

Plan- og bygningssetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.: 201410551

Vår saksbehandler: Are Eriksen (are.eriksen@getmail. Oslo, 5. februar 2015

FORBINDELSEN ALNAS UTLØP (KONGSHAVN) – EKEBERG – ALNAS UTLØP (MIDDELALDERPARKEN)

I Oslo Elveforums møte 23. januar 2015 med Rambøll, Landskapsfabrikken og Jernbaneverket (JBV) var det full enighet om å legge inn Alna på den endelige landskapsplanen for Middelalderparken på hele strekningen fra Geitabru til vannspeilet, med gjenåpnet elv over kulvertene for alle de fire fremtidige jernbanesporene i Klypen, dvs. også over kulverten for Utgående Østfoldbane (UØB). Siden det er et mål for landskapsplanen å etablere gode funksjonelle og visuelle sammenhenger mot Middelalderparkens tiliggende områder, drøftet vi i vår presentasjon på dette møtet sju atkomster/ tilknytninger til omkringliggende by- og fjordlandskap, herunder 1) trasé for Alna med park og turvei videre fra Geitabru via Dyvekes bru til Kværnerbyen (jf. KDP Alna Miljøpark) og 2) gang- og sykkelbru over Loenga til Mosseveien med videre forbindelse til Kongsveien og Trollstien (Kjærlighetsstien) opp mot Ekebergrestauranten og Ekebergparken. Rambøll gjorde oss i møtet oppmerksom på at PBE har gitt Ghilardi + Hellsten arkitekter og White Oslo i oppdrag å utarbeide en mulighetsstudie bl.a. for forbindelsen mellom Middelalderparken og Ekeberg, og anbefalte oss å kontakte G+H og W for utveksling av ideer vedrørende forbindelsen via Loenga. Oslo Elveforum hadde møte med G+H og W om denne tematikken 3. februar 2015. Vedlagt følger det skriftlige notatet med tilhørende skisser som vi sendte over til G+H og W forut for møtet.

Av del II av kravspesifikasjonen for «Mulighetsstudie Frognerstranda og forbindelsen Alnas utløp – Ekeberg» fremgår det at mulighetsstudien skal forsøke å styrke forbindelsen fra Kongshavn (Alnas kulvertutløp) til Ekeberg via Karlsborgveien og fra Ekeberg til Middelalderparken (Alnas fremtidige utløp i vannspeilet) via gamle Sørenga bru.

Etter Oslo Elveforums syn vil det være svært uheldig om restene etter gamle Sørenga bru benyttes for å etablere en gang- og sykkelveiforbindelse over Loenga.

Dette gir dårlig sporgeometri for UØB, fører til at Alna må legges høyere over kulverten for UØB enn det som ellers vil være mulig, gjør det vanskeligere å gjenskape middelalderterrenget i partiet mellom Alna, Saxegaarden og ruinene etter Kongsgården og gjør det vanskeligere å realisere KDP Alna Miljøpark i partiet fra Geitabru til Dyvekes bru. Dette skyldes konflikt mellom det nordre fundamentet for gamle Sørenga bru og UØB, og konflikt mellom de fire brufundamentene og JBVs fremtidige planer for utvikling av sporområdet på Loenga. Jf. nærmere omtale av denne tematikken i vedlegg Q1 til JBVs rammesøknad for UØB (PBE-sak 201412720, dok. 1, fil 6, s. 7–8) og i Oslo Elveforums skriftlige notat m/skisser til møtet med G+H og W.

Med brua og alle brufundamentene revet slipper JBV dagens begrensninger på sporplassering og bruk og vil kunne utnytte arealene på Loenga på en langt mer effektiv måte. Dermed blir det lettere for JBV å gi slipp på arealene vest for Gamlebyen gravlund etter at arealene er benyttet som riggområde for Follobanen. Dette er et nøkkelområde for å kunne åpne Alna på strekningen fra Dyvekes bru til Geitabru (jf. IN'BYs mulighetsstudie av november 2007 og Civitas' mulighetsstudie av januar 2009).

Oslo Elveforum har utarbeidet et forslag til opparbeiding av Alna Miljøpark med gjenåpnet elv og turveifølge på hele strekningen fra Kværnerbyen til Middelaldervannspeilet. Vedlagte utsnitt av vårt forslag viser hvordan vi ser for oss at Alna Miljøpark kan opparbeides i partiet ved Geitabru. Skissen viser med stiplet rød kontur de av JBVs arealer som det er ønskelig å ta i bruk for miljøparkformål (og som utvidelse av Gamlebyen gravlund) i partiet fra Geitabru til rett ovenfor Alnas krysningssted over dagens Østfoldbane. Nåværende kotehøyder (i meter) for terreng er angitt med tall *uten* ring rundt. Fremtidige kotehøyder for terreng og vannoverflate (Alna og Geitadam) er angitt med tall *med* ring rundt.

For fire år siden lanserte JBV (i forbindelse med Follobane-prosjektet) selv muligheten for en sammenhengende park fra jernbanesporene på Loenga opp til Gamlebyen gravlund ved å legge jernbanespor i kulvert inn mot gravlund og etablere park over kulverttaket og videre vestover. Etter omdisponering av jernbanearealer i Haven er JBV blitt mer betenkt over å skulle avgi arealene vest for gravlund til parkformål. Rives gamle Sørenga bru slik at JBV får utnyttet arealene på Loenga bedre, blir det, som allerede nevnt, lettere å få JBVs aksept for JBVs gamle forslag.

Å rive gamle Sørenga bru er helt uproblematisk for etableringen av en gang- og sykkelforbindelse over Loenga i dette partiet.

Både estetiske og funksjonelle grunner taler for å henge gang- og sykkelbrua utvendig på nye Sørenga bru (Kong Håkon 5.s gate) i stedet for å benytte gamle Sørenga bru.

Det blir ei langt smekrere bru, og nedrampingen av brua mot nordvest og nordøst kan begynne tidligere slik at rampene langs sørvestsiden og sørøstsiden av Middelaldervannspeilet blir kortere.

