

Civitas AS  
v/ Tone Færøvik  
Grubbegata 14  
0179 Oslo

PBE-sak 201610264 og 201610265

Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 28. september 2017

## INNSPILL TIL OPPSTART AV ARBEID MED DETALJREGULERINGSPLANER FOR LOHAVN: FELT D2, D5, D6, D7, LOALLMENNINGEN (FELT D21, D25, D28, E18), DEL AV ROSTOCKGATA, SØRENGKAIA OG FELT D1A

Oslo Elveforum har følgende innspill til oppstart av planarbeid for Loallmenningen og for D-feltene nord og sør for Loallmenningen og indre del av havnebassenget i Lohavn:

- **For å sikre visuell kontakt mellom Middelalderparken og Hovedøya bør Loallmenningen holdes åpen i full regulert bredde uten noen form for bebyggelse eller tekniske innretninger**
- **Regulert siktkorridor langs Rostockgata bør ikke blokkeres av den nye skolebygningen**
- **Vi er enige med PBE i at regulert byggegrense mot Sørengkaia i felt D2 bør beholdes slik at Sentralparken på Sørenga får tilstrekkelig bredde**
- **Vi er enige med PBE i at skoletomta ikke er stor nok til å etablere en skole med 1 170 elever, selv med forslagsstillernes utvidelse av felt D2 mot øst**
- **Dersom det skal bygges en skole for hele 1 170 elever, bør felt D2 utvides ytterligere mot øst og Rostockgata forskyves enda lenger østover enn foreslått av UDE, HAV E og BI**
- **Dagens gang- og sykkelvei langs østsiden av Kong Håkon 5.s gate bør snarest videreføres på bru over jernbanesporene på Loenga, hengt utvendig på nye Sørenga bru (gamle Sørenga bru bør rives), og føres opp til Kongsveien (og Kongshavn VGS) via Mosseveien 24**
- **Når Rostockgatas søndre del skal bygges, bør det samtidig etableres gang- og sykkelvei i Rostockgatas forlengelse over jernbanesporene og Mosseveien og opp til Kongsveien og Kongshavn VGS**

Innspillene omtales nærmere nedenunder.

### Loallmenningen og siktsektoren fra Mariakirken

Det er en bærende idé i Bjørvikaplanen at de sju allmenningene skal knytte sjøen sammen med den bakenforliggende byen i form av brede blågrønne korridorer som samtidig sikrer visuell forbindelse. Loallmenningen skal sikre visuell kontakt mellom Middelalderparken og Hovedøya. I Bjørvikaplanen ble det derfor lagt inn en bred siktsektor fra Mariakirken mot den drøyt 40 m høye Hovedøykollen og Østre Hovedøya naturreservat. Det er følgelig svært viktig at siktsektorens bredde opprettholdes, og at Loallmenningen holdes åpen, uten noen form for bebyggelse eller tekniske innretninger, det være seg i form av servicebygg/toaletter eller andre bygningsmessige konstruksjoner, eller i form av skilt, lysmaster eller støyskjermer langs Kong Håkon 5.s gate eller Rostockgata. Selv lave konstruksjoner i

Loallmenningen vil sperre for utsynet mot sjøen selv fra høyereliggende partier i Middelalderparken, jf. tilsvarende problematikk knyttet til detaljreguleringen av Kongsbakkallmenningen (S-4814).

### Siktkorridoren langs Rostockgata

Vi er positive til omlegging av Rostockgata og utvidelse av felt D2 mot øst for å kunne oppføre et noe større skolebygg enn det som ble lagt inn i Bjørvikaplanen, forutsatt at Bjørvikaplanens siktkorridor fra Dronning Eufemias gate, Operagata og Bispekilen til Loallmenningen og Lohavn, og videre langs Havnepromenaden i retning Grønli, opprettholdes. Denne siktkorridoren ble visualisert i Bjørvika Infrastrukturs byromsprogram for Loallmenningen av juni 2008 (PBE-sak 200807390, dok. 2, fil 4, s. 8), da fra Loallmenningen i retning Bispekilen. I forslagsstillernes hovedgrep for Lohavn er denne viktige siktkorridoren nå blokkert med foreslått plassering av den nye skolens bygningsmasse i alle de innsendte volumstudiene, uten at dette er problematisert i PBEs stedsanalyse (201610264, dok. 12, fil 2). Jf. illustrasjonene på s. 3–4 i stedsanalysen. Det å blokkere siktsektoren er uakseptabelt.

