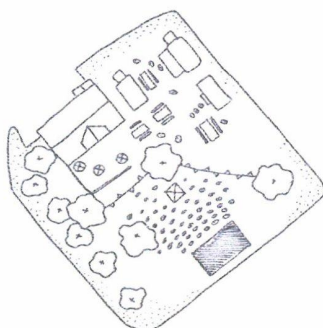
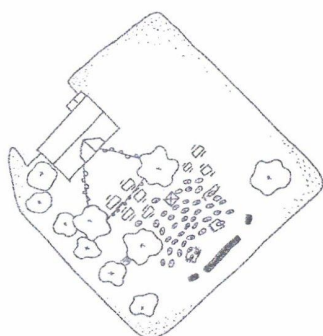
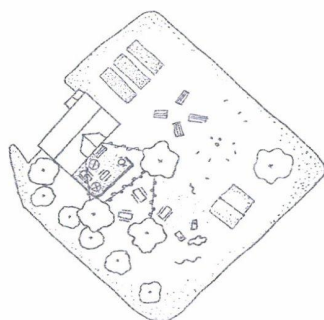
Foto: Bjerke Travbane Eiendom

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 formgivingen 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 «gårdsplass» 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

GRINSENHAGEN

ÅRVOIL

Årvollveien

BROBEKK

LINDERUD

Refsdalsvingen

Refsdalsvingen

Torshovstveien

Refsdalsveien

BJERKEDALEN
PARK

VOLLEBEKK

Økenivveien

RISLØKKA

Nordveien

Østveien

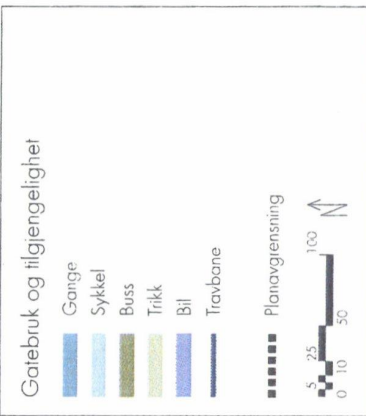
Øken Torgvei

LØREN/ØKERIN

AKER SYKEHUS

Haugmannveien

Elisveien



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 trafikmaskin 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 kryssninger så det er vanskelig å orientere seg for utenforstående. Områdene er på tider med travløp 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 byveven 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 trafikk situasjoner

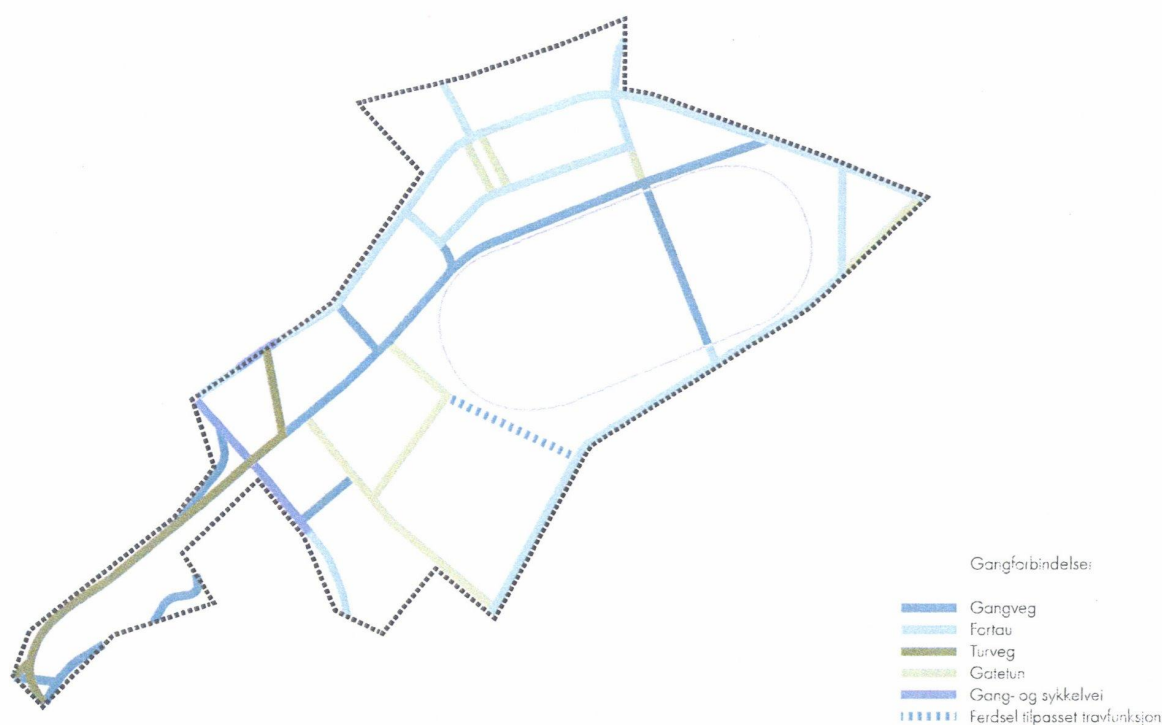
Økernveien er relativt lite trafikkert og ligger parallelt med Økern Torgvei som en forbindelse ned mot Økern. Økern Torgvei ender i dag opp i en sнопlass ved Refstad skole. Herfra fortsetter gangveien videre nordover gjennom kulvert under treningssløyfa for hest til krysset Eltonveien x Haugmannsveien 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 adkomst 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



