

Plan- og bygningsetaten  
Boks 364 Sentrum  
0102 Oslo

Deres ref.: 201708617-10  
Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 4. juni 2018

## MERKNADER TIL FORSLAG TIL TILTAKSLISTE FOR BYROM I OSLO S-OMRÅDET

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende merknader til PBE, EBY, BYM og VAVs forslag til tiltaksliste for byrom i Oslo S-området, med deler av Vaterland og Grønland:

- Vi er positive til at det er utarbeidet ei tiltaksliste for byrom i Oslo S-området, men anser at mange av byromstiltakene er uheldige og frykter at tiltakslista vil legge for sterke føringer på den fremtidige utformingen av byrommene
- Den uheldige utformingen av flere byrom skyldes at to av de fire hovedgrepene som er lagt til grunn for utformingen av tiltakslista er problematiske, og at et tredje hovedgrep som en konsekvens av dette ikke er blitt fulgt opp i praksis ved utformingen av byrommene
- Områdeprogrammets prinsipplan for Oslo S er ikke vedtatt av bystyret, og hovedgrepene som etatene har valgt, kan ikke avledes av bystyrets visjon, hovedmål og delmål for Oslo S
- Premisset om å rive Galleri Oslo støttes imidlertid på det varmeste. Det å rive Galleri Oslo og bygge nytt er nå langt mer aktuelt for eierne enn det var bare for noen få år siden, og eierne har nylig fått ferdigstilt en mulighetsstudie for riving av Galleri Oslo, gjenåpning av Akerselva ned til Schweigaards gate og nybygg trukket tilbake fra begge elvebreddene
- Synet på hvilke deler av Nylandsbrua og hvilke ramper som bør rives, har endret seg uten at tiltakslista begrunner det nye hovedgrepet med å beholde vestre rampe og 110 meter mer av Nylandsbrua enn PBE foreslo overfor byrådet i 2010
- Det vil etter all sannsynlighet ikke bli bygd noen bussterminal over sporområdet på Oslo S, jf. innsigelsene fra Bane NOR og Statens vegvesen og at KS1 for KVVU Oslo-Navet anbefaler en optimalisering av konsept K4 med nye terminaler for regionbussene på Lysaker og Bryn, noe som gjør det uaktuelt for staten å bidra til å finansiere en bussterminal over sporene på Oslo S
- Det er derfor svært uheldig at det å flytte bussterminalen til sporområdet på Oslo S er lagt til grunn som ett av fire hovedgrep i arbeidet med tiltakslista for byrom i Oslo S-området. I det minste burde det ha vært presentert alternative forslag til utforming av mange av byrommene basert på et alternativt hovedgrep uten ny bussterminal over sporområdet og med hele Nylandsbrua og begge rampene revet
- Å rive hele Nylandsbrua fra Hausmanns gate til Dronning Eufemias gate gir tilnærmet samme trafikale utfordringer som å beholde Nylandsbrua fra vestre rampe ned til Dronning Eufemias gate og kun tillate at brua brukes av busser og drosjer (samt syklist og gående) som skal til den planlagte nye bussterminalen over Oslo S, slik tiltakslista legger opp til

