

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.: 201508292-58
Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 14. februar 2018

MERKNADER TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERING MED KU FOR NY BUSSTERMINAL OVER OSLO S

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende hovedmerknader til forslag til detaljregulering med konsekvensutredning (KU) for ny bussterminal over sporområdet på Oslo S:

- **En eventuell ny bussterminal over Oslo S bør ikke få bussatkomst fra Nylandsbrua ettersom dette gjør det umulig å rive Nylandsbrua på strekningen fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate, noe som i sin tur blokkerer mulighetene for å gjenåpne Akerselvas tvillingkulvert både nord for og sør for jernbanens sporområde.**
- **Andre atkomstløsninger til bussterminalen er ikke utredet. Bussatkomst fra Dronning Eufemias gate mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium er antakelig den beste løsningen, og bør nå utredes. Bussatkomst herfra gir samtidig trolig også en bedre terminal (et bedre «Stasjonstorg») gjennom endret plassering av bussrampene til/fra bussplanet.**
- **Det er ikke nødvendig å flytte bussterminalen til lokk over Oslo S for å gjenåpne Akerselva ned til Schweigaards gate, ruste opp byrommene og binde Grønland bedre sammen med fjorden. Vi anbefaler likevel at dagens bussterminal flyttes, og har ingen innvendinger mot å legge en ny bussterminal over Oslo S, så sant den ikke får bussatkomst fra Nylandsbrua. Samtidig kan vi ikke se at det er behov for noen bussterminal i Oslo sentrum når det skal etableres nye bussterminaler på Lysaker og Bryn, slik det legges opp til i KVU Oslo-Navet.**
- **En eventuell ny bussterminal over Oslo S bør bygges uten tilleggsarealer. Bygget bør trekkes 30 m tilbake fra Akerselvas tvillingkulvert ikke bare i sør, men også i nord. En eventuell gang- og sykkelforbindelse over sporområdet bør trekkes minst 20 m tilbake fra tvillingkulverten og etableres som en separat forbindelse, uten noen tilknytning til Nylandsbrua, slik at Nylandsbrua kan rives uten konsekvenser for gående og syklist.**
- **Det er langt viktigere med en gangkulvert under sporene langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert enn en gang- og sykkelforbindelse over sporene på dette stedet. Rambøll har dokumentert at det lar seg gjøre å bygge en slik gangkulvert, med trapp og heis opp til de ti jernbaneplattformene på Oslo S. Gangkulverten vil bli en svært viktig forbindelseslinje fra Grønland til Oslo S, Operaen, Munchmuseet og Havnepromenaden, og vil også bety enormt for turveilenken langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden.**
- **Det er nå det er økonomisk gunstigst å bygge gangkulverten og å rive Nylandsbrua, jf. at tiltakene vil kunne finansieres gjennom utbyggingsavtaler for de store Oslo S-prosjektene.**

Våre hovedmerknader utdypes nedenunder, og suppleres med ytterligere merknader.

En eventuell ny bussterminal over Oslo S bør ikke få bussatkomst fra Nylandsbrua

I brev av 14. april 2014 kom Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner med innspill til oppstart av planarbeid og merknader til forslag til planprogram for Biskop Gunnerus' gate 14B, ny bussterminal og ny jernbanestasjon/stasjonshall (PBE-sak 201308290, dok. 49). I brevet skrev vi:

Ved bussterminal på lokk over sporområdet forutsetter vi at atkomst til bussterminalen ikke skjer fra Nylandsbrua, jf. at Oslo bystyre 28. november 2001 vedtok å be byrådet «arbeide for å redusere RV 4-trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles».

Vi viste i den forbindelse til at dersom bussene får atkomst til bussterminalen fra Nylandsbrua, vil det bli umulig å rive Nylandsbrua på strekningen fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate, noe som i sin tur blokkerer mulighetene for å gjenåpne Akerselvas tvillingkulvert både nord for og sør for jernbanens sporområde.

I planforslaget for det som PBE valgte å kalle «Akerselvallmenningens nordre del», dvs. strekningen fra Dronning Eufemias gate opp til Trelastgata på sørsiden av sporområdet, skrev PBE ved offentlig ettersyn (PBE-sak 200802047, dok. 36, både s. 9 og 18):

For å danne forutsetninger for et elve- og parklandskap som bygger opp under Akerselvallmenningens spesifikke karakter er det helt vesentlig at elva reelt åpnes i hele allmenningens lengde.

Til tross for dette anbefalte PBE i samme dokument et planforslag som ikke åpner en eneste meter av Akerselvas tvillingkulvert på den 75 m lange strekningen fra Dronning Eufemias gate til Trelastgata. I planforslaget som PBE anbefalte og bystyret senere vedtok, nøyde man seg med å ta et lite hull i den østre kulvertens østvegg og etablere et nytt elveløp av 35 m lengde øst for Akerselvas tvillingkulvert. For de siste 40 m opp til Trelastgata legger reguleringsplanen ikke opp til noen åpning av Akerselva, heller ikke med en sideforskjøvet løsning.