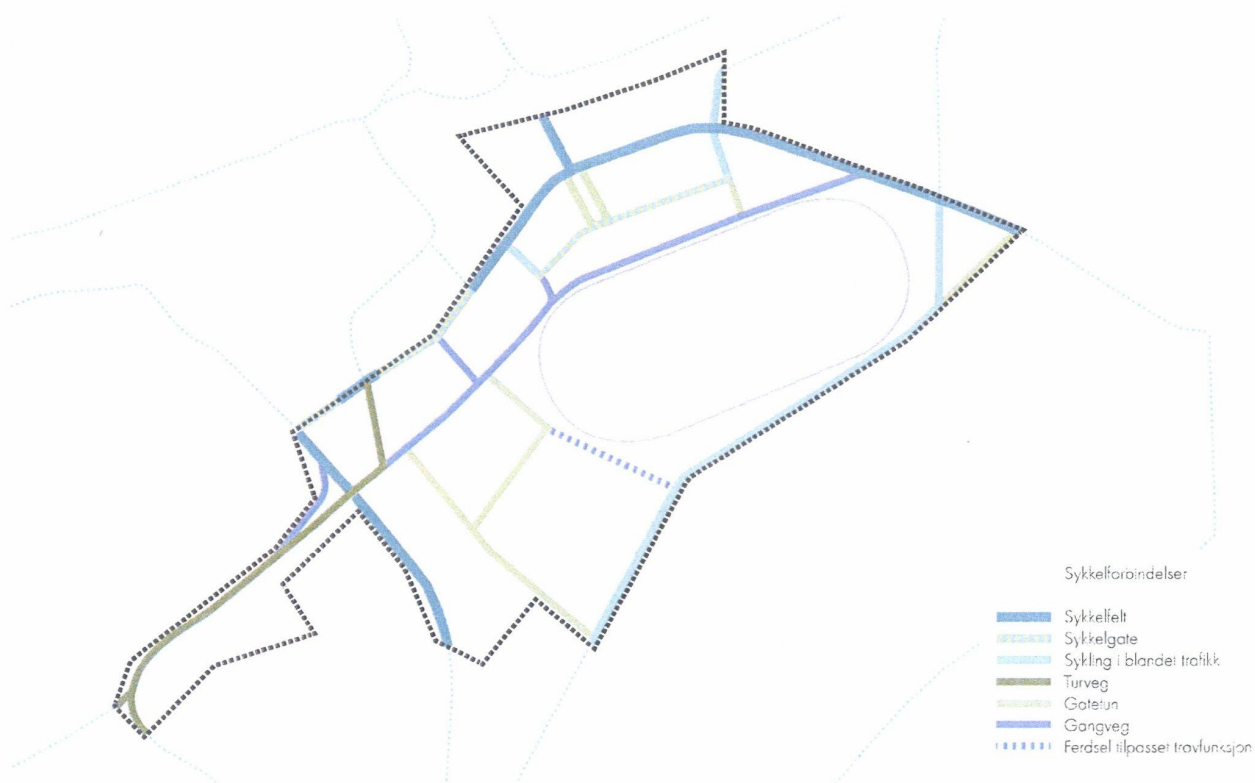
Gående og syklende i fokus

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.

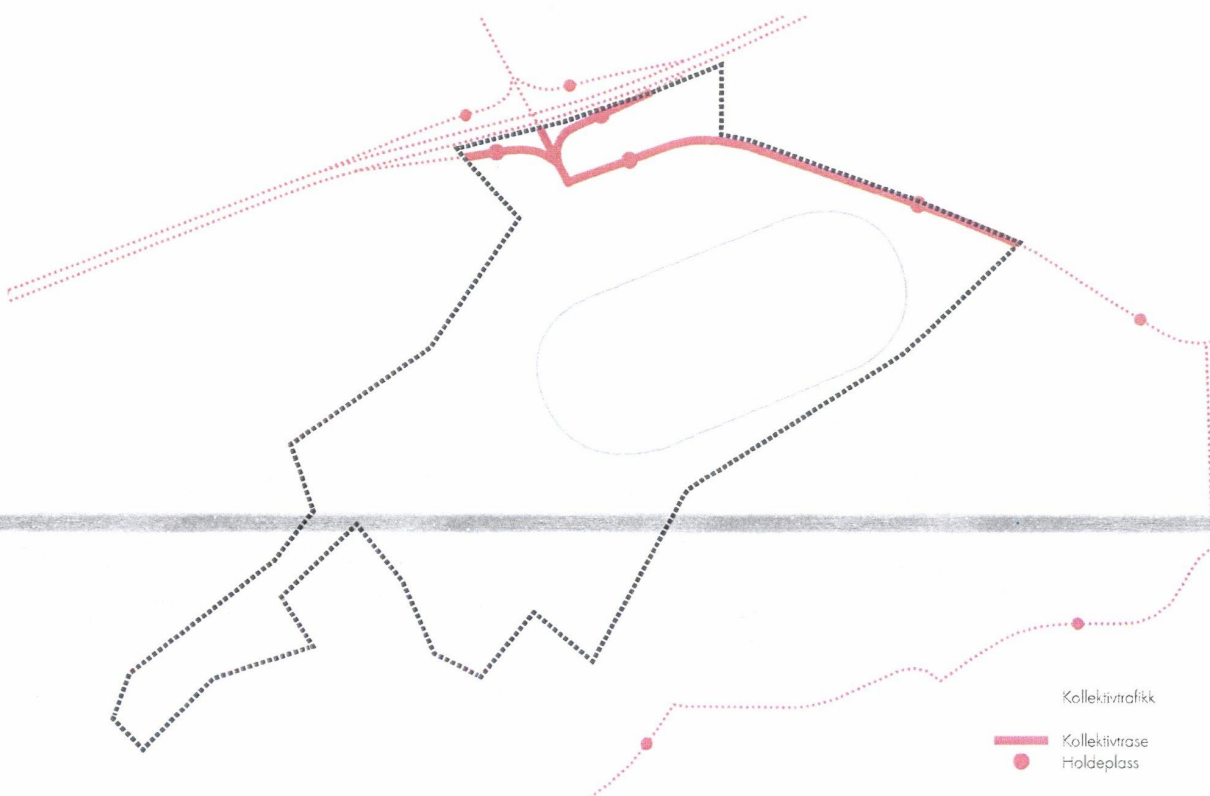
Refstadveien som kollektivtrase

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).