Jf. side 2 i kartvedlegget der vi har skissert prinsipløsningen for gang- og sykkelbrua. Løsningen er nærmere beskrevet i det skriftlige notatet.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Alnaelvas Venner

Ida Fossum Tønnessen (sign.)
leder

Vidar Berget (sign.)
leder

GANG- OG SYKKELFORBINDELSE OVER LOENGA MOT SØR MED TILKOBLING TIL TROLLSTIEN

Atkomst og tilknytning til omkringliggende by- og fjordlandskap fra Middelalderparken

Rambølls oppdrag er å utarbeide en landskapsplan for Middelalderparken. Parkens avgrensning er vist i kartvedlegget (s. 1) med svart stiplet strek. To mindre partier, vist med rød skravur på kartet, er også blitt innlemmet i planområdet. Samtidig er det et viktig mål for landskapsplanen å etablere gode funksjonelle og visuelle sammenhenger mot Middelalderparkens tiliggende områder.

Oslo Elveforum har anbefalt overfor Rambøll at landskapsplanen for Middelalderparken eksplisitt behandler sju atkomster/tilknytninger til omkringliggende by- og fjordlandskap: 1) Middelalderbeltet mot nordøst, 2) trasé for Alna med park og turveifølge mot øst, 3) gang- og sykkelforbindelse over Loenga mot sør, 4–6) de tre allmenningene i Bjørvika-planen mot vest (Loallmenningen, Kongsbakken og Bispekilen) og 7) forlengelsen av vannspeilet mot nord. De sju aktuelle analyseområdene utenfor landskapsplanens primærområde er avgrenset med heltrukken rød kontur på kartet. Her skal vi bare omtale atkomst nr. 3: vårt forslag om gang- og sykkelveiforbindelse over Loenga, med forbindelser videre til Mosseveien, Kongsveien og Trollstien (Kjærlighetsstien) videre opp til Ekebergrestauranten og Ekebergparken (kartvedlegget, s 2).

Behovet for gang- og sykkelforbindelse over Loenga

Det er viktig å få etablert en gang- og sykkelforbindelse over Loenga, dvs. fram til eksisterende gang- og sykkelvei langs Mosseveien på sørsiden av Loenga. Fra krysset mellom Mosseveien, Oslo gate, Konows gate og Kongsveien i nordøst kan gående og syklist da følge anbefalt (men foreløpig ikke tilrettelagt) sykkelrute sørvestover opp Kongsveien (eller nordover i Oslo gate). Etter kryssingen over Loenga kan gående og syklist også følge Mosseveien mot sørvest og videre sørover. Jf. kartet over sykkeltilrettelegging i denne delen av byen (kartvedlegget, s. 3). Her ser en klart betydningen av å koble gang- og sykkelveien nord for Loenga sammen med gang- og sykkelveien sør for Loenga. En manglende lenke vil komme på plass om det bygges ei gang- og sykkelbru over sporene på Loenga sør for vannspeilet i Middelalderparken. Ei gang- og sykkelbru over Loenga vil også bli viktig for de fremtidige beboerne langs Grønlikaia og Grønligata (boligfeltene D6–D9 i Bjørvika-planen). Brua gir forbindelse til Mosseveien og videre til Oslo gate, Konows gate og Kongsveien.

I PBEs sluttnotat av 1. desember 2014 fra «Paralleloppdrag Middelalderparken» heter det at det er «viktig å se på muligheten for å benytte Loenga bru (Sørenga bru) som et element for å knytte den sydlige delen av parkområdet til omgivelsene og til Ekeberg. Restene av brua kan gi mulighet for en sammenkobling og en måte å komme over jernbanesporene på» (s. 10). Det er en besnærende tanke å benytte restene av gamle Sørenga bru for å koble den sørlige delen av Middelalderparken til Mosseveien og Ekeberg, men dette er faktisk en dårlig idé, og av flere grunner.

Gamle Sørenga bru bør rives av hensyn til Follobanen, Alna og Middelalderparken

Oslo Elveforum har i snart fem år jobbet tett på Jernbaneverket (JBV) for å finne en løsning for den planlagte Follobanen som gjør det mulig å åpne Alna i sin historiske trasé langs sørøstsiden av Middelalderparken og lede elva ut i vannspeilet. JBV fastholdt lenge at dette var både teknisk og fysisk umulig siden ett av de fire

jernbanesporene som skulle legges gjennom Middelalderparken, ville bli liggende så høyt ved det aktuelle krysningsstedet for Alna at det ikke ville være mulig å føre elva over kulverttaket for dette sporet, dvs. over kulverten for Utgående Østfoldbane (UØB).

Nå rett før jul fikk vi et gjennombrudd i saken, idet JBV aksepterte en sporgeometri for UØB som gjør det mulig å føre Alna over kulverttaket. For å få til dette måtte JBV legge spormidt for UØB kun 2,9 m fra den nordre bæresøylen for gamle Sørenga bru, noe som krevde en dispensasjon fra kravet i JBV's tekniske regelverk om en avstand på 4,0 m. Samtidig måtte JBV gi sporet en stigning på 32 ‰ ut mot gamle Sørenga bru (det er kun helt unntaksvis at JBV godtar en stigning på mer enn 30 ‰) for å få vognene over fundamentet for bæresøylen, som er langt bredere enn selve bæresøylen. Jf. figur 6 (kartvedlegget, s. 4) som illustrerer problematikken knyttet til horisontal- og vertikalgeometrien for UØB.

Ved å rive den nordre bæresøylen (med tilhørende fundament) for gamle Sørenga bru vil stigningen for UØB kunne reduseres ned mot 30 ‰, samtidig som det vil kunne bli mulig å senke elva ytterligere der Alna skal renne over kulverten. Selv en beskjeden senking av elva er av betydning ettersom høydeforskjellen mellom kulverttaket og vannspeilet fortsatt er relativt stor, og må tas opp på den korte strekningen ut mot vannspeilet. Jf. at Alna i middelalderen her rant tilnærmet uten fall. Å kunne senke elva over kulverten er også viktig for en god gjenskaping av middelalderterrenget i partiet mellom Alna, Saxegaarden og ruinene etter Kongsgården.