- De to valgte hovedgrepene, det å legge en ny bussterminal over sporene og det å beholde Nylandsbrua fra vestre rampe til Dronning Eufemias gate for å kunne legge bussatkomsten til terminalen fra brua, har gjort det umulig å realisere det tredje hovedgrepet, det å gjenåpne Akerselva ned til sporområdet
- Det er helt i det blå om noe av Akerselvas nåværende løp vil bli gjenåpnet, bortsett fra det korte, lukkede partiet nord for tvillingkulverten, ved Oslo Plaza. Verken tekst eller kart i tiltakslista og Byromskatalogen sier noe som helst om hvorvidt en eneste meter vil bli åpnet av de 185–190 meter av Akerselvas tvillingkulvert som ligger nord for jernbanens sporområde
- Det brede, grønne turdraget som bystyret har forutsatt at Akerselva skal gjenåpnes i, glimrer også med sitt fravær på tiltakslistas anbefalingskart og byromskart, jf. at det kun er lagt inn små lommer med grønstruktur langs dagens 210 meter lange lukkede parti av Akerselva fra Vaterlandsparken til nordsiden av sporområdet. Det aller meste av arealene er avsatt til harde flater, og det synes ikke å være lagt opp til å etablere kantvegetasjon på noen av elvebreddene
- Tanken om å løfte Akerselva miljøpark opp på selve Nylandsbrua er forfeilet. Ved å fjerne hele brua kan Akerselva åpnes i en bred blågrønn korridor både ned til nordsiden og opp til sørsiden av sporområdet. Disse nye delene av Akerselva miljøpark bør forbindes med en gangkulvert under sporene langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert, med trapp og heis fra gangkulverten opp til alle jernbanepattformene på Oslo S, jf. Rambølls rapport fra 2012
- Hovinbekken bør gjenåpnes fram til strandlinjen i middelalderen hvor det bør etableres et vannspeil. For den historiske fortellingen er det helt avgjørende at Hovinbekken renner ut i vannspeilet, og at vannet fra vannspeilet forsvinner ned i dagens kulvert for Hovinbekken slik at man opplever det som om vannstrengen er brutt
- Det følger av merknadene over at byrom 01, 06 og 44 ikke bør etableres, og at byrom 04, 05, 07 og 14 bør utformes annerledes enn angitt på hovedplankartet/byromskartene og beskrevet i Byromskatalogen. Også utformingen av byrom 22, 24, 26, 42, 45 og 47 bør endres
- Den midtre delen av tiltaksområdet bør utvides noe både sørover og nordover
- Vi stiller oss undrende til at Oslo Elveforum ikke på noe tidspunkt har vært trukket inn i arbeidet med tiltakslista for byrommene, jf. den helt sentrale rollen byrommene langs Akerselva og Hovinbekken bør ha i Oslo S-området og på Vaterland og Grønland

Merknadene utdypes nedenunder.

#### Tiltakslista er et tveegget sverd

Det er gledelig at etatene har utarbeidet ei tiltaksliste med tilhørende tiltakskart der en forsøker å se utviklingen av byrommene i Oslo S-området i sammenheng. Vi frykter imidlertid at tiltakslista og tiltakskartet vil legge for sterke føringer på den fremtidige utformingen av byrommene. Jf. blant annet følgende formuleringer i høringsdokumentet: «Tiltakslisten skal legges til grunn for etablering og oppgradering av alle offentlige byrom i området og gi føringer for utviklingsprosjekter som påvirker delområdene og det enkelte byrom» (s. 4), «Tiltakslisten skal legges til grunn for fremtidig utvikling og oppgradering av veier, plasser, torg og parker i området» (s. 7), «Tiltakskartet viser de offentlige rom som skal etableres og oppgraderes i områdene rundt Oslo S» (s. 46), «Tiltakskartet sammen med tiltakslisten utgjør grunnlaget for kostnadsberegninger. [...] I del 2, *Byromskatalogen*, vil man kunne lese hvilke anbefalinger som gjelder for hvert enkelt byrom» (s. 48).

Vi frykter at de anbefalingene «som gjelder for hvert enkelt byrom» (s. 48) og forslaget til «fremtidig hovedplankart», også kalt «overordnet anbefalingskart» (s. 36–37), i praksis vil bestemme hvordan byrommene vil bli utformet. Vi oppfatter dette som uheldig da begrunnelsene for anbefalt utforming av kart og byrom i flere tilfeller enten er fraværende, mangelfulle eller direkte dårlige. Flere av byrommene i Byromskatalogen er utformet på en svært uheldig måte. På hovedplankartet er til og med deler av bebyggelsen vest for Akerselva lagt nærmere Akerselvas tvillingkulvert enn 20 m, noe som er i strid med gjeldende kommuneplan.

### Hovedgrepene som sies å være lagt til grunn i arbeidet med tiltakslista

I tiltakslistas forord vises det til visjon, hovedmål og delmål vedtatt av bystyret 26. september 2012 ved behandlingen av Områdeprogrammet for Oslo S:

Målet med foreliggende tiltaksliste er å konkretisere visjonen bystyret har vedtatt og sikre en helhetlig utvikling av området i tråd med bystyrets hoved- og delmål. [...] I arbeidet med tiltakslisten er følgende hovedgrep lagt til grunn:

- Akerselva gjenåpnes ned til sporområdet
- Bussterminalen flyttes til over sporområdet
- Nylandsbrua og vestre rampe beholdes, men omdisponeres til kollektivtrafikk. Resten av Nylandsveien rives og erstattes av ny Lakkegate på bakkeplan.
- Schweigaards gate planlegges uten trikk

Hovedgrep/kulepunkt nr. 4 er fulgt opp i tiltakslista og vil ikke bli kommentert av oss i fortsettelsen. Hovedgrep/kulepunkt nr. 2 og første del av hovedgrep/kulepunkt nr. 3 er problematiske og har ført til at hovedgrep/kulepunkt nr. 1 i praksis ikke er blitt fulgt opp i tiltakslista. Disse tre hovedgrepene kommenteres nedenunder.