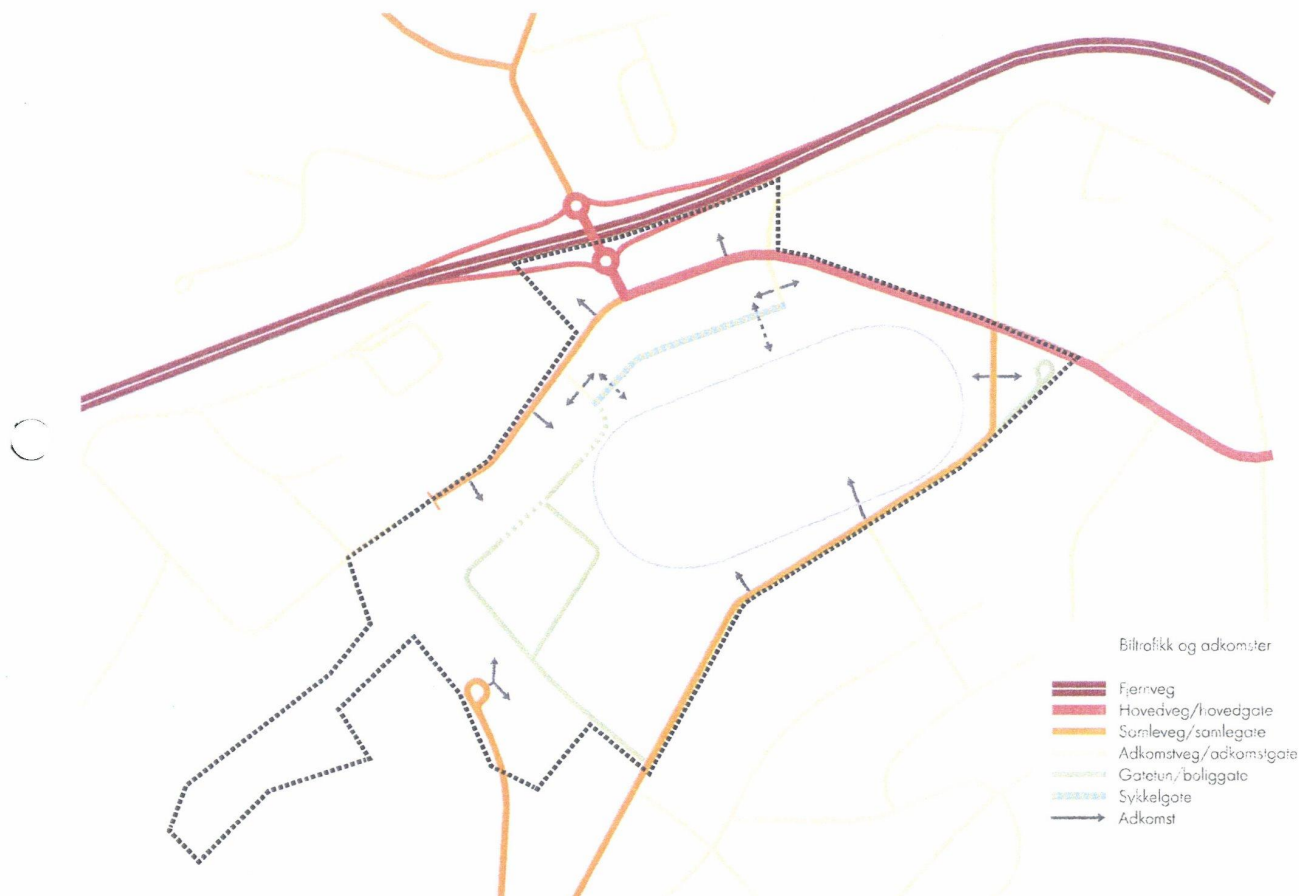


Sykkelforbindelser gjennom området



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 syklistene 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 gatens bredde og de tiliggende 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
- Adkomst / gatetun

Bilfrie boligområder

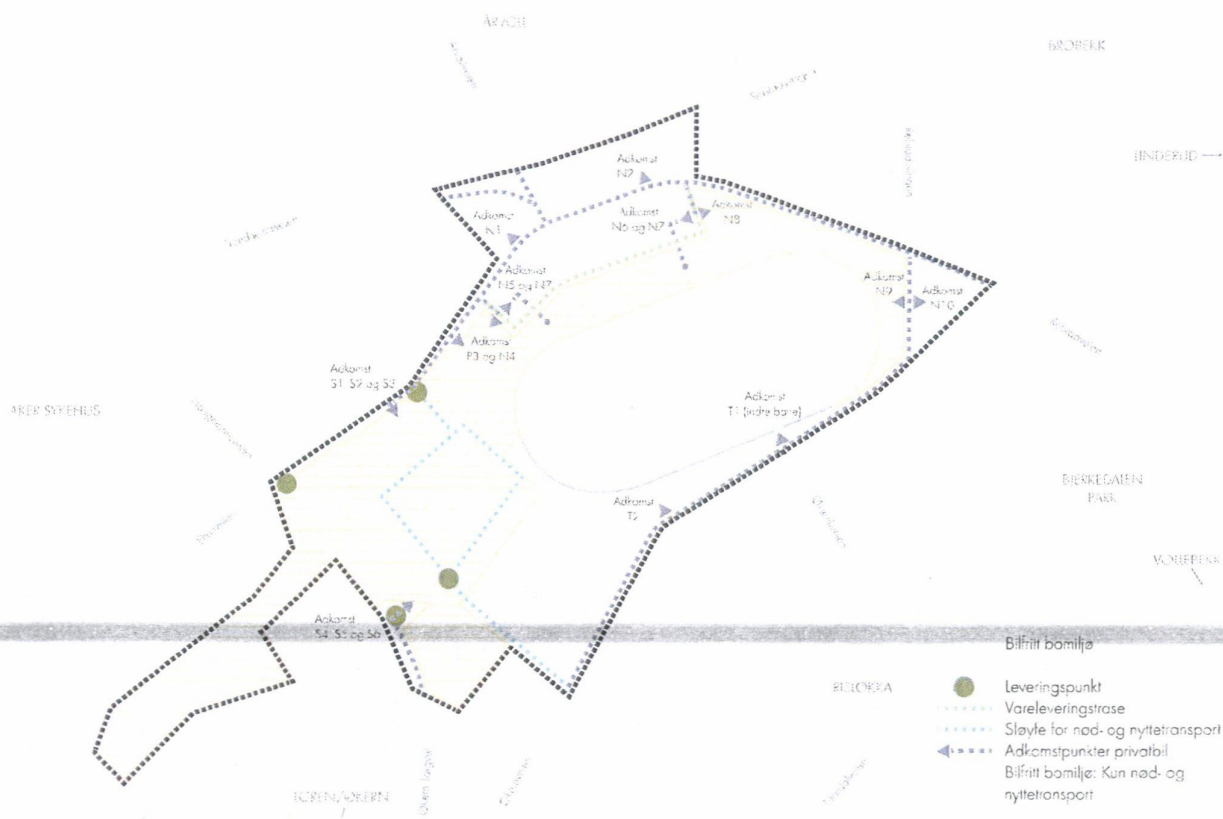
Samleveger og adkomstveger skal ha begrenset biltrafikk og lav kjørehastighet. Vegene skal utformes slik at det ikke oppstår gjennomkjøringsmuligheter i boligdominerte områder. Gatetunene er i prinsippet bilfrie og skal kun brukes av nødtrafikk, drifts- og vedlikeholdstrafikk samt flyttetransporter o.l. 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 fordrye 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.

Nedskalerting 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 hovedvegssystemet.