Rives den nordre bæresøylen for gamle Sørenga bru, må omtrent halvparten av den gjenværende delen av selve brua rives. Hele brua bør imidlertid rives, inkludert de tre andre bæresøylene og fundamentene for disse. Uten bæresøylene (og fundamentene) vil JBV kunne utnytte arealene på Loenga på en langt bedre måte enn i dag, uten ytre begrensninger på sporplassering og sporbruk. Dermed vil JBV muligens også kunne gi avkall på store deler av JBV's arealer vest for Gamlebyen gravlund i partiet fra Geitabru til Dyvekes bru. Dette er arealer som det er ønskelig å innlemme i Alna Miljøpark med gjenåpnet elv og turvei gjennom parken. JBV og Oslo Elveforum er følgelig enige om at restene etter gamle Sørenga bru bør rives.

Ved full riving av gamle Sørenga bru kan dagens gang- og sykkelvei på sørsiden av Loenga om ønskelig samtidig legges om. En kan fjerne dagens dump under brua og legge gang- og sykkelveien nærmere Mosseveien (vist med blått på s. 2 i kartvedlegget). Dagens kryssing i plan over veien (fotgjengerfelt) kan da flyttes fra Mosseveien 18 til Mosseveien 24.

Både estetiske og funksjonelle grunner taler for nye Sørenga bru, ikke gamle Sørenga bru

Restene etter gamle Sørenga bru er estetisk skjemmende. Inntrykket blir ikke bedre om en forsøker å føre en gang- og sykkelvei opp til bruas avslutning på nordsiden av Loenga. Den overdimensjonerte brustumpen vil harmonere dårlig med en smalere gang- og sykkelvei i bruas forlengelse mot nordøst og nordvest.

I Aftenposten 19. juli 2013 påpekte da også Egil Mikkelsen, daværende styremedlem i Middelalder-Oslo og tidligere direktør for Kulturhistorisk museum, at restene etter gamle Sørenga bru, som ligger helt inntil Middelalderparken og nær vannspeilet, skjemma det automatisk fredete kulturminnet Middelalder-Oslo på en utilbørlig måte, dvs. i strid med kulturminneloven, sett fra Ekebergåsen og området ved Ekebergrestauranten. Mikkelsen oppfordret Byantikvaren, eventuelt Riksantikvaren, til å komme på banen og kreve at restene etter gamle Sørenga bru blir revet.

Ikke bare estetisk, men også funksjonelt finnes det bedre alternativer enn å benytte gamle Sørenga bru for å føre en gang- og sykkelvei over sporområdene på Loenga. 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 Loenga i forbindelse med prosjekteringen av Kong Håkon 5.s gate. Gang- og sykkelveien sørover langs vestsiden av Middelaldervannspeilet ble i stedet kun ført ned til turveien og Grønligata (parallelt med bilrampa ned til Grønligata) i sørenden av vannspeilet. Dette bør 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. kartvedlegget, s. 2. Uten fundamentering mellom sporene vil denne gang- og sykkelbrua ikke legge bindinger på sporplassering og sporbruk på Loenga.

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 bru og åk for kjøreledningene. Ønsker JBV å flytte også den søndre kontaktledningsmasten 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 JBV får ved å slippe de fire store bæresøylene/fundamentene for gamle Sørenga bru. S. 2 i kartvedlegget viser prinsipløsningen for kryssingen over Loenga. Løsningen må detaljeres nærmere. Vi har vist gang- og sykkelbrua både nordfra og nordøstfra med noe større stigning enn 1 : 10. Det er uproblematisk å legge inn stigning på 1 : 12 eller 1 : 20 dersom en ønsker dette, selv om det med 1 : 20 vil bli forholdsvis trangt mellom bilrampa og vannspeilet for gang- og sykkelbrua nordfra. I nordøst er det rikelig med plass.

Alternative løsninger for Kongsveien

Kongsveien er en del av hovedsykkelveinettets rute «Ekebergveien». På strekningen fra Konows gate til Kongshavn skole (Sjømannsskolen) skal det utredes tre alternativer der veien oppgraderes med sykkelfelt på begge sider av veien og bredere fortau. Alternativ 6A forutsetter at Kongsveien 14 og 16 rives (vist med rød skravur på s. 5 i kartvedlegget). I dette alternativet legges både vei og trikketrasé nærmere bebyggelsen på nordvestsiden av veien. Videre opp mot Kongshavn skole legges veitraseen ut i skråningen på nedsiden av Kongsveien. I alternativ 6B legges vei og trikk utenom bygningene i Kongsveien 14 og 16. Dette krever en høy fjellskjæring på nordsiden av veien (jf. s. 6 i kartvedlegget). Videre opp mot Kongshavn legges veitraseen ut i skråningen på nedsiden av Kongsveien, men i mindre grad enn i alternativ 6A. I tillegg skal det utredes minst ett alternativ med toveis trikketunnel (en løsning med lang tunnel er vist på s. 5 i kartvedlegget). De synlige inngrepene langs Kongsveien blir da mindre, og større areal kan settes av til sykkelfelt og fortau.