Både i kunngjøringsbrevet og i selve planforslaget for ny bussterminal over Oslo S, skriver PBE på s. 1:

Det er en forutsetning at Akerselva skal gjenåpnes ned til sporområdet.

Denne formuleringen og dens sentrale plassering etterlater et inntrykk av at gjenåpning av Akerselva har vært et premiss i arbeidet med planforslaget for ny bussterminal over Oslo S. Det er ikke tilfellet. På de 149 sidene i planforslaget sies det ingenting om hvordan Akerselva skal gjenåpnes ned til sporområdet. Ja, alternativ 1B som PBE anbefaler, har ikke engang en rekkefølgebestemmelse som sikrer gjenåpning av selv den minste delstrekning av Akerselva i partiet fra Vaterlandsparken ned til sporområdet. Og det selv om rekkefølgebestemmelsene for alternativ 1B er utarbeidet av PBE.

For alternativ 2B har PBE utarbeidet en rekkefølgebestemmelse som innledningsvis virker lovende:

Akerselvallmenningen fra Vaterlandsparken til sporområdet:

Området skal videreutvikles til en grønn og attraktiv parkmessig kopling til Bjørvika ved å gjenåpne Akerselva nord for sporområdet, opparbeide nye bredder med parkmessig preg, samt trekke turdraget langs elva ned til sporområdet.

Det hadde vært fullt mulig for PBE å legge inn det samme rekkefølgekravet i alternativ 1B, selv om dette alternativet, til forskjell fra alternativ 2B, ikke har 30 000 m² BRA med tilleggsarealer. Jf. at

rekkefølgebestemmelsen i § 12.1 kun sier at «deler av» byromssekvensen fra Vaterlandsparken ned til sporområdet skal være «sikret opparbeidet» før igangsettingstillatelse «for nye bygge- og anleggstiltak innenfor reguleringsplanen for bussterminalen».

Den tilsynelatende lovende rekkefølgebestemmelsen viser seg imidlertid å love langt mer enn den er ment å romme når PBE i fortsettelsen presiserer hva etaten legger i rekkefølgebestemmelsen for denne byromssekvensen (§ 12.1):

Sekvensen skal tilrettelegge for økte personstrømmer gjennom rause byrom, gang- og sykkelforbindelser, herunder, men ikke begrenset til opparbeidelse av flater under Nylandsbroen som torg, ev. med vannspeil, og etablering av vertikale forbindelser for gående mellom gatenivå og Nylandsbroa.

I stedet for å kreve at hele Akerselvas tvillingkulvert gjenåpnes, tillater altså PBE at det anlegges torg og vannspeil oppå kulverten, i praksis et ca. 10 cm dypt basseng fylt med kommunalt vann.

I det pågående planarbeidet for Biskop Gunnerus' gate 14B har PBE ikke krevd at en eneste meter av Akerselvas tvillingkulvert gjenåpnes langs eiendommens østside, dvs. på den 70 m lange strekningen fra Schweigaards gate ned til sporområdet. På sitt anbefalingskart har PBE nøyd seg med å foreslå at det som et minimum tas hull på den østre elvekulverten, og at det graves ut et 5–10 m bredt og 20 m langt parti øst for Akerselva som kan fylles med vann fra elva (PBE-sak 201015299, dok. 72, fil 1, s. 4), selv om PBE helst ser at deler av kulverten gjenåpnes.

Som en del av KU ble KLP Eiendom pålagt å utarbeide en mulighetsstudie med alternative løsninger for gjenåpning av Akerselva fra Schweigaards gate ned til nordsiden av jernbanens sporområde. I delutredning 1.4.2 om Biskop Gunnerus' gate 14B er det presentert fire mulige åpningsalternativer, ingen av dem med full gjenåpning av Akerselvas tvillingkulvert på denne 70 m lange strekningen (PBE-sak 201508292, dok. 52, fil 53, s. 15–23).

Alternativ 1 er identisk med PBEs minimumsløsning, dvs. åpner ikke en eneste meter av Akerselvas tvillingkulvert, men tar hull i østveggen i østre kulvert og etablerer i tillegg et kunstig vannspeil oppå tvillingkulverten med en utstrekning nord–sør på 35–40 m. Alternativ 2 er identisk med alternativ 1, bortsett fra at østre kulvert reelt åpnes i en lengde på 35–40 m. I alternativ 3 åpnes også vestre kulvert i en lengde på 35–40 m. Alternativ 4 er en speilvendt versjon av alternativ 2 der det er vestre kulvert som åpnes i en lengde på 35–40 m, mens et kunstig vannspeil etableres oppå østre kulvert.

I utredningen presiseres det «at alle arbeidene med veggforsterkninger og nye pilarer under søylene i Akerselva, som er aktuelt i alternativ 2–4, er særdeles kompliserte og sikkerhetsmessig svært krevende» (s. 17), og at «alternativ 3 og spesielt 4 gir omfattende og kostbare konstruktive tiltak, og kan ikke gjennomføres uavhengig av bebyggelsen» (s. 15). Den store utfordringen er at bæresøylene til Nylandsbrua er fundamentert på de tre veggene i Akerselvas tvillingkulvert, samtidig som tvillingkulverten ikke er fundamentert til fjell, men ligger og flyter i leira.