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

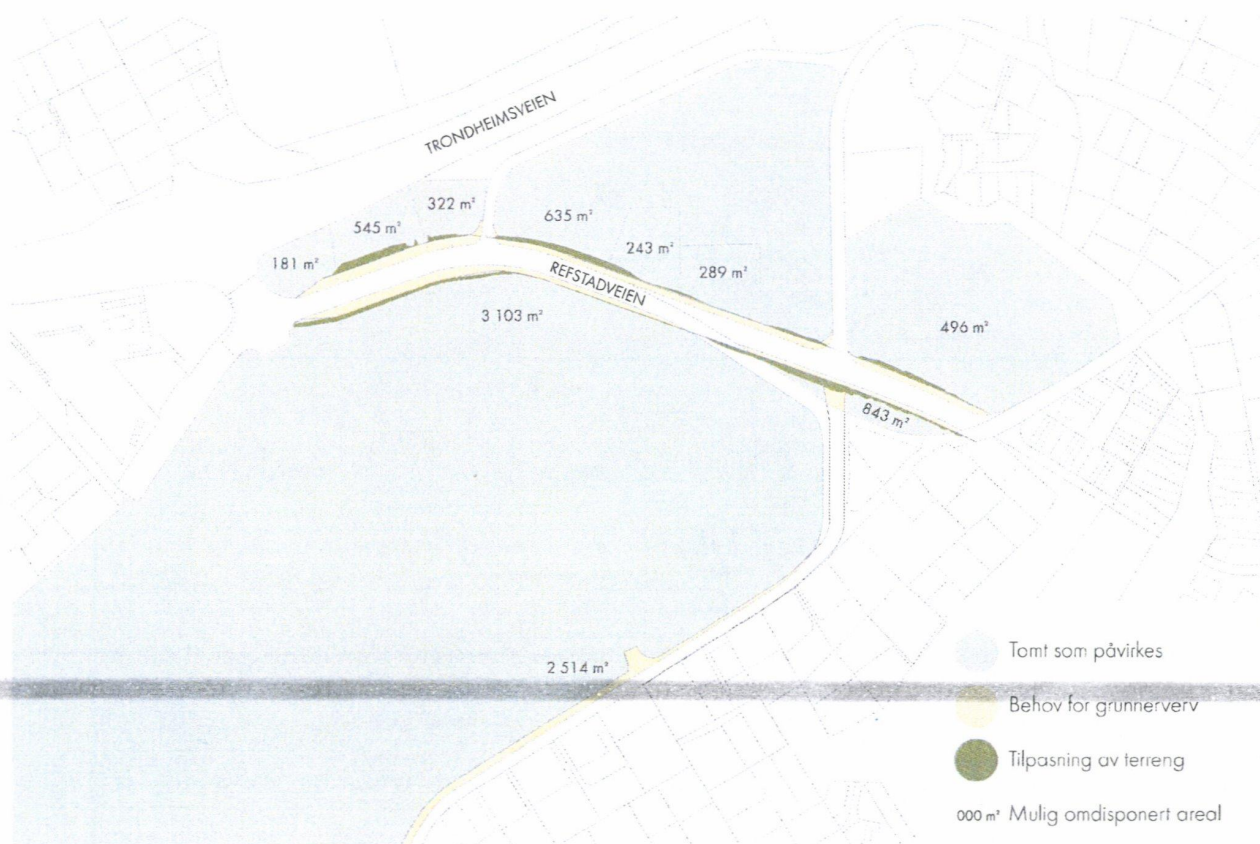
Den til enhver tid gjeldende parkeringsnorm skal benyttes for planområdet. Det legges opp til parkering i felles kjellere med felles adkomst under bebyggelsen, noe som reduserer arealbruk og den lokale trafikkbelastningen innad i områdene, samtidig som løsningen frigjør areal på bakkeplan til utearealer 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 trafikantgruppe egne arealer. Et økt gatesnitt vil påvirke naboeiendommer ved behov for grunnnerverv 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.

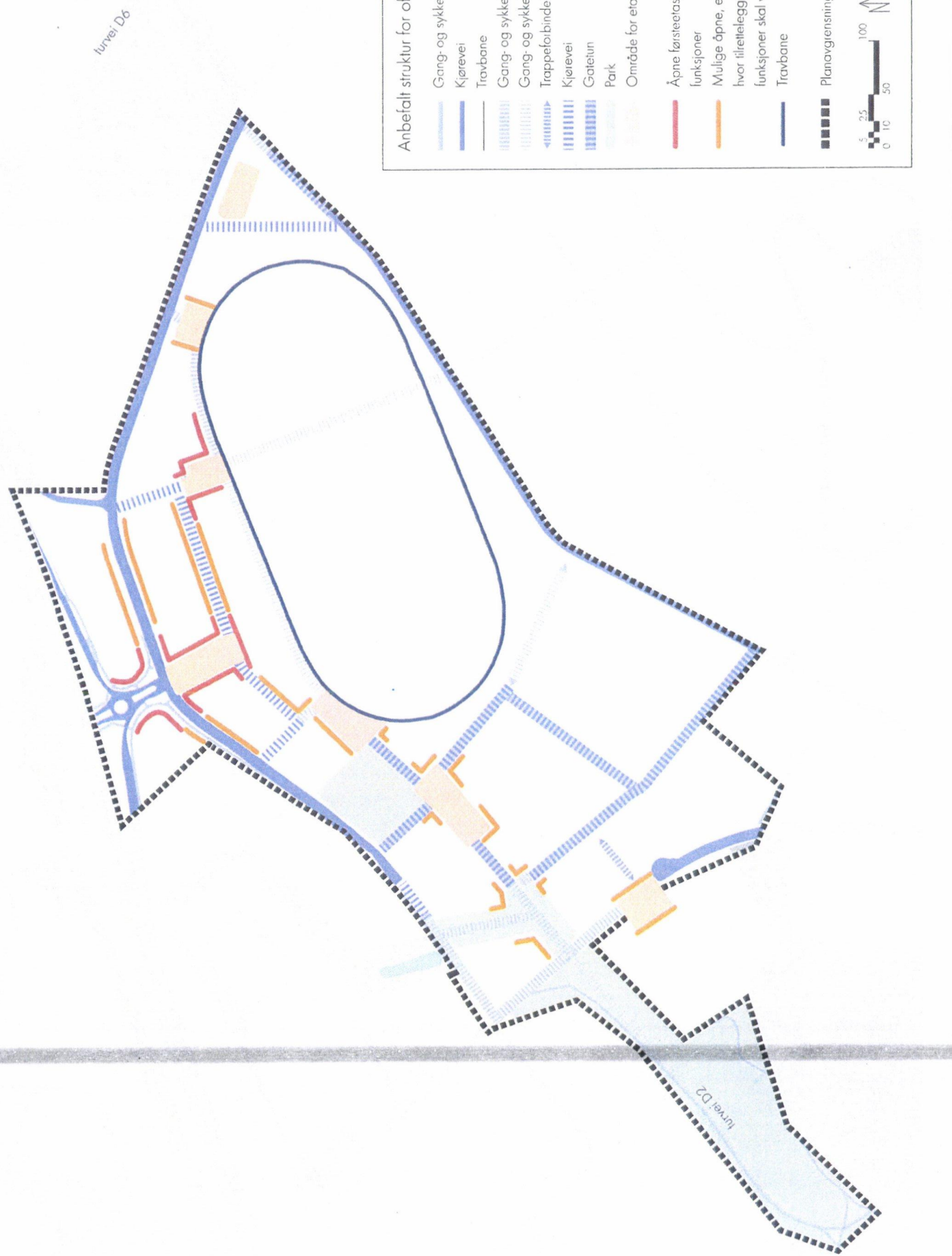


Illustrasjonen viser hvilke tomter som påvirkes av en utvidelse av Refstadveien og konsekvensene dette medfører. Tallene angitt for mulig omdisponert areal er kun anslag og vil fastsettes endelig ved detaljregulering.