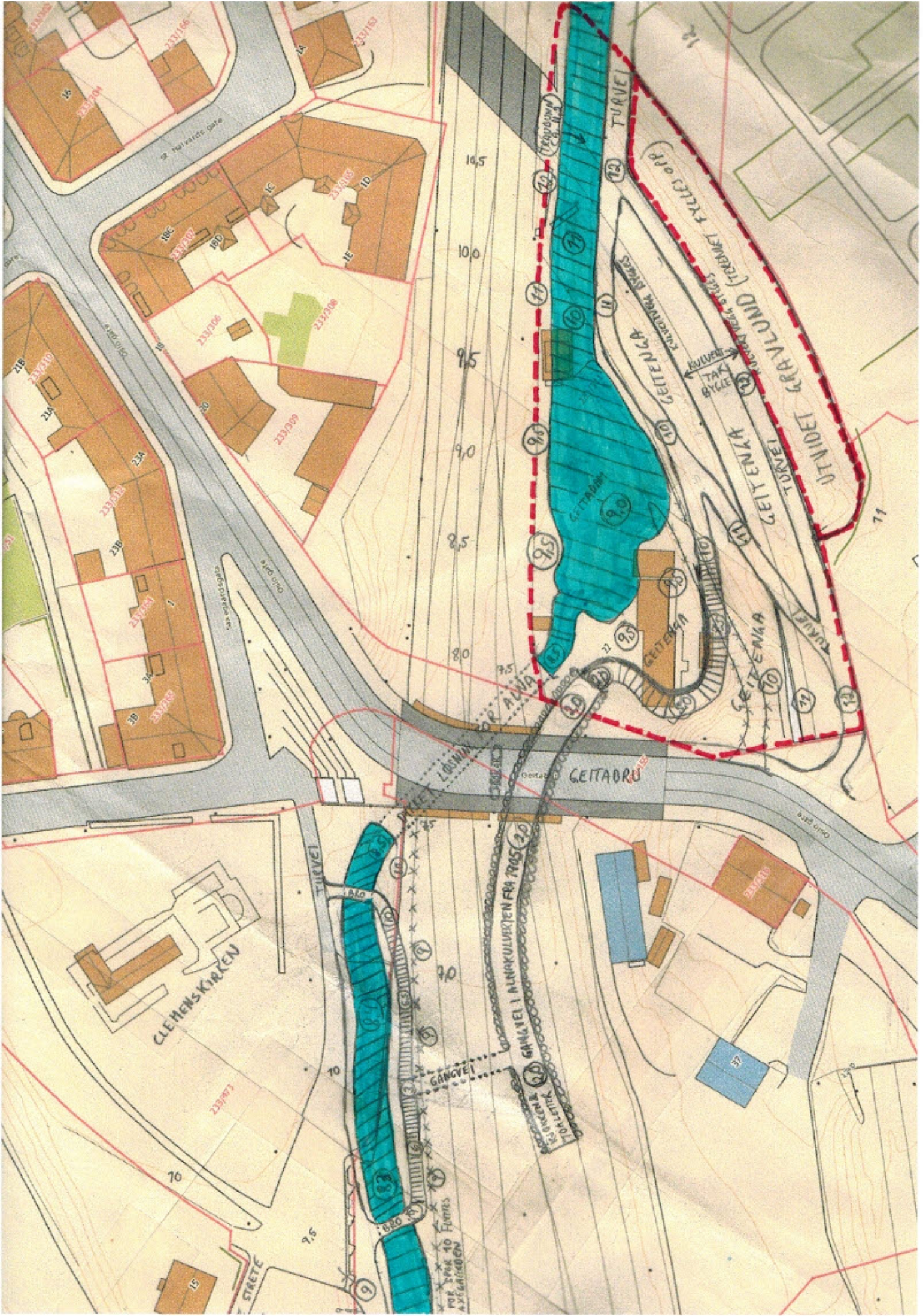
Forbindelser fra gang- og sykkelveien langs Mosseveien til Kongsveien og Trollstien

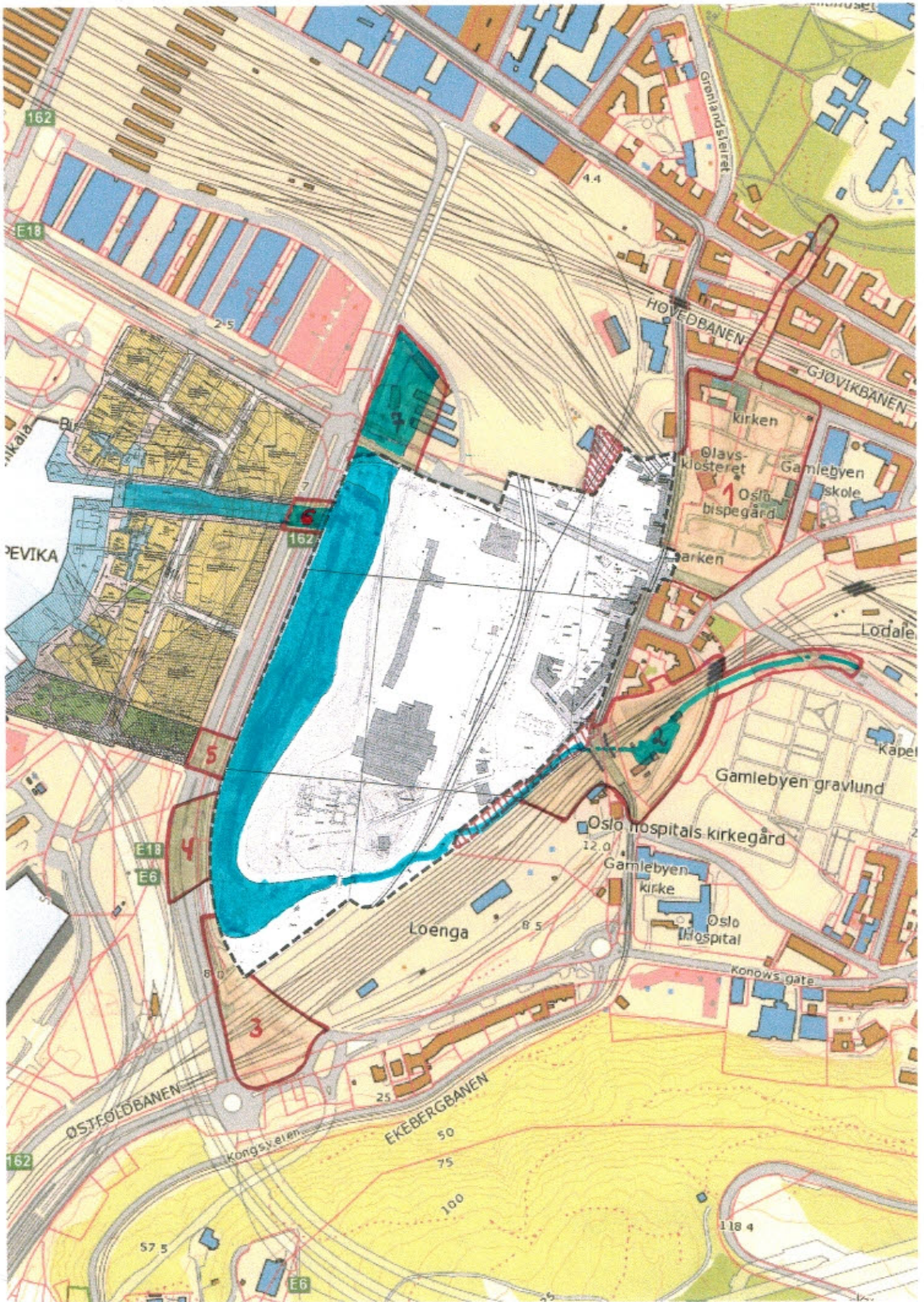
Vår skisse (kartvedlegget, s. 2) har som utgangspunkt at det er lite å hente for syklistene på å forsøke å anlegge sykkelvei med gode stigningsforhold fra Mosseveien opp til Kongsveien via Mosseveien 24. Når sykkelveiene i Kongsveien oppgraderes, er syklistene i praksis antakelig like godt tjent med å benytte dagens sykkelvei langs Mosseveien de ca. 200 m fra Mosseveien 18 bort til Kongsveien ved Konows gate / Oslo gate. Det er derfor gangforbindelser vi primært har sett på. Vår skisse ble i tillegg basert på forutsetningen om at Mosseveien 24 skal benyttes til rømningsbygg for togpassasjerer fra den nye Follobanen, et premiss som ikke lenger virker like aktuelt. Vi har vurdert trafikkbildet slik at eventuell kryssing av Mosseveien i plan må skje øst for den østre portalen for de to tunnelene, og at eventuell kryssing mellom de to tunnelåpningene derfor må være planfri. Tilsvarende har vi vurdert at kryssing av Kongsveien i plan kun er aktuelt ved en tunnelløsning for trikken, da bommer for trikken er en uakseptabel løsning der hvor det ikke er trikkeholdeplass.