For sørsiden av sporområdet ble det hevdet at det var teknisk umulig å gjenåpne tvillingkulverten. Vi frykter at problemene og kostnadene knyttet til å gjenåpne selv kun mindre deler av kulverten nord for sporområdet vil være så store at man her ender opp med alternativ 1, dvs. ingen gjenåpning av noen del av Akerselvas tvillingkulvert. Selv en eventuell realisering av alternativ 2 vil kvalitativt sett bli en langt dårligere løsning enn den man har fått til på østsiden av Akerselvas tvillingkulvert langs PWC-bygget ned mot Dronning Eufemias gate.

Det er bare ved å rive Nylandsbrua på strekningen fra Schweigaards gate ned til Dronning Eufemias gate, noe som forutsetter at bussene ikke får atkomst til terminalen fra Nylandsbrua, at det vil bli mulig å gjenåpne Akerselvas tvillingkulvert på den 70 m lange strekningen fra Schweigaards gate ned til nordsiden av jernbanens sporområde og på den 75 m lange strekningen fra Dronning Eufemias gate opp til Trelastgata på sørsiden av sporområdet.

Andre atkomstløsninger til bussterminalen er ikke utredet, selv om vi ba om det alt i 2014

I brevet av 14. april 2014 ba vi derfor om at ikke kun løsningsvarianter for bussatkomst til terminalen fra Nylandsveien, men også løsningsvarianter for bussatkomst fra Dronning Eufemias gate og Ring 1 / Østre Tangent ble konsekvensutredet, og at dette ble tatt inn i planprogrammets punkt 1.4.1. Vi foreslo også konkret ordlyd for et utvidet punkt 1.4.1. I brevet trakk vi spesielt fram muligheten for å la bussene få atkomst til bussterminalen fra Dronning Eufemias gate, i det brede partiet mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium.

Forslaget om å utrede også andre atkomstløsninger til bussterminalen enn Nylandsbrua, ble kommentert slik av PBE (PBE-sak 201308290, dok. 69, fil 4, s. 32): «Når det gjelder atkomstløsning til ny bussterminal er det vanskelig å se andre muligheter enn atkomster via Nylandsbrua.» Andre muligheter enn bussatkomst fra Nylandsbrua er følgelig dessverre ikke blitt konsekvensutredet.

Avstanden mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium er hele 33 m. Her er det god plass til innkjøring og utkjøring for bussene (det krever kun ca. 7 m av bredden) med rampe med samme stigning som Nylandsbrua fra Dronning Eufemias gate og nordover. De øvrige 26 m av bredden kan, om ønskelig, som i dag brukes til inn- og utkjøring for drosjer og inn- og utkjøring til garasjelegget, selv om det er fullt mulig å etablere en annen atkomst for drosjene, samtidig som garasjelegget for lengst har fått regulert, men foreløpig ikke realisert, atkomst også fra øst. Vi viser her til at Kong Håkon 5.s gate, som har seks kjørefelt, midtrabatt og siderabatter, fortau på begge sider og sykkelvei på én side, er 34 m bred, dvs. kun én meter bredere enn avstanden mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium. Det handler med andre ord kun om manglende vilje til å la bussene få inn- og utkjøring til bussterminalen i det brede partiet mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium.

Ved bussatkomst til terminalen direkte fra Dronning Eufemias gate, vil alle busser mot nord, øst og sør kunne ledes ut av byen via Dronning Eufemias gate og Kong Håkon 5.s gate, mens busser mot vest vil kunne ledes ut av byen via Dronning Eufemias gate, Langkaigata og Operatunnelen. Slik kan Grønland og Gamlebyen skånes for all busstrafikk til/fra bussterminalen.

I planforslaget er det separate kjøreramper for bussene inn til og ut fra bussterminalen. Det er valgt en sakseløsning med bussrampene lagt langs østsiden av terminalen. Som PBE påpeker, påvirker kjørerampene romligheten og orienterbarheten i «Stasjonstorget» negativt ved å begrense den frie takhøyden mot østre stasjonsinngang til ca. 2,5 m (s. 110):

Plan- og bygningsetaten mener derfor at det [...] må vurderes nærmere i videre prosess om kjørerampene til bussplanet heller kunne ligget langs sørveggen og nordveggen av bygningen slik at stasjonen kan åpnes opp mot øst og det store landskapsrommet.

Særlig må dette undersøkes i alternativ 2, men videre arbeid med å optimalisere bærekonstruksjon i alternativ 1 må også undersøke om det allikevel er mulig å snu rampene 90 grader, f.eks. ved å la fagverkskonstruksjonen spenne fra plattform 2 eller 4 til plattform 17/18 og legge den ene rampen over spor 1 eller 2/3 og den andre over spor 18/19.