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



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 lokalsentrumet 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.

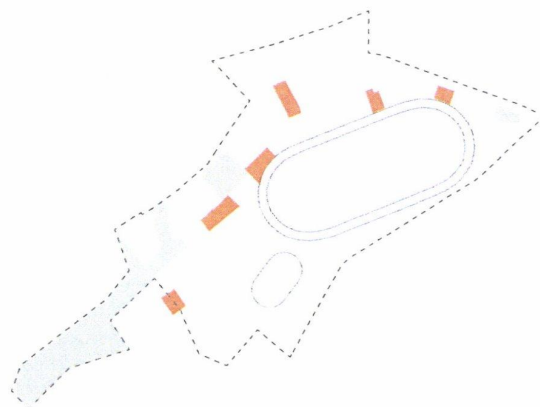
Bjerkebåndet

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 steds kvalitetene på Bjerke gård og travbanen. Omfanget av full utbygging på Bjerke

tilsvarende 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.

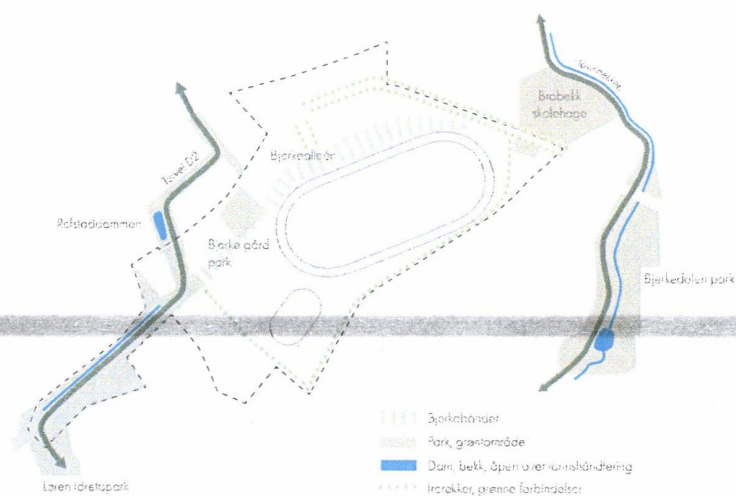
Områder avsatt til grønnstruktur skal være flerkunnsjonelle og tilrettelegges for opplevelse, rekreasjon og lek, samtidig som de håndterer overvann. Utforming av parker og turveier skal legge til rette for allmenn tilgjengelighet, allsidig bruk og ulike alders- og brukergrupper. Offentlig grøntareal 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 nabolagskafé. 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. Konkurransesforslag med samarbeid mellom Dyrvik arkitekter og Transborder studio m. fl.



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

Foto: Simen Gylseth

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



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

Foto: Jeroen Musch

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 punkthus 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.

Bebyggelsestruktur og typologi

En oppstramming av bebyggelsen tilliggende 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: Charlottet haven

Charlottet haven 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

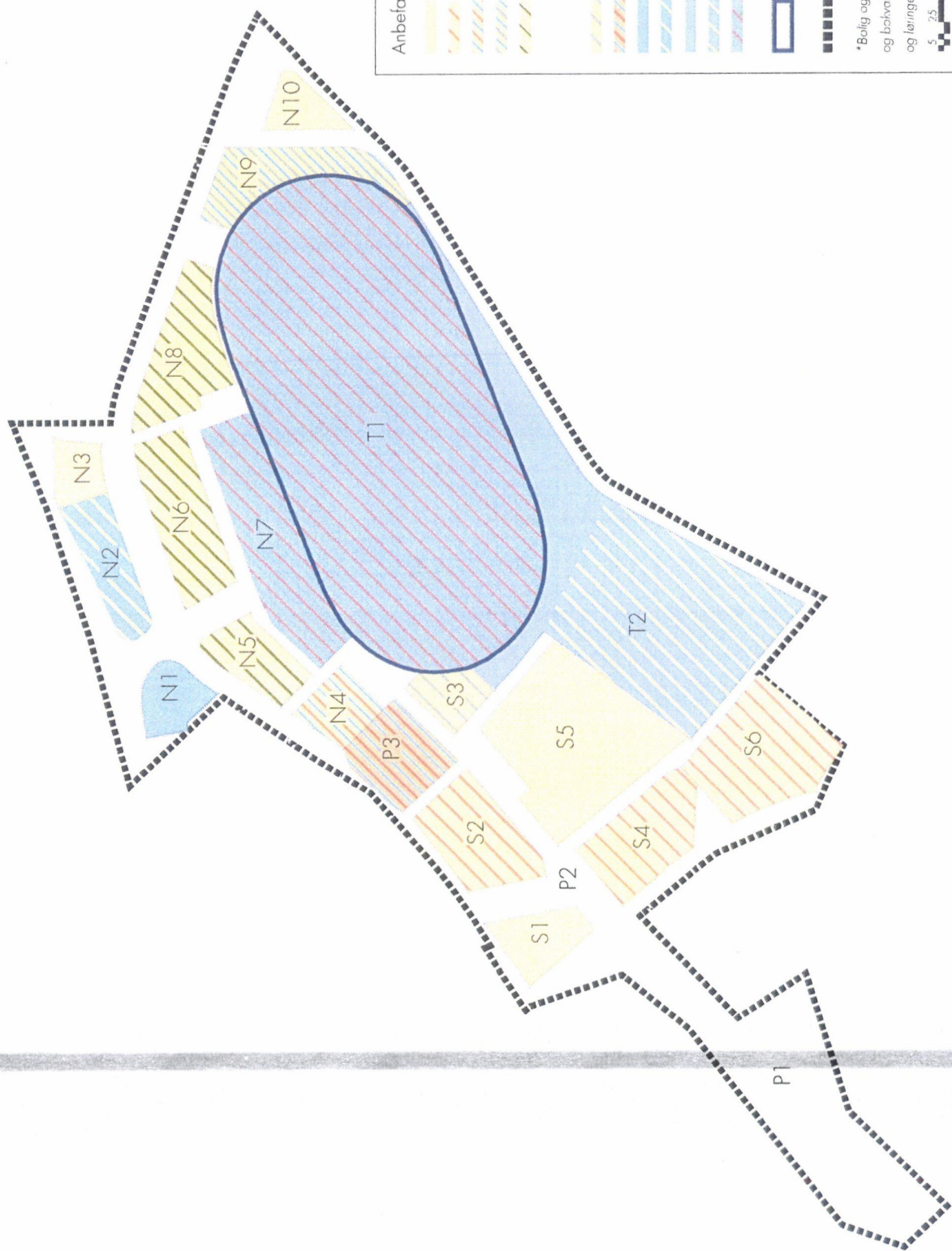
Det skal i detaljregulering sikres og dokumenteres gode og solfylte uteoppholdsarealer i tråd med den norm for uteoppholdsareal som er gjeldende på reguleringstidspunktet. Krav til størrelse på uteoppholdsareal, rommelighet og utforming er sentrale kriterier og det vil være en vurdering hvor man sikrer 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



*Bolig og andre støyfølsomme formål forutsetter at støy, luft og bakkefall er ivare tatt iht. gjeldende overordnede planer og føringer.