Den mest spektakulære løsningen vil være å anlegge ei luftig gangsti videre mot sør omtrent i forlengelsen av gang- og sykkelveien over Loenga. Det må da lages en fotgjengerundergang under Mosseveien mellom de to tunnelåpningene. Stien føres så bratt opp mot Kongsveien fra sørsiden av Mosseveien. Stien legges i slynger, utstyres med rekkverk og må til dels bygges opp ved bruk av støttemurer. Det vil imidlertid gi et fantastisk skue over Middelalderparken og byen å gå ned denne stien. Opp mot Kongsveien legges gangstien østover langs toppen av den østre tunnelportalen for gående som skal til Kongsveien. Dersom trikken legges i tunnel, kan også gående som skal videre opp til Trollstien, benytte denne traseen. Stien legges da som vist med blått (kartvedlegget, s. 2) via gangfelt over Kongsveien og opp til Trollstien. Dersom alternativ 6A eller nullalternativet blir valgt, bør det etableres undergang under Kongsveien der hvor veien i dag delvis går i bru, med bratt sti videre opp til sittebenken i Trollstien rett nedenfor trappene opp til Ekebergrestauranten. Dersom alternativ 6B med den høye fjellskjæringen blir valgt, er det å etablere gangsti opp til Trollstien ikke realistisk.

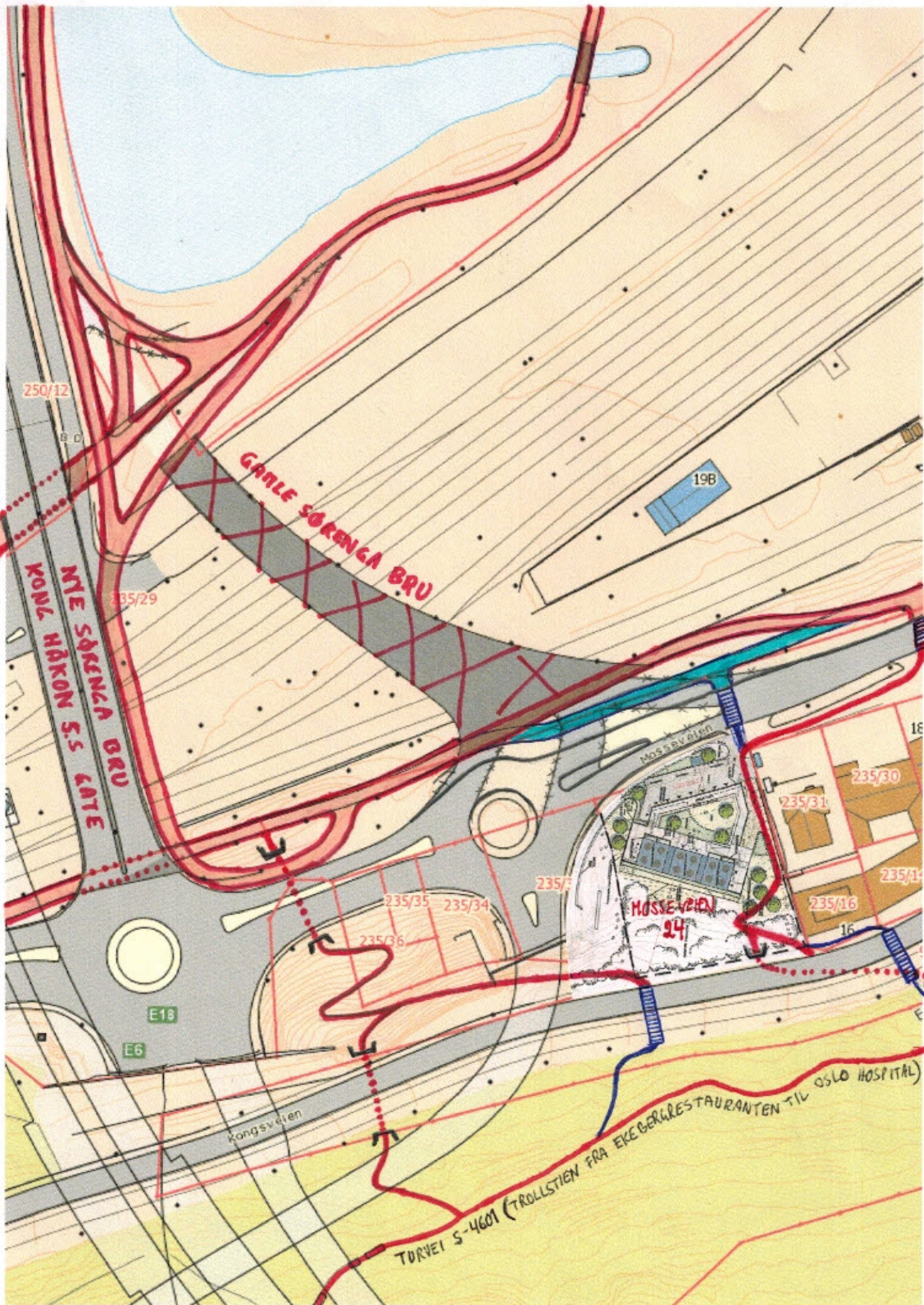
En lengre, men betydelig slakere løsning er å legge gangveien via Mosseveien 24 etter kryssing over Mosseveien i plan ved Mosseveien 18 eller 24. Det siste er å foretrekke dersom gang- og sykkelveien langs Mosseveien legges om etter riving av gamle Sørenga bru. Vi har ikke basert vår gangveiløsning på stigningsforhold 1 : 12 eller 1 : 20, men lagt gangveien rett opp langs østsiden av eiendommen, før den gjør en sving mot vest, knekker østover igjen og følger eksisterende hylle i terrenget opp mot Kongsveien 16. Dersom trikken legges i tunnel, kan gående krysse Kongsveien i plan (vist med blått) via fotgjengerfelt ved Kongsveien 14 og følge en relativt slak sti den korte strekningen videre opp til Trollstien. Dersom alternativ 6A eller nulløsningen blir valgt, bør det etableres gangtunnel under Kongsveien. For å gå klar av stuprekka på sørsiden av Kongsveien, kan en vurdere (i alle fall ved nullalternativet) å legge en lang tunnel mot øst (jf. kartvedlegget, s. 2). Dersom alternativ 6B blir valgt, er det også med denne gangtraseen lite realistisk å anlegge gangsti opp til Trollstien. Gangstiene er også lagt inn på et orienteringskart (benken er det sorte krysset på kartet), der en kan se at traseene går klar av stuprekkene på oversiden av Kongsveien (kartvedlegget, s. 7).