Ved å la bussene få inn- og utkjøring fra Dronning Eufemias gate mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium kan en unngå problemet med at takhøyden kun blir ca. 2,5 m, og samtidig slippe å legge den ene rampa over spor 1 eller spor 2/3 langs nordveggen av bygningen. Dermed reduseres samtidig størrelsen på bussplanet mindre enn med PBEs forslag. Det bør derfor utredes en løsning der begge rampene legges over spor 18/19 (eller over nordre del av Trelastgata) langs sørsiden av bygningen, den ene rampa østover og den andre vestover (alternativt begge østover, men det krever et bredere areal), for så å knekke rampene nordover langs henholdsvis østsiden og vestsiden av bygningen.

Vi viser i denne forbindelse til at det uansett vil være nødvendig å omprosjekttere løsningen for alternativ 1, jf. at fagverkskonstruksjonen i dette alternativet er utformet med et ensidig fokus på å redusere byggeperioden med betydelige konsekvenser for togtrafikken mest mulig. Dette har hatt som konsekvens at bærekonstruksjonen, som PBE påpeker, har redusert og fragmentert passasjene øst-vest i «Stasjonstorget» til kun 3,3 m brede gangforbindelser (s. 107), noe som drastisk svekker «Stasjonstorgets» funksjonalitet.

Det er ikke nødvendig å flytte bussterminalen til lokk over Oslo S for å gjenåpne Akerselva ned til Schweigaards gate, ruste opp byrommene og binde Grønland bedre sammen med fjorden

PBE hevder at «grepet med flytting av bussterminalen til lokk over perrongene på Oslo S muliggjør [...] gjenåpning av Akerselva ned til sporområdet og legger til rette for byutvikling som vil løfte indre øst, ruste opp byrommene i området og binde nabolaget Grønland bedre sammen med fjorden» (s. 91), at den nye «bussterminalen er nøkkelen til å gjenåpne Akerselva fra Vaterlandsparken ned til sporområdet på Oslo S» (s. 34 og 92), og at planforslaget «muliggjør at man på sikt kan gjenåpne Akerselva ned til sporområdet» (s. 98).

Som vi allerede har dokumentert, gjør det å flytte bussterminalen til lokk over perrongene på Oslo S og samtidig gi bussene atkomst til den nye bussterminalen fra Nylandsbrua, det vanskeligere å gjenåpne Akerselva fra Schweigaards gate ned til sporområdet, ja blokkerer for en full gjenåpning av Akerselvas tvillingkulvert ikke bare på kort, men også på lang sikt, ettersom det gjør det umulig å rive Nylandsbrua på strekningen fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate.

Nøkkelen til en god byutvikling på Grønland, med en fullverdig gjenåpning av Akerselva fra Vaterlandsparken til Schweigaards gate, er at hele eller deler av Galleri Oslo rives, og at Nylandsbrua rives også på strekningen fra Hausmanns gate til Schweigaards gate.

Det er ikke nødvendig å flytte bussterminalen til lokk over Oslo S for å oppnå dette, selv om det står følgende i planforslagets såkalte faktadel (kapittel 2, s. 24):

Hovedgrep 3, med bussterminal i to plan på Vaterland, låser arealbruken helt for Galleri Oslo og låser delvis handlingsrommet for alternativ organisering av Schweigaards gate. Bussterminalens barriereeffekt opprettholdes. Fjerning av østre rampe hindrer også gjenåpning av Akerselva fram til Schweigaards gate.

Det er premissene som ble lagt til grunn for den konkrete utformingen av terminalen i hovedgrep 3, som tillot plansamarbeidets aktører å argumentere på denne måten. Man beholdt rett og slett hele Galleri Oslo, beholdt arealene under Nylandsbrua for bussformål og nøyde seg med å legge et nytt bussplan over dagens bussgård. Man fjernet østre rampe og koblet det nye, øvre bussplanet direkte til rundkjøringen oppe på Nylandsbrua, og argumenterte for at det av trafikale grunner dermed ble umulig å rive vestre rampe, noe som ville hindre gjenåpning av Akerselva ned til Schweigaards gate.

Dersom en river Galleri Oslo og oppfører et nytt bygg øst for elva som trekkes like langt tilbake fra Akerselva som fasadelivet langs Olafiagangen, vil det likevel være fullt mulig å etablere en funksjonell bussterminal i nybyggets to nederste etasjer, riktignok med noe mindre enn 40 plattformer og 40 reguleringsplasser. Kapasiteten vil imidlertid være stor nok til å betjene både langdistansebussene, østlandsekspressbussene og en del av regionbusstrafikken fra sør. Jf. at KVVU Oslo-Navet legger opp til at nye bussterminaler på Lysaker og Bryn (eventuelt også en mindre terminal på Sinsen) på sikt skal bli endestasjoner for det store flertall av regionbussene. Lysaker og Bryn (eventuelt med tillegg av Sinsen) vil kunne bli endestasjon for alle regionbusser fra vest, nord og øst, mens Bryn og Ski vil kunne fungere som endestasjon for nesten alle regionbussene fra sør.