### Byggegrensen mot Sørengkaia i felt D2

Når PBE i stedsanalysen anbefaler at Rostockgata legges om, er begrunnelsen at det «kan gi mulighet for en bredere, og dermed mer brukbar skolegård som ikke går på bekostning av Sørengkaias åpenhet» (s. 16). I stedsanalysen er Sørengkaia vist som en «viktig regulert forbindelse» (s. 8) mellom fjorden og Kongsbakken, og Sørengkaia og Kongsbakken som en «fremtidig grønn forbindelse mellom fjorden og Middelalderparken» (s. 14). På PBEs anbefalingskart (s. 17–18 i stedsanalysen, s. 28–29 i område- og prosessavklaring til oppstartsmøtet) er regulert byggegrense for felt D2 mot Sørengkaia følgelig opprettholdt «som romlig forlengelse av sentralparken på Sørenga» (s. 18/28). I område- og prosessavklaringen skriver PBE blant annet følgende om dette (201610265, dok. 9, fil 1, s. 31):

Det ubebygde arealet som er regulert på felt D2 må opprettholdes som en romlig forlengelse av Sentralparken på Sørenga. Dette parkområdet (12 meter bredt og 132 meter langt) binder sammen øylandskapet i fjorden med Kongsbakken, Loallmenningen og Middelalderparken, i tråd med intensjonene i Bjørvikaplanen og bebyggelsesplanen for Sørengutstikkeren. Dette er viktig også med tanke på bokvaliteten til D1a der byggegrensen gir en viktig buffer mellom de to formålene bolig og skole på hver sin side av Sørengkaia.

Forbindelsen langs Sørengkaia (gata og Sentralparken) er i dag regulert som en 30–35 m bred, åpen korridor på hele strekningen fra Sørenga sjøbad til Indre kanal (felt E10), men dessverre kun med en bredde på 24 m videre fra Indre kanal til Kongsbakken, dvs. i partiet langs felt D1a og felt D2.

Utdanningsetaten foreslår nå å halvere bredden på korridoren nettopp der hvor den er smalest, dvs. å redusere korridorens bredde fra 24 m til 12 m på hele strekningen fra Indre kanal til Kongsbakken ved å oppheve regulert byggegrense mot Sørengkaia for felt D2, slik at skolen kan legges 12 m nærmere de nyoppførte boligene i felt D1a. Dette er helt uakseptabelt.

Sameiet Sørengstranda, som representerer de 212 leilighetene i felt D1a, har protestert mot planene om å halvere korridorens bredde. Det samme har en rekke andre sameier på Sørenga gjort. I felles merknadsbrev av 7. desember 2016, skriver sameiene blant annet (201610265, dok. 18):

Sentralparken – som et åpent bindeledd fra Hovedøya mot byen – via Sørenga sjøbad og gjennom Sentralparken – til Kongsbakken vil forringes. En viktig siktlinje mellom byen og Hovedøya (og omvendt fra Hovedøya – Kongsbakken) går da tapt.

Oslo Elveforum finner i likhet med sameiene på Sjørenga det helt urimelig at Utdanningsetaten som den siste i rekken av utbyggere på Sjørenga, ønsker dispensasjon fra en byggegrense som er helt sentral for forlengelsen av Sentralparken mot Kongsbakken.

Vi legger til grunn at regulert byggegrense mot nordvest i felt D2 opprettholdes, slik PBE har anbefalt, og at bygningsmassen, ved en eventuell utvidelse av felt D2 mot øst og en omlegging av Rostockgata, plasseres slik at skolebygningen heller ikke blokkerer regulert siktkorridor i Rostockgatas forlengelse mot Loallmenningen og Lohavn, og videre langs Havnepromenaden i retning Grønli.