### De valgte hovedgrepene kan ikke avledes av bystyrets visjon, hovedmål og delmål

Ingen av de fire hovedgrepene eller premissene følger med nødvendighet av bystyrets vedtak i 2012, jf. at bystyrevedtaket eksplisitt presiserte at det er visjon, hovedmål og delmål, «slik de er formulert i foreliggende byrådssak», som skal legges til grunn som retningsgivende for behandling av plan- og utbyggingssaker i Oslo S-området. PBEs rapport av 30. april 2010, der delmålene er nærmere omtalt, tok bystyret kun «til orientering». PBEs tanker om hvordan delmålene kunne konkretiseres, ble ikke vedtatt av bystyret i 2012.

Bystyret vedtok heller ikke prinsipplanen som gjengis på side 9 i tiltakslista, der PBE har lagt ny bussterminal på lokk over jernbanens sporområde, har beholdt Nylandsbrua på strekningen fra Dronning Eufemias gate til Schweigaards gate, rampet brua sørfra ned i Schweigaards gate, revet brua videre nordover, herunder både østre og vestre rampe opp fra Schweigaards gate, lagt regionbussenes atkomst til den nye terminalen fra Nylandsbrua med Ring 1 og Dronning Eufemias gate som tilfartsveier, og prioritert Nylandsbrua for kollektivtrafikk, fotgjengere og syklistar.

Til tross for at prinsipplanen ikke er vedtatt av bystyret, presenteres den som en overordnet føring og som del av bystyrets visjon for Oslo S-området på s. 9 i tiltakslistas høringsutgave av 12. mars 2018, og uten noen omtale av de punktene der forslagene til byromstiltak avviker fra prinsipplanen og fra forslagene til utforming av byrom i PBEs rapport av 30. april 2010.

### Synet på riving av Nylandsbrua, rampene og Galleri Oslo

Som nevnt foreslo PBE i 2010 å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate og fjerne både østre og vestre rampe. PBE foreslo også å rive hele eller deler av Galleri Oslo. I byråds sak 107 av 19. mai 2011 tok det daværende byrådet til etterretning at eierne av Galleri Oslo motsatte seg forslaget om riving (s. 12). Blant annet av denne grunn mente byrådet at det var urealistisk å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate, men anså samtidig at fjerning av vestre rampe bør vurderes nærmere (s. 2 og 12).

I høringsutgaven av tiltakslista for byrom i Oslo S-området foreslår etatene å rive Galleri Oslo. Riving og nybygg er nå en langt mer aktuell problemstilling for eierne enn det var bare for noen få år siden. Akershus fylkeskommune leier 3 500 m<sup>2</sup> kontorlokaler i Galleri Oslo. Leiekontrakten, med opsjon på fem års forlengelse, utløper 31. august 2019. Fylkeskommunen skal flytte ut i forbindelse med at fylkeskommunene Akershus, Buskerud og Østfold slås sammen til Viken fylkeskommune fra 2020 og etablerer nytt hovedkontor på Lysaker/Sandvika med antatt ferdigstillelse i 2020. Utleier skal være villig til å reforhandle opsjonen og forlenge leieforholdet i Galleri Oslo ut 2020.

Tapet av en stor leietaker, store setningsskader på bygget, m.m. har fått eierne Oslo Areal og Linstow til å bestille en mulighetsstudie av Migrant AS ved arkitekt Øystein Grønning der en ser på hva det er mulig å få til dersom Galleri Oslo rives, Akerselva gjenåpnes ned til Schweigaards gate og det bygges nytt, tilbaketrukket fra elva. Mulighetsstudien som nettopp er ferdigstilt, men foreløpig ikke offentlig, viser løsninger for nybygg (hovedsakelig boliger) på begge sider av Akerselva, med rampene revet, og både med og uten bussterminal på eiendommen.