En ny bussterminal på Grønland vil kunne få bussatkomst fra Nylandsbrua dersom brua ikke rives fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate. Ved riving av Nylandsbrua også på denne strekningen bør hovedatkomstene legges via Nordenga bru og Ring 1. Ny bussterminal på Grønland vil ikke være noen ideell løsning trafikkmessig, selv om det for flertallet av passasjerene er langt viktigere med kort overgang fra T-bane til bussterminal enn fra tog til bussterminal.

Vi anbefaler følgelig at dagens bussterminal flyttes, og har ingen innvendinger mot å legge den nye terminalen over sporområdet, så sant den ikke får bussatkomst fra Nylandsbrua.

Det er imidlertid en rekke utfordringer knyttet til å bygge ny bussterminal over Oslo S, både av teknisk, sikkerhetsmessig og kostnadsmessig art. Lang byggetid og konsekvensene for togtrafikken i byggefasen gjør det svært usikkert om prosjektet vil bli realisert. Ferdigstillelse vil uansett ligge mange år fram i tid, trolig etter 2025 for alternativ 1 og først nærmere 2030 for alternativ 2, jf. her også at Bane NOR i merknadsbrev av 8. februar 2018 har fremmet innsigelse mot planforslaget.

Vi anbefaler derfor at man parallelt med reguleringsprosessen for ny bussterminal over Oslo S, også ser nærmere på mulighetene for å rive Galleri Oslo, bygge nytt og erstatte dagens bussterminal med en ny bussterminal i to etasjer samme sted, men i sin helhet lagt øst for Akerselva. Galleri Oslo har store setningskader og har begrenset levetid. Eierne av Galleri Oslo har nylig bestemt seg for å gjøre en mulighetsstudie av hva en kan få til dersom bygget rives. Kommunen bør kjenne sin besøkelsestid og bidra til at ny bussterminal på Grønland blir ett av alternativene som utredes, med mindre PBE og Ruter allerede nå skrinlegger alle planer om en ny bussterminal i Oslo sentrum.

Med bygging av bussterminaler på Bryn og Lysaker vil behovet for bussterminal i sentrum bli kraftig redusert. En sentrumsterminal vil da i all hovedsak kun få en «buss for tog»-funksjon. Spørsmålet blir da om «buss for tog»-funksjonen må ligge i sentrum. Selv ikke Bane NOR anser at det er nødvendig, og anbefaler i sitt merknadsbrev at «buss for tog»-funksjonen legges til Bryn og Lysaker (s. 5):

Bane NORs forslag er at buss for tog etableres på Bryn og Lysaker i samsvar med prinsippene i KVVU Oslo-navet. Buss for tog i Trelastgata opprettholdes som en kapasitetsreserve.

Dagens bussterminal og Trelastgata vil ha tilstrekkelig kapasitet til å håndtere busstrafikken og «buss for tog»-funksjonen inntil det er etablert nye bussterminaler på Bryn og Lysaker. Dagens terminal på Grønland vil da kunne avvikles uten at det bygges noen ny bussterminal i Oslo sentrum.

En eventuell ny bussterminal over Oslo S bør bygges uten tilleggsarealer

I planforslaget opplyses det at total byggetid for alternativ 2 er beregnet til 6 år, derav drøyt 3,5 år med «store konsekvenser for togtrafikken», mens byggetiden for alternativ 1 er beregnet til 3 år,

derav 1,5–2 år med «betydelige konsekvenser for togtrafikken» (s. 116). Alene dette er et sterkt argument for å velge alternativ 1 i stedet for alternativ 2.

I alternativ 2 skal det også bygges lenger ut mot Akerselva enn i alternativ 1, noe vi anser som svært uheldig. Jf. at bussterminalens utstrekning øst–vest er 145 m i alternativ 1 og 156 m i alternativ 2.

Bygging av tilleggsarealer over bussterminalen vil dessuten gjøre det vanskeligere/dyrere å treffe vedtak noen tiår fram i tid om å senke hele sporområdet på Oslo S, bygge en ny underjordisk togstasjon i stedet for dagens stasjon, byutvikle det gamle sporområdet, etablere gode forbindelser på bakkeplan mellom Grønland og Bjørvika, og gjenåpne Akerselva også over selve sporområdet.

Ved en eventuell etablering av ny bussterminal over Oslo S anbefaler vi følgelig at terminalen bygges uten tilleggsarealer, dvs. at kollektivfunksjonen rendyrkes.

Bussterminalen bør trekkes 30 m tilbake fra Akerselvas tvillingkulvert ikke bare i sør, men også i nord, slik at dette blir minimumsavstanden til vestre vegg i Akerselvas tvillingkulvert.