I denne forbindelse hadde det vært nyttig å ha hatt tilgang til KVVU-en for Sjørenga skole, utarbeidet av Utdanningsetaten, der alternative plasseringer av skolens bygningsmasse er vurdert. Dessverre har PBE nektet Sameiet Sjørengstranda innsyn i KVVU-en, og fått medhold i dette av Fylkesmannen. Verken naboene eller vi har derfor hatt mulighet til å etterprøve vurderingene som er gjort i KVVU-en.

#### Reguleringsmessige konsekvenser av foreslått skolestørrelse

En nærliggende løsning for å kunne realisere Utdanningsetatens ønske om en skole med 1 170 elever ville etter Oslo Elveforums syn være å utvide felt D2 enda mer mot øst ved å flytte Rostockgata lenger østover enn Utdanningsetaten, HAV Eiendom og Bjørvika Infrastruktur har foreslått. Veikrysset på sørsiden av Kongsbakken kan da gjøres om til et T-kryss uten veiforbindelse videre sørover, kun med en bred atkomst til skolegården. Med en like bred åpning i skolebygningen ned mot Loallmenningen kan siktkorridoren opprettholdes med samme bredde som i Bjørvikaplanen, men nå ikke langs Rostockgata i partiet fra Kongsbakkallmenningen til Loallmenningen, men gjennom skolegården.

Et nytt T-kryss bør da etableres ca. 50 m øst for det første T-krysset (litt over halvveis ut mot Kong Håkon 5.s gate langs regulert kjørevei). Herfra føres Rostockgata videre sørover omtrent parallelt med regulert trasé, legges rundt luftetårnet på vestsiden, og så nærme både luftetårnet og åpningen ned mot Operatunnelen som praktisk mulig. I søndre halvdel av partiet fra Kongsbakkallmenningen til Kongshavnveien legges Rostockgata med andre ord omtrent slik som foreslått av UDE, HAV E og BI, mens gata i nordre halvdel legges så langt mot øst at felt D2 (skoletomta) øker kraftig i areal på bekostning av felt D5. Traseen for den omlagte Rostockgata må finjusteres slik at fundamenteringen av bygningene på begge sider av gata tilpasses Operatunnelen. Pæling må skje utenfor tunnelspunt. Denne løsningen gir et enda større grøntareal i Loallmenningen mellom Rostockgata og Lohavn enn forslagsstillernes løsning.

Å knekke Rostockgata ca. 90° to ganger på denne måten er selvsagt ingen optimal løsning, men synes å være nødvendig for å etablere en skole med ønsket størrelse dersom en skal unngå at Rostockgata gjennomskjærer skoletomta, sikre tilstrekkelig uteareal for elevene og samtidig ikke bygge høyere enn 4 etasjer. Et mulig reguleringskart med innlagte byggegrenser for en skole med 1 170 elever, et elevtall vi ikke anbefaler, er skissert i illustrasjonsvedlegget til dette brevet. Uten en kraftig utvidelse av skoletomta (felt D2) mot øst vil det ikke kunne etableres en skole med et så høyt elevtall i felt D2. Størrelsen på felt D2 i Bjørvikaplanen var tilpasset en langt mindre skole. PBE har i sin uttalelse til skolebehovsplanen 2016–2026 sagt at det maksimalt er plass til en skole med 780 elever (B2 + U4).

Når Utdanningsetaten nå ønsker en større tomt og en større skole (B3 + U6 med i alt 1 170 elever, pluss flerbrukshall), må forslagsstillerne akseptere at det samlede byggevolumet i felt D2 og felt D5 reduseres sammenholdt med Bjørvikaplanen, fra 29 000 kvm (8 000 kvm i felt D2 og 21 000 kvm i