Dersom en ønsker å etablere en gang- og sykkelvei med stigningsforhold 1 : 12 mellom Mosseveien og Kongsveien (jf. at stigningen i selve Kongsveien er brattere enn 1 : 20), så lar dette seg gjøre selv med JBVs planlagte rømningsbygg i Mosseveien 24. For alternativ 6A, der bygningene i Kongsveien 14 og 16 rives, har vi skissert en mulig trasé for en slik gang- og sykkelvei, der gående som aksepterer en brattere stigning, også kan velge en kortere trasé enn syklistene (kartvedlegget, s. 8).







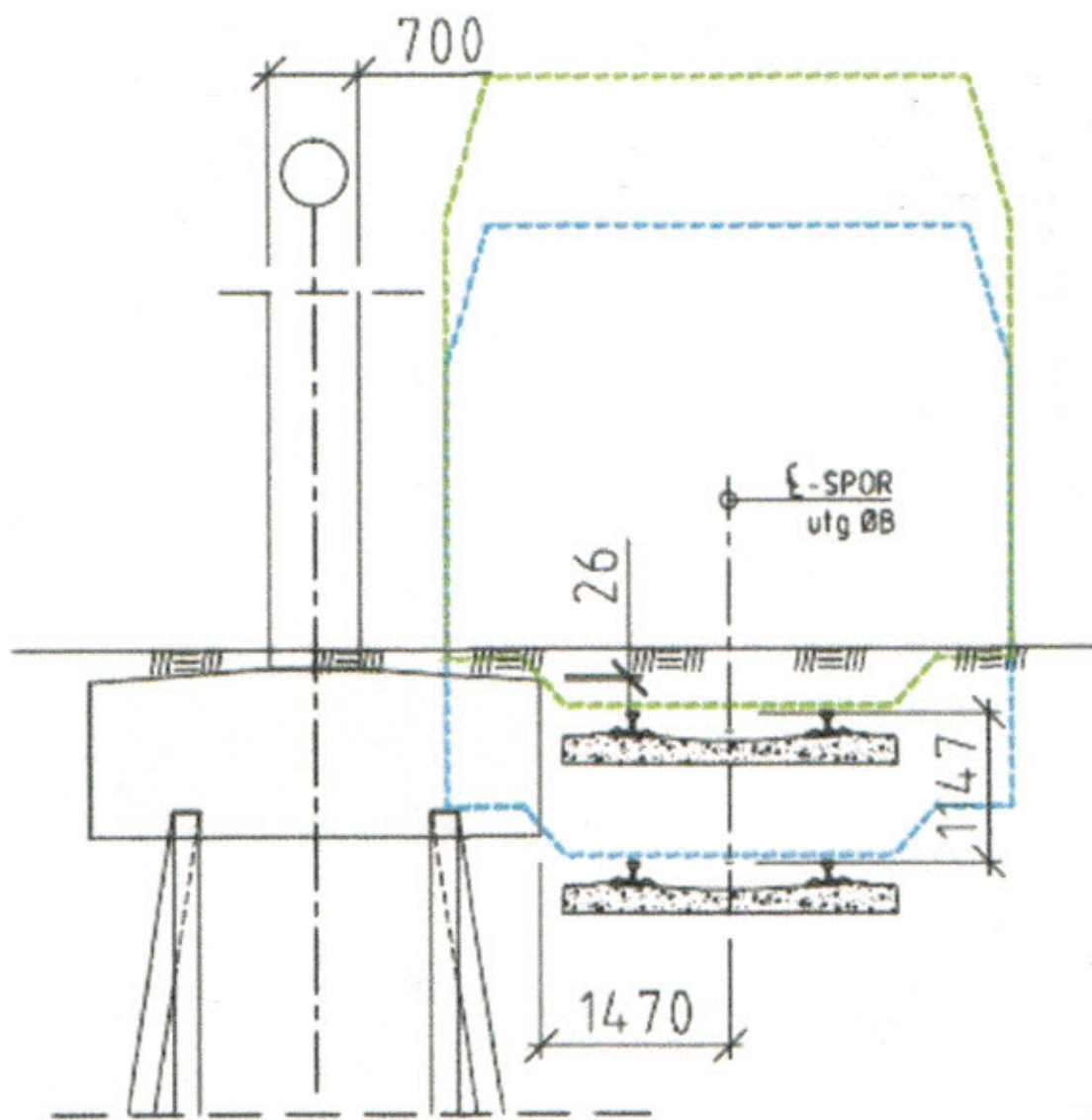
GANG- OG SYKKELVEIFORBINDELSE OVER LOENGA LANGS KONG HÅKON 5.s GATE





Kartet over viser deg hvor det er sykkeltilrettelegging i Oslo.