I forslaget til tiltaksliste for byrom i Oslo S-området foreslår etatene å rive østre rampe, men beholde vestre rampe og 110 m mer av Nylandsbrua enn PBE foreslo å beholde i 2010, derav 40 m over Schweigaards gate og 70 m av brua fra Schweigaards gate opp til avslutningen av vestre rampe mot nord. Uten nærmere begrunnelse er denne løsningen lagt til grunn for arbeidet med tiltakslista (hovedgrep/kulepunkt nr. 3).

Å rive hele Nylandsbrua gir tilnærmet samme trafikale utfordringer som å beholde Nylandsbrua fra vestre rampe ned til Dronning Eufemias gate og kun tillate at brua brukes av busser og drosjer som skal til den planlagte nye bussterminalen over Oslo S, slik etatene legger opp til. Å rive også vestre rampe og hele Nylandsbrua burde da være et opplagt valg.

Vi minner her om at dagens tre byrådspartier A, SV og MDG under byutviklingskomiteens behandling av Områdeprogrammet for Oslo S den 12. september 2012 (sak 124) i en merknad ga uttrykk for at komitemedlemmene fra A, SV og MDG «ønsker at det igangsettes et arbeid for å finne fram til alternative trafikale løsninger for området, slik at riving av Nylandsbrua kan realiseres».

### Verken tiltakslistas kart eller tekst tilsier at Akerselvas tvillingkulvert vil bli gjenåpnet

En enstemmig komite klargjorde samtidig at «hensynet til åpningen av Akerselva og en bred byggefri korridor må prioriteres», mens komiteens flertall, medlemmene fra A, SV, MDG, V og H, bemerket at «Akerselva med grønnstruktur må gis tilstrekkelig plass fra Vaterlandsparken til sporområdet». Dette er ikke fulgt opp i forslaget til tiltaksliste for byrom i Oslo S-området.

Av illustrasjonsplanen (s. 36–37) med «forslag til fremtidig hovedplankart» for tiltaksområdet, også kalt «Overordnet anbefalingskart», og kartene for byrom 04, 22 og 44 (Byromskatalogen, s. 19, 59 og 109) fremgår det 1) at dagens kombinerte lokk og gangbru over Akerselva tenkes fjernet fra nordsiden av sokkelbygningen for Oslo Plaza og de 20–25 meterne ned til nordsiden av vestre rampe

der Akerselvas tvillingkulvert starter, men erstattes av ei 6 m bred gangbru over elva i forlengelsen av Smalgangen, 2) at Akerselva tenkes åpnet i et 4–8 m bredt belte øst for tvillingkulverten videre ned til nordsiden av Schweigaards gate, men at deler av denne smale elvestrengen vil havne under ei 10 m bred, ny rampe opp til Nylandsbrua og 3) at Akerselva tenkes åpnet i et ca. 10 m bredt belte øst for tvillingkulverten på ca. 2/3 av strekningen fra sørsiden av Schweigaards gate ned til nordsiden av jernbanens sporområde, men at nesten halvparten av denne elvestrengens lengde vil havne under ei 6 m bred, ny trapp opp til Nylandsbrua.

Kartene viser kunstig vannspeil med en bredde på 0–7 m langs vestsiden av tvillingkulverten på deler av elvestrekningen nord for Schweigaards gate og kunstig vannspeil med en bredde på ca. 8 m langs vestsiden av tvillingkulverten på deler av elvestrekningen fra sporområdet til Schweigaards gate. Elva er ikke noe sted tenkt åpnet vest for Akerselvas tvillingkulvert.

Det å gjenåpne Akerselva innebærer noe helt annet enn dette. Det betyr å åpne selve elva i en bredde på 15–25 m på hele strekningen fra Vaterlandsparken til sporområdet.

Det hevdes at «gjenåpningen av Akerselva helt ned til sporområdene blir en sterk grunnleggende struktur i byen, både på lokalt og nasjonalt nivå» (Byromskatalogen, s. 19), men verken kart eller tekst sier noe som helst om hvorvidt en eneste meter vil bli åpnet av de 185–190 m av Akerselvas tvillingkulvert som ligger nord for jernbanens sporområde. Det er med andre ord helt i det blå om noe av Akerselvas nåværende løp vil bli gjenåpnet, bortsett fra det korte lukkede partiet nord for tvillingkulverten, ved Oslo Plaza. Utrolig nok gikk PBE og EBY nylig imot å åpne selv dette partiet av elva da etatene ikke ønsket å stille krav om gjenåpning i rekkefølgebestemmelse og utbyggingsavtale ved behandlingen av planforslaget for Sonja Henies plass 3 mfl. (Oslo Plaza).