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 befestes 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 strukturent 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 synergi 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 Bjerkebåndet 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 skjærer 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

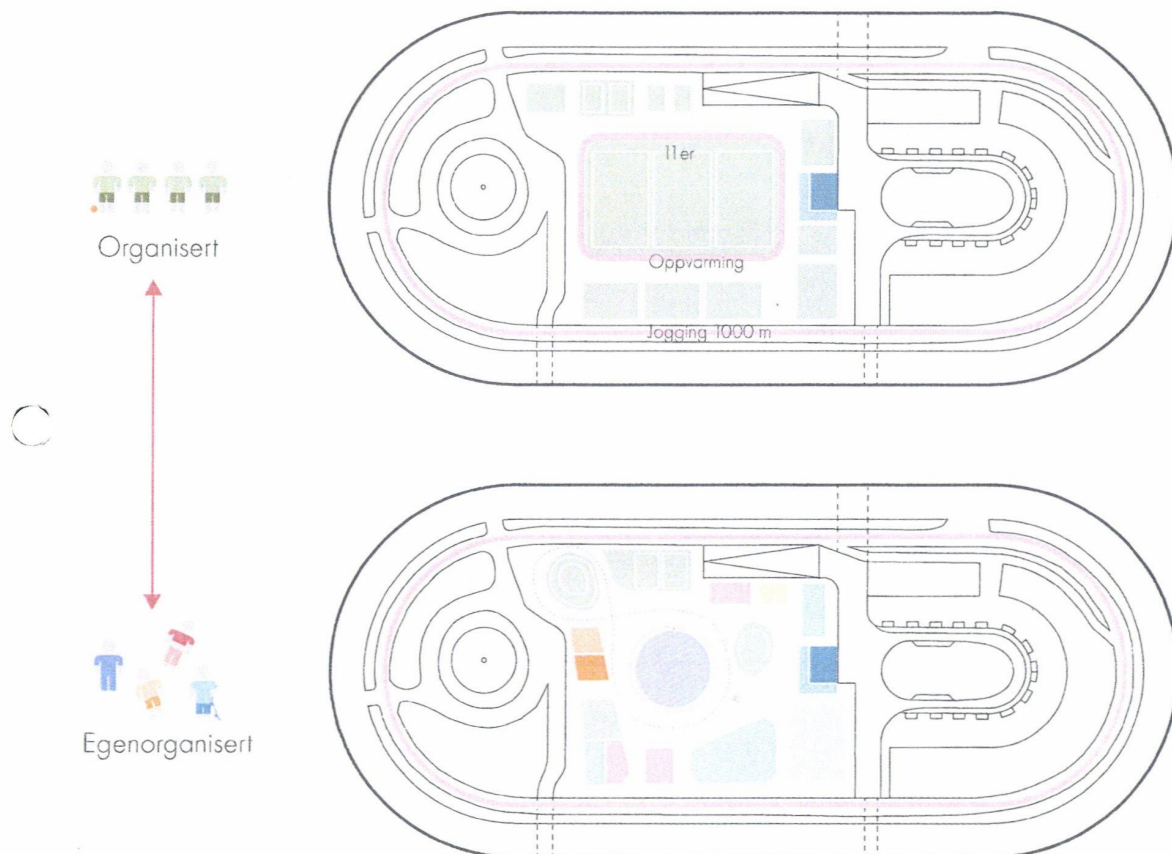
I henhold til Oslo kommunes faktaark om befolkning, levekår og bomiljø har Bydel Bjerke hatt en folkevekst på 34 prosent fra 2001 til 2016, hvorav delbydelen Økern som planområdet er del av, har blitt den mest folkerike delbydelen med 19,8 prosent årlig vekst de siste fem årene. Det er en større andel 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

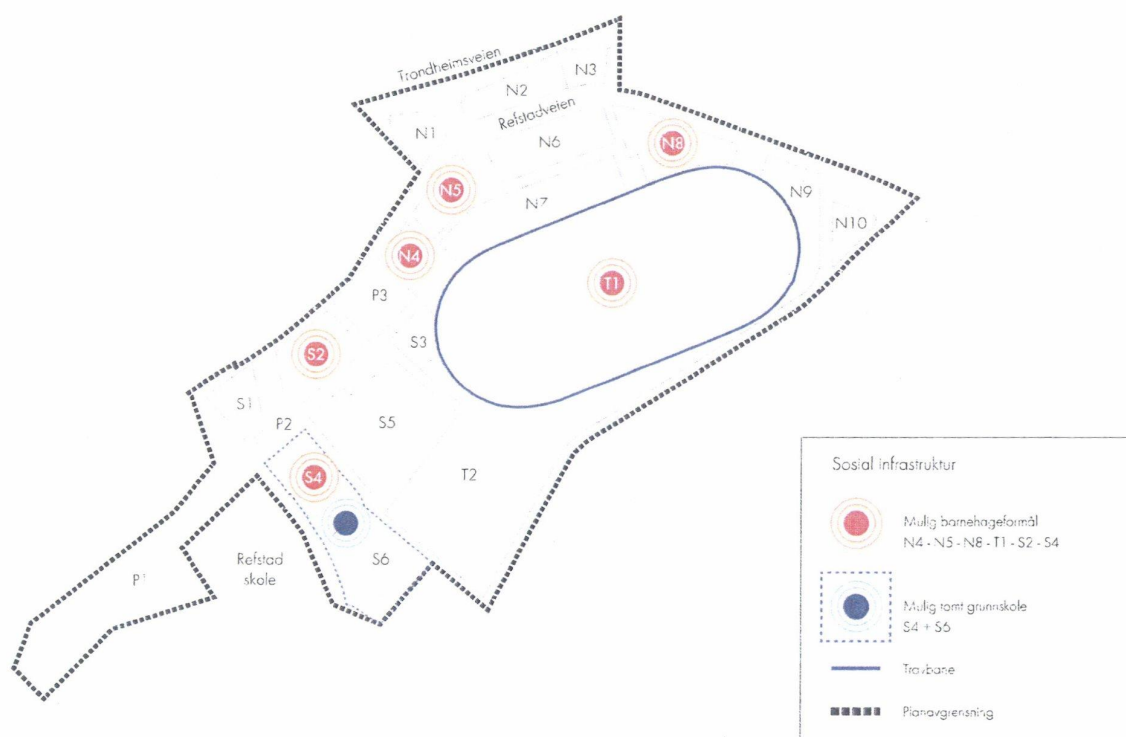
Sosial infrastruktur

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 ulik 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 ferdigstillelse 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.