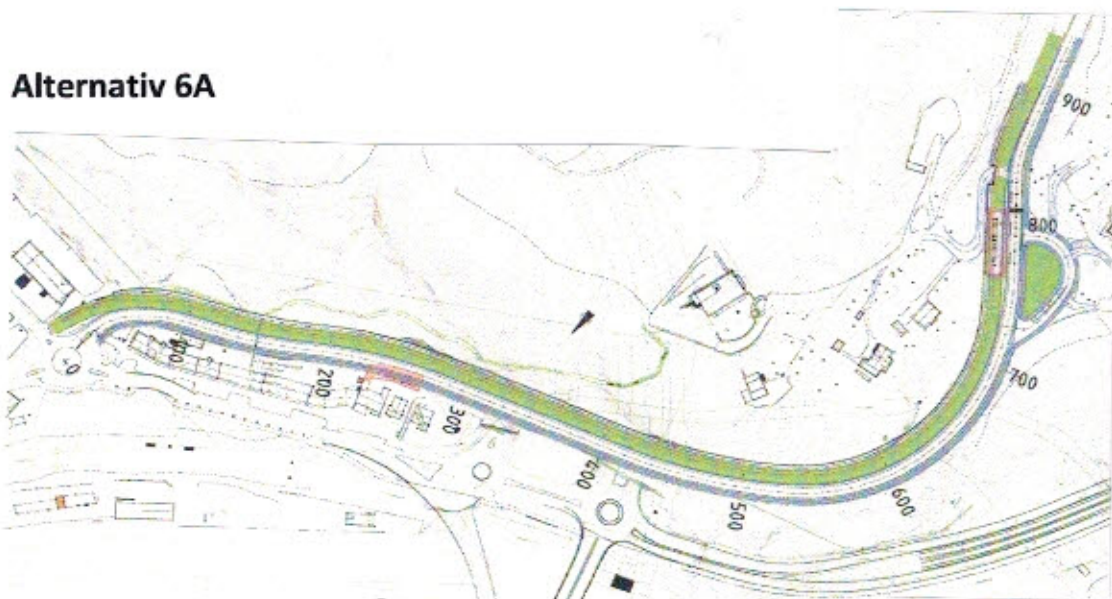
- Sykkelvei med fortau
- Gang- og sykkelvei
- Sykkelfelt
- Sykkelbare turvei
- - - Mangler tilrettelegging (anbefalt sykkelrute)
-  Sykkelpumpe
-  Sykkelteller



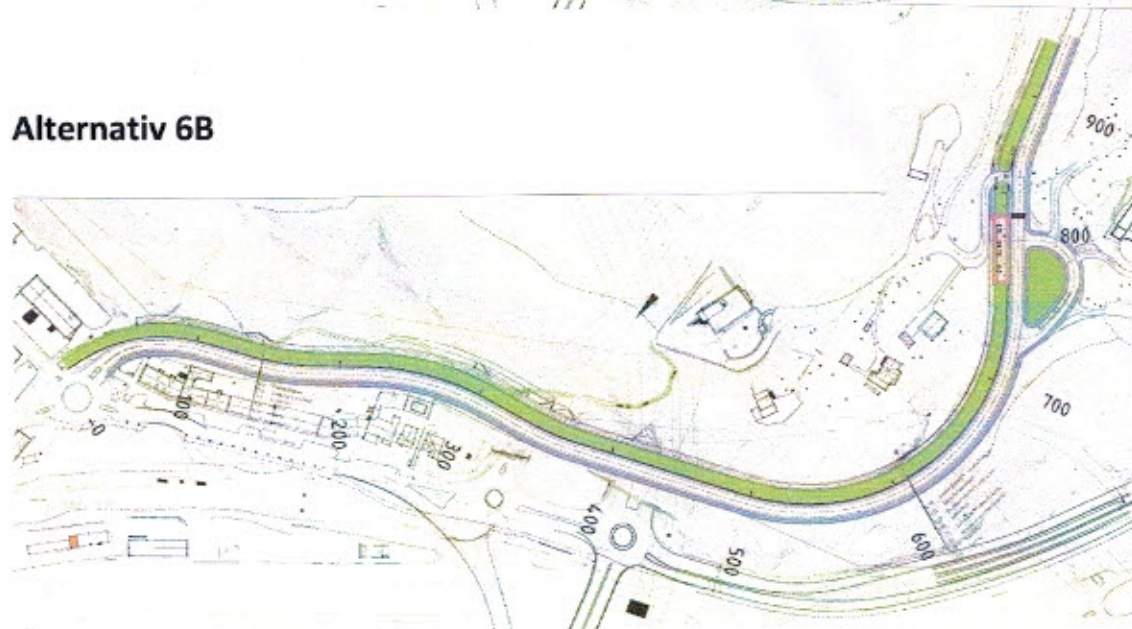
Figur 6: Avstand til eksisterende fundament for gamle Sørenga bru (sett mot sør).