felt D5) til anslagsvis 20 000 – 22 000 kvm (16 000 kvm i et utvidet felt D2 og 4 000 – 6 000 kvm i et redusert felt D5). I Bjørvikaplanen er maksimal byggehøyde i felt D5 kote 26, dvs. 6 etasjer. Oslo Elveforum går sterkt imot forslagsstillernes ønske om kote 38 som maksimal byggehøyde i felt D5. Vi viser her til Riksantikvarens argumentasjon i brev til Byantikvaren av 12. september 2017, der det konkluderes med at «Riksantikvaren vil kunne reise innsigelse til høydene på D5 hvis disse overstiger høydene som er satt i Bjørvikaplanen». I samme brev forutsetter Riksantikvaren at meklingsforliket når det gjelder byggegrenser mot Kongsbakken opprettholdes. Oslo Elveforum vil understreke viktigheten av dette. At Kongsbakkens bredde utvides med 5 m mot sør, er også et forhold som tilsier at samlet byggevolum i felt D2 og felt D5 må reduseres.

Vi gjør oppmerksom på at det å redusere samlet kostnadsbærende areal i felt D2 og felt D5 med ca. 8 000 kvm sammenholdt med regulert areal i Bjørvikaplanen er uproblematisk for Oslo kommune. Det er også rom for å redusere samlet kostnadsbærende areal i det sammenslåtte feltet D6/D7. Jf. at reguleringsplanen for Bjørvika, stadfestet av Miljøverndepartementet 15. juni 2004, tillater et utbyggingsvolum på 942 250 kvm, og at det ikke vil få økonomiske konsekvenser for kommunen så lenge det kostnadsbærende arealet innenfor Bjørvikaplanens planområde blir minst 820 000 kvm. Se bestemmelsene om kostnadsbærende areal i utbyggingsavtalen av 30. juni 2003, avtale 3, punkt 4.3.

#### Gang- og sykkelveiforbindelser mellom Bjørvika og Ekeberg

I forslagsstillernes stedsanalyse nevnes det at *gamle* Sørenga bru, som er delvis revet, vurderes videreutviklet som gangforbindelse mot Ekeberg (201610264, dok. 3, fil 2, s. 17). PBE anbefaler i sin stedsanalyse at en vurderer å etablere ny gang- og sykkelforbindelse fra Kongsbakken VGS (tidligere Sjømannsskolen) til Sørenga skole (s. 11), og gjengir to snitt (Lohavn-koblingen og Sørenga bru) fra sin egen mulighetsstudie for Bjørvika–Ekeberg fra 2015 (s. 12). I område- og prosessavklaringen uttaler PBE følgende om Sørenga skole (201610265, dok. 9, fil 1, s. 32): «Skolens plassering understreker også det stadig økende behovet for et finmasket nett av trygge gang- og sykkelforbindelser på tvers av E18-anlegget og jernbanesporene.»

Oslo Elveforum er enig i at det er viktig å få på plass gang- og sykkelveier som gjør det trygt å krysse E18 og jernbanesporene. Etter vårt syn haster det mest med å få på plass en gang- og sykkelvei over jernbanesporene på Loenga. I «Plan for sykkelveinettet i Oslo», versjonen av 14. oktober 2016 som ble oversendt MOS til politisk behandling, er denne sykkelveiforbindelsen dessverre ikke prioritert i første utbyggingsfase fram mot 2025 (jf. kart på s. 41), og tenkes først etablert lenger fram i tid som en del av et fremtidig sykkelveinett (jf. kart nr. 18).

Fra Grønland er det bygd ny gang- og sykkelvei sørover langs østsiden av Nordenga bru ned til Dronning Eufemias gate / Bispegata og videre sørover langs østsiden av Kong Håkon 5.s gate, dvs. vestsiden av Middelaldervannspeilet. Dessverre ble ikke gang- og sykkelveien ført videre over jernbanesporene på Loenga i forbindelse med prosjekteringen av Kong Håkon 5.s gate. Gang- og sykkelveien ble kun ført ned til turveien og Grønligata (parallelt med bilrampa ned til Grønligata) i sørenden av vannspeilet. Dette bør snarest rettes opp ved å fortsette gang- og sykkelveien i bru videre sørover, hengt utvendig på *nye* Sørenga bru (Kong Håkon 5.s gate).