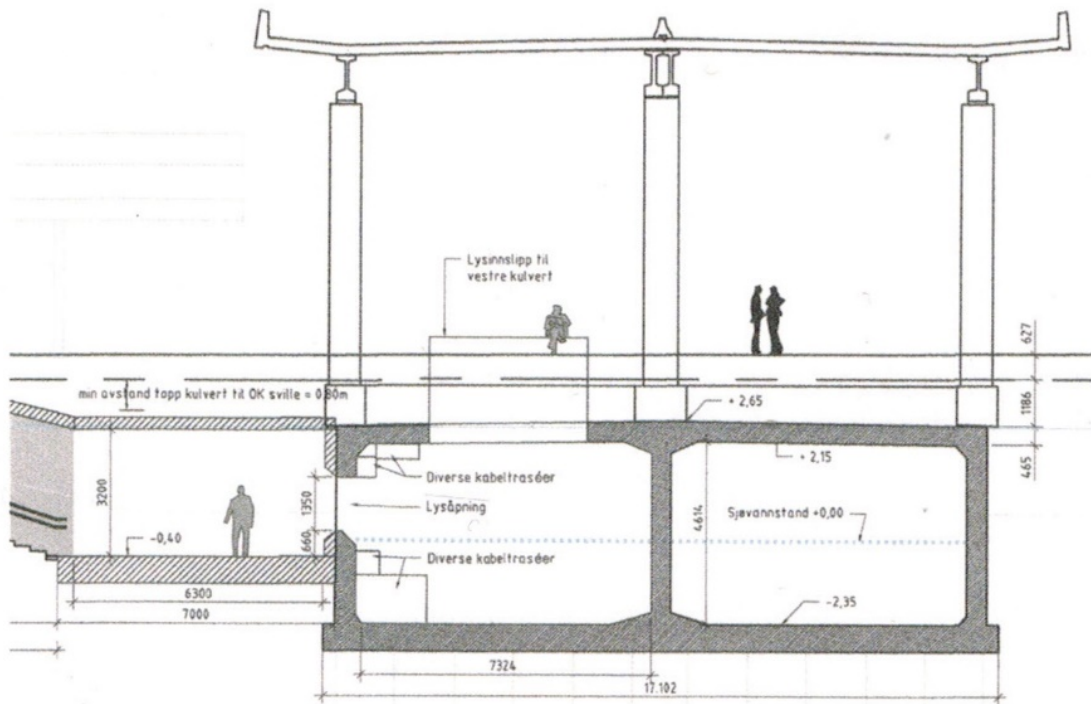
En eventuell gang- og sykkelforbindelse over sporområdet fra Biskop Gunnerus' gate til Dronning Eufemias gate bør etableres som en separat forbindelse, uten noen tilknytning til Nylandsbrua, slik at Nylandsbrua kan rives uten konsekvenser for gående og syklister. Gang- og sykkelforbindelsen bør legges langs østre del av inngangstorget til fordelingsplanet mellom togplanet og bussplanet. Den bør konstruksjonsmessig være en del av torget. Både torget og gang- og sykkelforbindelsen bør trekkes minst 20 m tilbake fra vestre vegg i Akerselvas tvillingkulvert. Gang- og sykkelforbindelsen bør rampes ned mot Dronning Eufemias gate i sør og Biskop Gunnerus' gate i nord i form av gang- og sykkelbru. Langs Biskop Gunnerus' gate 14 B kan brua eventuelt integreres i planlagt ny bebyggelse.

Reguleringsbestemmelsene for alternativ 1 bør justeres i tråd med dette, og bør ha rekkefølgekrav noenlunde i samsvar med § 12.1 og § 12.2 i alternativ 2 B. I § 12.1 bør imidlertid følgende strykes: «, herunder, men ikke begrenset til; opparbeidelse av flater under Nylandsbroen som torg, ev. med vannspeil, og etablering av vertikale forbindelser for gående mellom gatenivå og Nylandsbroa». Det siste ordet i § 12.1, dvs. «Akerselva», bør erstattes av følgende: «Schweigaards gate 35 der det etableres et middelaldervannspeil». Jf. vårt innspillsbrev av 5. juni 2017 til planene for Schweigaards gate 35–51 mfl. (PBE-sak 201615016, dok. 25). Tredje strekpunkt i § 12.2 bør lyde: «Gang- og sykkelvei over sporområdet fra Biskop Gunnerus' gate til Dronning Eufemias gate, som en separat forbindelse uten tilknytning til Nylandsbrua.»

Det er langt viktigere med en gangkulvert under sporene langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert enn en gang- og sykkelforbindelse over sporene på dette stedet

Gangatkomsten til jernbanepattformene via en gang- og sykkelforbindelse over sporområdet, enten denne legges på Nylandsbrua eller atskilt fra denne, vil bli vesentlig lengre enn en gangatkomst via en ny gangkulvert under sporene langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert, med trapp og heis opp til alle plattformene på Oslo S. Rambøll-rapporten «Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet» fra desember 2012 dokumenterte at det er teknisk mulig å etablere gangkulvert her.