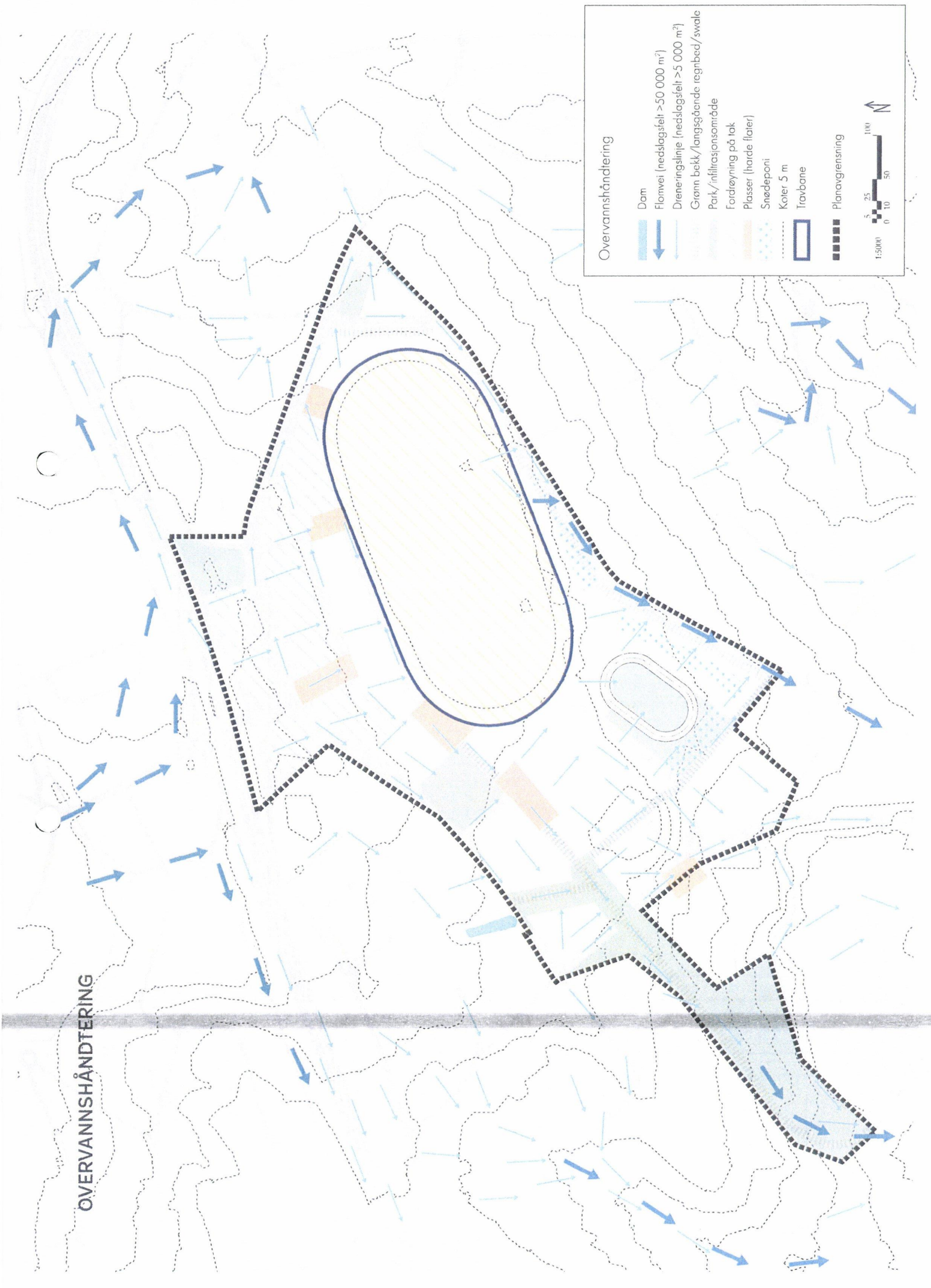
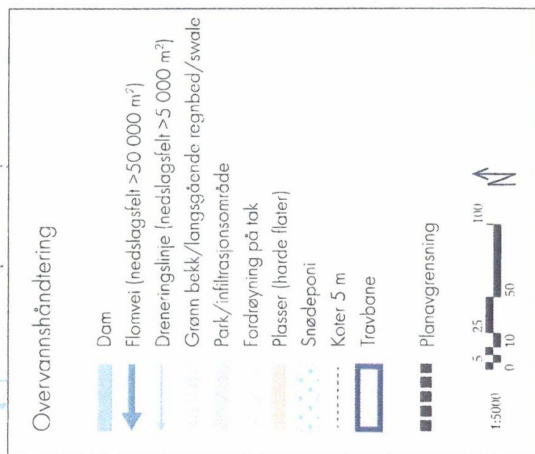
Fleksible bygninger og sambruk av funksjoner

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 Bjerkebåndet 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



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 trerekker 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

fordøyning 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: Laila Tøyen

Naturlig utforming av gjenåpnet vannvei gir mange kvaliteter på Ensjo

Opplevelsen av bynatur

Det bør etterstrebtes 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 grøntstrukturen 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.



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 grofter langs boliggate i High Point, Seattle