Langs *nye* Sørenga bru vil man kunne anlegge ei langt smekrere bru over Loenga enn det som vil være mulig om en legger gang- og sykkelveien via *gamle* Sørenga bru. Ei bru hengt utvendig på nye Sørenga bru trenger ingen fundamentering mellom jernbanesporene på Loenga. Først på nordsiden av sporene vil det være nødvendig med bæresøyler under gang- og sykkelbrua, der den skal føres ned på terrengnivå mot nord og nordøst. Jf. skissen på s. 2 i illustrasjonsvedlegget, som viser hvordan gang-

og sykkelveien kan krysse over Loenga. Skissen ble utarbeidet av Oslo Elveforum i januar 2015 i forbindelse med arbeidet med landskapsplanen for Middelalderparken.

For å bygge denne gang- og sykkelbrua vil det kun være nødvendig å flytte kontaktledningsmasten nord for sporene 4–5 m lenger fra nye Sørenga bru. Dermed blir det plass til gang- og sykkelveien mellom bilbru og åk for kjøreledningene. Ønsker Bane Nor å flytte også søndre kontaktledningsmast slik at åket krysser mer vinkelrett over sporene, er det ikke noe i veien for å gjøre dette. Kostnadene knyttet til denne omleggingen av KL-anlegget er små sammenlignet med den gevinsten Bane Nor oppnår ved å slippe de fem store bæresøylene/fundamentene for *gamle* Sørenga bru når denne brua rives: muligheten til å utnytte jernbanearealene på Loenga på en langt bedre måte enn i dag, uten ytre begrensninger på sporplassering og sporbruk.

Den nye gang- og sykkelbrua kobles på eksisterende gang- og sykkelvei langs Mosseveien på sørsiden av Loenga med forbindelse både sørvestover langs Mosseveien og nordøstover til Oslo gate, Konows gate og Kongsveien. Etter at det ikke lenger er aktuelt å benytte Mosseveien 24 til rømningsbygg for togpassasjerer fra Follobanen, vil det i tillegg kunne etableres en fullverdig gang- og sykkelvei over denne eiendommen og direkte opp til Kongsveien, hvor gang- og sykkelveien kobles på den planlagte gang- og sykkelveien i Kongsveien med trygg og god forbindelse opp til Kongshavn VGS. Forbindelsen over eiendommen Mosseveien 24 vil dermed kunne bli langt bedre enn vist på vår skisse fra 2015.

Traseen for gang- og sykkelveiens kryssing over Loenga sammenfaller med snitt 2 i PBEs stedsanalyse (s. 12). Vi ser ikke for oss at det er aktuelt å legge noen sykkelvei fra Kongsveien (kote 30 på snitt 2) videre opp den bratte skrenten på dette snittet, men det bør etableres gangsti opp til Trollstien som leder videre opp til Ekebergrestauranten.

Etter vårt syn bør også Lohavn-koblingen (snitt 1), gang- og sykkelveien i forlengelsen av Rostockgata, etableres på tvers av jernbanesporene, med kobling både til gang- og sykkelveien langs Mosseveien og til Kongsveien / Kongshavn VGS via gang- og sykkelbru over Mosseveien. Realiseringen av denne forbindelsen ligger antakelig noe lenger fram i tid. Jf. at PBE i etatens område- og prosessavklaring anbefaler at denne gang- og sykkelforbindelsen først vurderes i en senere detaljregulering av felt D6 og felt D7 (201610264, dok. 9, fil 1, s. 30). Denne forbindelsen er både mer krevende og mer kostbar å realisere enn forbindelsen langs nye Sørenga bru (Kong Håkon 5.s gate) opp til Kongsveien. Sistnevnte gang- og sykkelvei bør prioriteres.