Like fullt hevdes det i tiltakslistas forord (s. 2) at gjenåpning av Akerselva ned til sporområdet har vært lagt til grunn som et hovedgrep i arbeidet med tiltakslista (hovedgrep/kulepunkt nr. 1). Denne og lignende formuleringer er egnet til å føre lesere av høringsdokumentet bak lyset. Men gjenåpning av Akerselva ned til sporområdet i en bred byggefri korridor med et bredt grøntbelte *burde* selvsagt vært lagt til grunn for arbeidet med tiltakslista for byrom i Oslo S-området, jf. byutviklingskomiteens merknader av 12. september 2012.

#### Akerselva gjenåpnes ikke i et bredt og grønt turdrag ned til sporområdet

Ved behandlingen av kommuneplanen 23. september 2015 vedtok da også bystyret å åpne Akerselva fra Vaterlandsparken til nordsiden av jernbanens sporområde, jf. det juridisk bindende temakartet T7 for blågrønn struktur i byggesonen der partiet fra Vaterlandsparken ned til sporområdet er vist som fremtidig elv og fremtidig turdrag. Bystyrets vedtak er omtalt slik i forslaget til tiltaksliste for byrom i Oslo S-området (s. 8): «Akerselva skal gjenåpnes ned til sporområdet, sammen med et bredt og grønt turdrag.»

På tiltakslistas overordnede anbefalingskart (s. 36–37) og byromskart 04 er det til tross for dette ikke lagt inn noe grønnstruktur langs dagens 210 m lange lukkede parti av Akerselva fra Vaterlandsparken til nordsiden av sporområdet, bortsett fra et lite felt på begge sider av tvillingkulverten helt ned mot sporene og et 0–8 m bredt og ca. 40 m langt felt på østsiden av elva helt i nord. De øvrige arealene langs elva er avsatt til harde flater, i all hovedsak «byrom uten trafikkarealer». Det synes ikke å være lagt opp til å etablere kantvegetasjon verken på elvas vestre eller østre bredd langs noen del av elva. Likevel sies det om byrom 04 at «Akerselva Miljøpark blir en vital blågrønn oase» (Byromskatalogen, s. 19).

I tiltakslista slås det fast at «Akerselva miljøpark er byens viktigste blågrønne korridor» (s. 21). Og med rette. Når Akerselva miljøpark skal utvides sørover mot fjorden, er det viktig at den nye delen av miljøparken tilføres kvaliteter som styrker Akerselva miljøpark som byens viktigste blågrønne byrom. Forslaget til utforming av byrom 04 gjør dette kun i begrenset grad, selv om forslaget om å rive østre rampe og Galleri Oslo representerer et stort fremskritt. Forslaget beholder Nylandsbrua i nesten hele byrommets lengde, samtidig som byrommet øst for Akerselvas tvillingkulvert stykkes opp gjennom å etablere både rampe og trapp på skrå opp til Nylandsbrua. Det er symptomatisk for den stemoderlige behandlingen av den blågrønne strukturen at det ikke er utarbeidet noe kart for byrom 04 som viser hvordan arealene på bakke-/elvenivå er tenkt utformet under Nylandsbrua, vestre rampe og nye østre rampe (skrårampa for gående og syklist).

#### Nylandsbrua vil ikke kunne bli en del av Akerselva miljøpark

Utformingen av byrom 04 er styrt av PBEs plan for byrom 44 der Nylandsbrua forbeholdes busser og drosjer, syklist og gående. Busser og drosjer skal få atkomst til ny bussterminal over sporområdet fra Nylandsbrua, med Ring 1, vestre rampe og Dronning Eufemias gate som tilfartsveier. Syklist og gående skal benytte vestre rampe fra Schweigaards gate og nye østre rampe fra Smalgangen (gående også skråtrapp fra Schweigaards gate) for å komme opp på Nylandsbrua. Planen selges inn med forslag om å etablere en ny park oppe på Nylandsbrua «med utkragende, spektakulære utsiktspunkt» og et «grønt turdrag oppe på broa». Tanken er å løfte Akerselva miljøpark opp på selve Nylandsbrua. Dette omtales som «ett av de viktigste grepene i planen for å fullføre siste etappe av Akerselva Miljøpark helt ned til fjorden» (Byromskatalogen, s. 109).