En slik gangkulvert, med flomsikre vinduer inn mot den vestre elvekulverten og lysinnslipp fra plattformene ned til den vestre elvekulverten (jf. Rambølls illustrasjon på neste side, der en også tydelig ser hvordan Nylandsbruas tre bæresøyler er fundamentert direkte på de tre kulvertveggene i

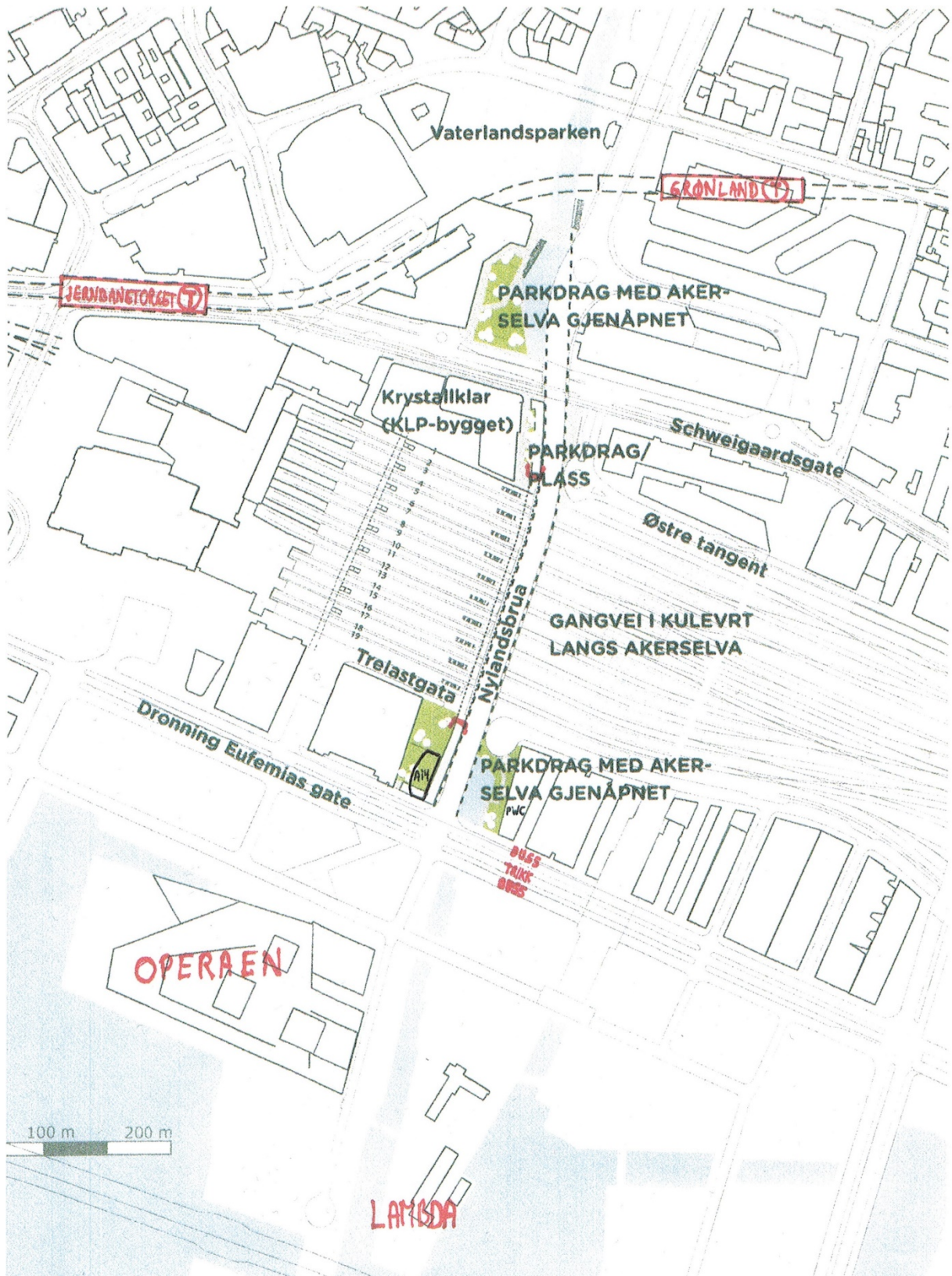


Akerselvas tvillingkulvert), vil også bli langt mer attraktiv for gående enn Nylandsbrua noen gang vil kunne bli. Selv etter en eventuell avvikling ikke bare av all biltrafikk, men også av all busstrafikk på Nylandsbrua, vil høydespranget mellom bakkeplan og bru fortsatt være en mental og fysisk bøyg som må forseres.

En gangkulvert under sporene langs Akerselvas vestsida vil bli en svært viktig forbindelseslinje fra Grønland til Oslo S, Operaen, Munchmuseet og Havnepromenaden, og vil også bety enormt for turveilenken langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden. Gangkulverten vil gi kort gangavstand til jernbanepattformene på Oslo S fra buss- og trikkestoppestedet Bjørvika ved PWC-bygget i Dronning Eufemias gate. Gangkulverten vil også bli svært viktig for bytter mellom T-bane og tog.

Som det fremgår av illustrasjonen på neste side, der beliggenheten av stasjonshallene for Grønland T-banestasjon og Jernbanetorget T-banestasjon er vist med rødt, er avstanden den samme til begge T-banestasjonene for personer som går av toget ved trappa ned til gangkulverten langs Akerselva. De som kommer østfra med T-banen, vil dermed kunne spare reisetid ved å gå av allerede på Grønland T-banestasjon, forutsatt at det etableres en god forbindelse derfra til gangkulverten. Slik avlastes den vestre atkomsten til jernbaneperrongene, noe som gjør at gangtiden til togene reduseres for alle passasjerer i rushtiden.