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

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



Foto: De Urbanisten

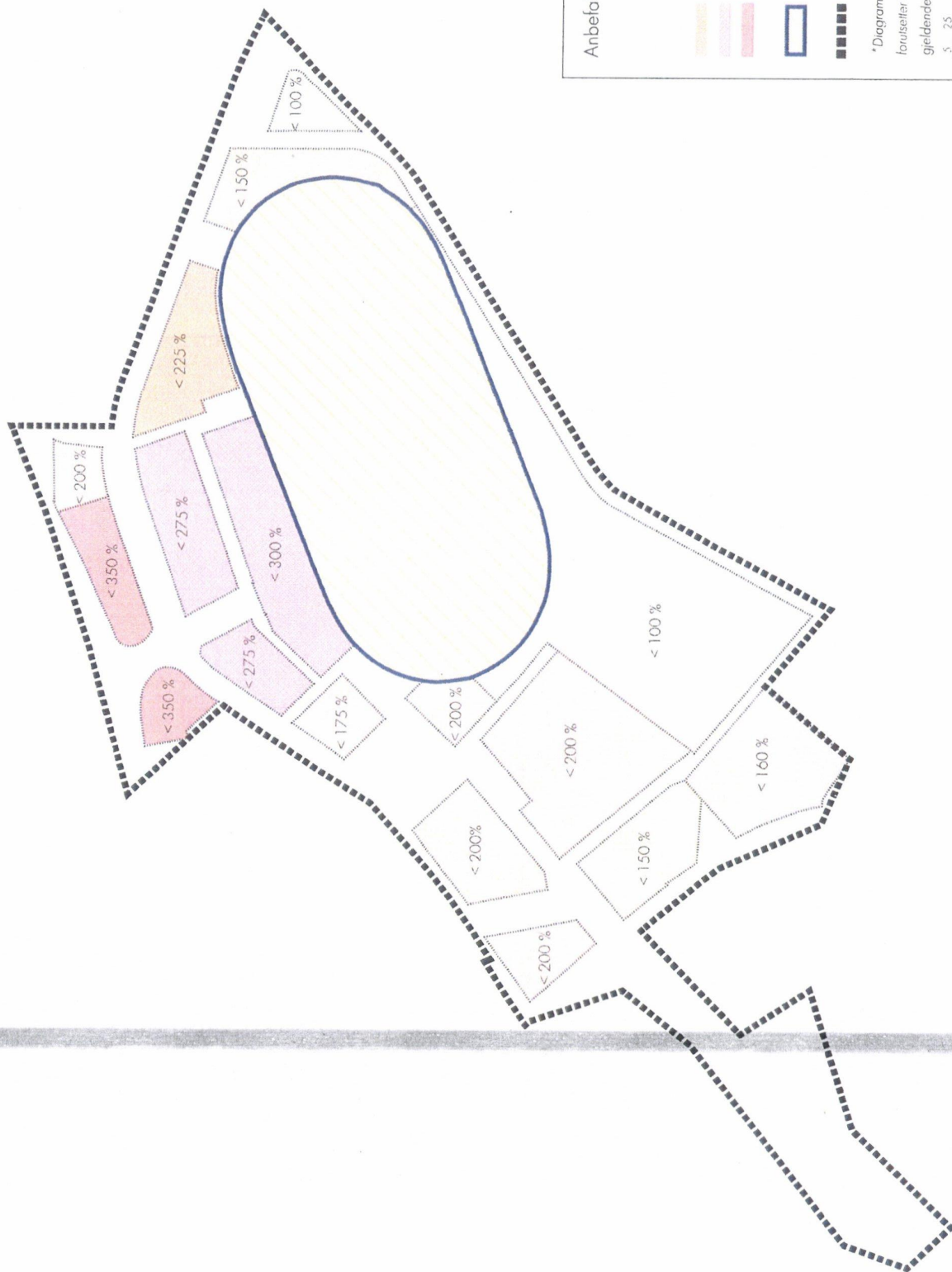


Foto: GreenWorks

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

Trøbane, ikke medregnet

Planavgrensning

*Diagrammet angir areal over terreng. Maksimal utnyttelse forutsetter tilfredsstillende bakvaller 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 gis en lavere utnyttelse på grunn av tilpasning til eksisterende småhusområder og/eller overgang til travareal. 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

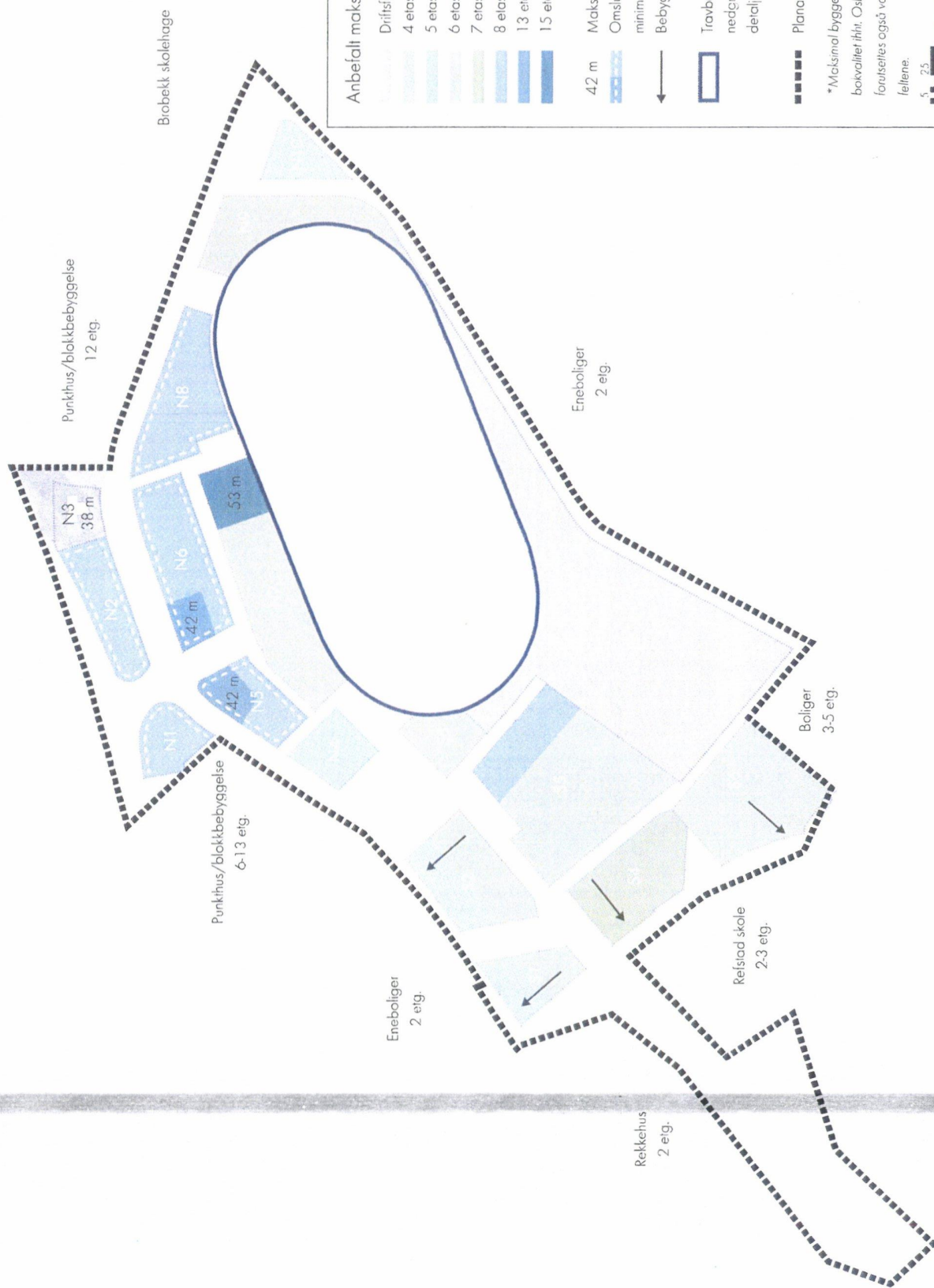
omkring travbanen, er det uten boligutvikling i felt T2 mulig å oppnå en områdeutnyttelse på tilnærmet 100 prosent. Anbefalt utnyttelse varierer ut fra det enkelte byggefeltets forutsetninger med tanke på størrelse, funksjonsfordeling, eventuell eksisterende bebyggelse, topografi, kvalitetskrav og liknende. Byggefeltene i nord gis 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 tribunen. 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



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).