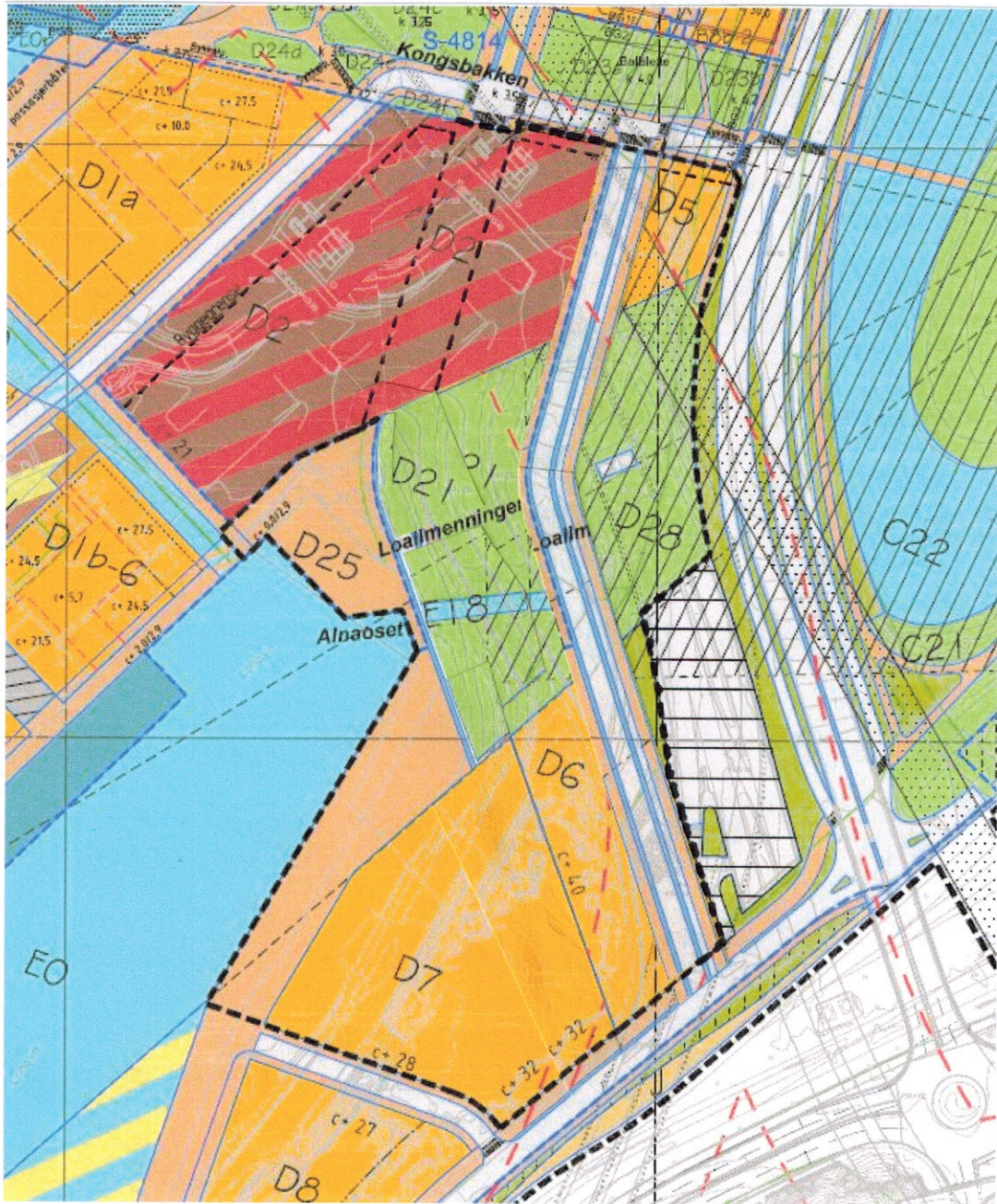
Vennlig hilsen  
Oslo Elveforum

Julie M. Løddesøl (sign.)  
nestleder

Are Eriksen (sign.)  
rådgiver

Illustrasjonsvedlegg      Mulig reguleringskart med en skole for 1 170 elever  
Gang- og sykkelforbindelse over Loenga langs Kong Håkon 5.s gate

# MULIG REGULERINGSKART MED EN SKOLE FOR 1 170 ELEVER



# GANG- OG SYKKELVEIFORBINDELSE OVER LOENGA LANGS KONG HÅKON 5.s GATE