I de analysene av personstrømmer, destinasjoner og byttemønstre på Oslo S som ble utført for Plansamarbeidet, ble ny gangkulvert langs vestsida av Akerselvas tvillingkulvert ikke lagt inn i noen av beregningene. Hadde beregningene blitt utført, ville de ha vist at store personstrømmer ville ha valgt å benytte denne gangkulverten i stedet for atkomsten fra vest og fra Nylandsbrua. Heller ikke i kapasitets- og sikkerhetsutredningen for personflyt på jernbanepattformene ble det analysert noe alternativ med ny gangkulvert vest for Akerselvas tvillingkulvert, selv om gangkulverten antakelig vil gi både lavest gjennomsnittstetthet og lavest makstetthet av personer på den vestlige delen av plattformene. Gangkulvert langs Akerselva sikrer også en god rømningsvei mot øst fra plattformene.



I brevet av 14. april 2014 (s. 7) ba vi følgelig om at «atkomst fra ny gangkulvert under sporområdet lagt umiddelbart vest for Akerselva» ble utredet som en del av planprogrammets punkt 2.1.1 Personstrømmer og overgang mellom driftsformer. Dessverre valgte PBE å ikke ta dette inn i planprogrammet. Det samme gjaldt vårt ønske om å kostnadsutrede en gangkulvert som avsluttes med trapp og heis (i stedet for ramper) nord og sør for sporområdet.

Vi ba også (s. 7) om at følgende ble tatt inn i planprogrammets punkt 2.2.2 Trafikkforstyrrelser i anleggsperioden:

Det skal vurderes om det er mulig å samordne byggingen av gangkulvert langs Akerselva med utvidelsen av dagens gangkulvert inn mot Stasjonshallen, byggingen av ny bussterminal på lokk over sporene og byggingen av Follobanen på en slik måte at de samlede trafikkforstyrrelsene ikke øker.

Heller ikke dette ønsket ble etterkommet av PBE, som kommenterte innspillene slik (PBE-sak 201308290, dok. 62, fil 4, s. 23):

Oslo Elveforum hevder i sin uttalelse at en ny gangkulvert langs Akerselv-kulverten er billigere å bygge og har større nytte enn vurdert i Plansamarbeidets hovedrapport (august 2013). PBE kommenterer ikke dette utover å gjengi anbefalingen fra Plansamarbeidet, som sa at etablering av gangkulvert med adkomst til plattformene gir store driftsforstyrrelser for togdriften, og høye investeringskostnader. Samtidig finnes det gode alternativer til en østre adkomst til plattformene. Gangkulverten ble derfor ikke prioritert som del av helhetsgrepet for Oslo S. Tiltak bør imidlertid ikke være til hinder for at en gangforbindelse under sporområdet i tilknytning til Akerselva eventuelt kan gjennomføres på et senere tidspunkt, og dette bør presiseres i planprogrammet spesielt hva gjelder BG14b-prosjektet.

PBE unnlot med andre ord å gå konkret inn på anførselene i vårt merknadsbrev av 14. april 2014 og nøyde seg med å vise til Plansamarbeidets hovedrapport, selv om argumentasjonen i rapporten ble grundig imøtegått av Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner alt i merknadsbrevet.

I Oslo Elveforums møte med PBE 17. mars 2015 gikk PBE ikke på noe punkt imot våre ankepunkter mot det utredningsarbeidet som var gjort, det være seg vår kritikk av modellforutsetningene ved beregning av personstrømmer eller vår påpekning av at rapportene og utredningene gir et svært skjevt bilde av kostnadene ved ulike løsninger. I møtet forsøkte vi også å få brakt på det rene om PBE har noen reelle argumenter mot det å etablere en gangkulvert langs Akerselva. Det hadde ikke PBE.

Vi frykter at det å nøyde seg med å legge til rette for en fremtidig gangforbindelse under sporområdet i praksis betyr at det aldri vil bli bygd noen gangkulvert langs Akerselva på denne strekningen. Ved en god samordning med byggingen av Follobanen, byggingen av ny bussterminal over sporområdet og utvidelsen av dagens gangkulvert inn mot Stasjonshallen, vil det å bygge gangkulvert langs Akerselva ikke føre til at driftsforstyrrelsene i togtrafikken ved Oslo S blir nevneverdig større enn de uansett vil måtte bli. Dermed øker heller ikke kostnadene knyttet til driftsforstyrrelsene nevneverdig.

Å bygge gangkulverten langs Akerselva på et senere tidspunkt vil derimot bli svært kostbart, grunnet store forstyrrelser for togtrafikken. Bygges gangkulverten nå, unngår man to runder med kostbare driftsforstyrrelser. Nå er det også mulig å finansiere selve gangkulverten gjennom utbyggingsavtaler for alle de store prosjektene i Oslo S-området. Det vil ikke være mulig på et senere tidspunkt. Det er også nå tiden er inne for å finansiere rivingen av Nylandsbrua.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Per Østvold (sign.)
leder

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Are Eriksen (sign.)
leder