ALTERNATIVER SOM SKAL UTREDES FOR KONGSVEIEN

Alternativ 6A



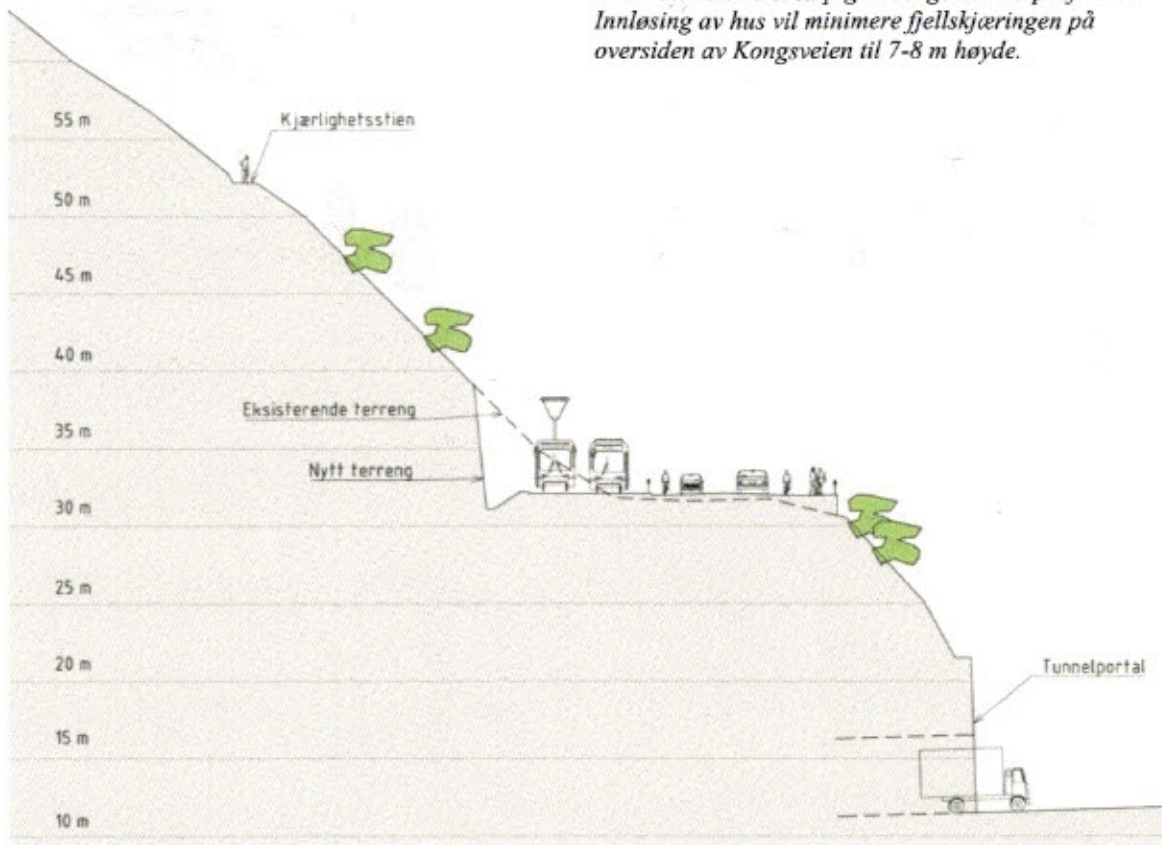
Alternativ 6B



Tunnel (her er lang tunnel vist)

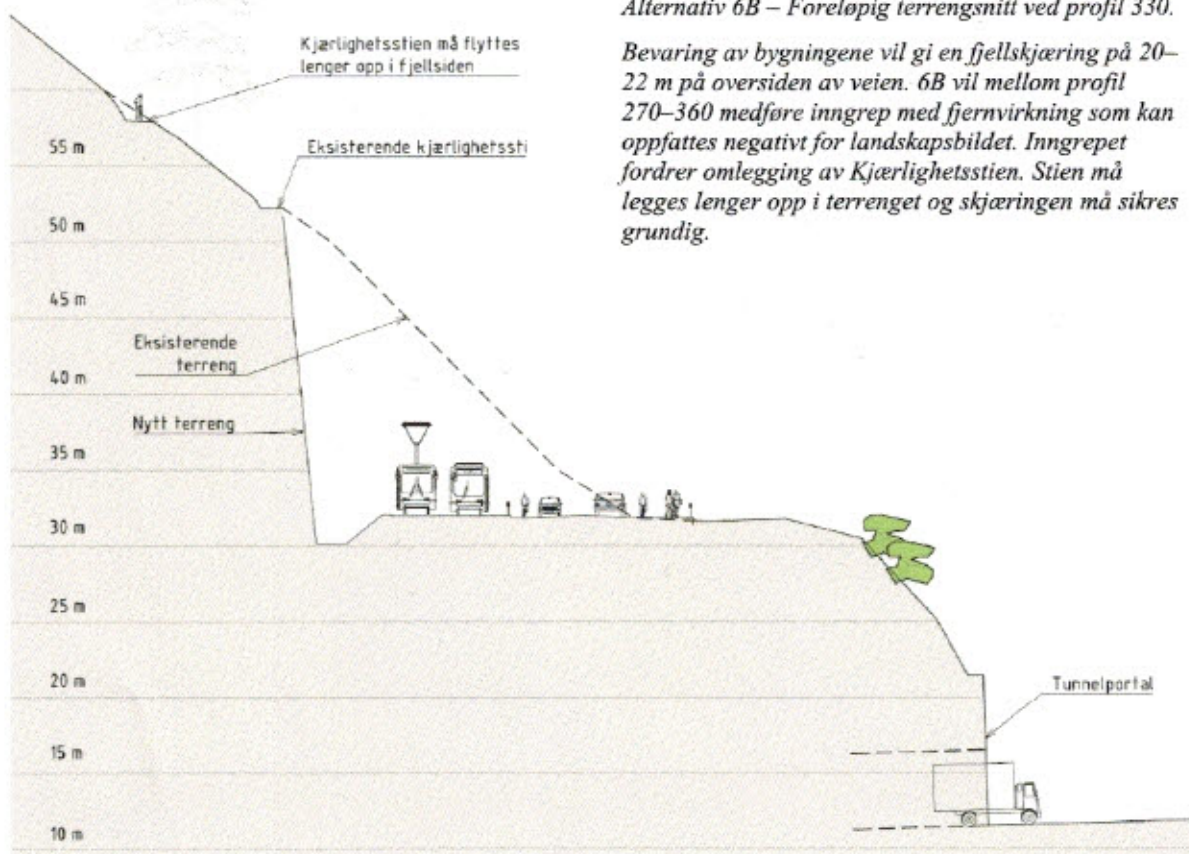


*Alternativ 6A - Foreløpig terrengsnitt ved profil 330.
Innløsning av hus vil minimere fjellskjæringen på
oversiden av Kongsveien til 7-8 m høyde.*



Alternativ 6B - Foreløpig terrengsnitt ved profil 330.

Bevaring av bygningene vil gi en fjellskjæring på 20–22 m på oversiden av veien. 6B vil mellom profil 270–360 medføre inngrep med fjernvirkning som kan oppfattes negativt for landskapsbildet. Inngrepet fordrer omlegging av Kjærlighetsstien. Stien må legges lenger opp i terrenget og skjæringen må sikres grundig.



M = 1:2000

EKV. = 2,5 H