Vi synes dette er et dårlig grep, og et grep som vil ødelegge mulighetene for en god opparbeidelse av Akerselva miljøpark både ned til nordsiden av sporområdet og fra sørsiden av sporområdet ned til fjorden. Jf. at Nylandsbruas tre bæresøyer er fundamentert direkte på de tre kulvertveggene i Akerselvas tvillingkulvert. På sørsiden av sporene har fundamenteringen av Nylandsbrua allerede ført til at tvillingkulverten ikke er blitt åpnet på den 75 m lange strekningen fra Trelastgata til Dronning Eufemias gate. I tiltakslista vises det til at «det foreligger [...] føringer for forlengelse av Akerselva miljøpark over sporområdet frem til Bjørvika» (s. 24), men det foreligger ikke føringer om å forlenge Akerselva miljøpark på *ei bru høyt over* sporområdet for å komme til Bjørvika. Byutviklingskomiteens flertall, medlemmene fra A, SV, MDG, V og H, kom ved behandlingen av Områdeprogrammet for Oslo S til og med med en merknad om «at det på lengre sikt er ønskelig at Akerselva åpnes på tvers av dagens sporområde» (sak 124 i BUK-møte 12. september 2012).

#### Akerselva miljøpark er bedre tjent med en gangkulvert under sporområdet enn ei bru over

En eventuell gang- og sykkelforbindelse over jernbanens sporområde 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 imidlertid langt viktigere med en gangkulvert under jernbanesporene 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 jernbanepattformene 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. For en mer utførlig argumentasjon for dette, se vårt merknadsbrev av 14. februar 2018 til forslag til detaljregulering med KU for ny bussterminal over Oslo S (PBE-sak 201508292, dok. 98).

### Det vil etter all sannsynlighet ikke bli bygd noen bussterminal over sporområdet

I arbeidet med tiltakslista er det lagt til grunn at «bussterminalen flyttes til over sporområdet» (hovedgrep/kulepunkt 2), og at bussene skal ha atkomst til terminalen fra Nylandsbrua. Dette har fått store negative konsekvenser for utformingen av flere av byrommene i tiltakslista. Dersom det skulle bli aktuelt å bygge en bussterminal over sporområdet, bør bussene få atkomst til terminalen fra Dronning Eufemias gate, via det 33 m brede partiet mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium, slik at Nylandsbrua kan rives også over jernbanens sporområde. Dermed vil en unngå alle de negative konsekvensene som følger av bussatkomst fra Nylandsbrua.

Sannsynligheten er imidlertid svært liten for at det vil bli bygd noen bussterminal over sporområdet. Dette underslås i høringsutgaven av 12. mars 2018 av tiltakslista for byrom i Oslo S-området hvor plansamarbeidets rapport av august 2013 og felles KU av april 2017 for kollektivknutepunktet Oslo S omtales (s. 12), mens innsigelsene fra de statlige aktørene Bane NOR (Jernbanedirektoratet har støttet Bane NOR) og Statens vegvesen av 8. og 9. februar 2018 til planforslaget om ny bussterminal over sporområdet på Oslo S ikke er nevnt, og heller ikke KVV Oslo-Navet av november 2015 hvor det anbefales at det bygges nye bussterminaler for regionbussene på Lysaker og Bryn, og ikke ved Oslo S.

Dovre Group Consulting og Transportøkonomisk institutt kvalitetssikret KVV Oslo-Navet (KS1) på oppdrag fra Finansdepartementet og Samferdselsdepartementet i perioden fra januar 2016 til mai 2017 og anbefalte en optimalisering av konsept K4. Bussterminaler på Lysaker og Bryn inngår i dette konseptet. Mens staten kan forventes å ville bidra til finansieringen av konsept K4, er det ingen grunn til å tro at staten vil bidra til å finansiere en bussterminal over jernbanesporene på Oslo S.

Bygges bussterminalene på Lysaker og Bryn, vil nytteverdien av en ny bussterminal over sporene på Oslo S være så lav at det vil være helt uaktuelt for Oslo kommune og Ruter å finansiere en så kostbar terminal. Bane NOR som ville hatt størst nytte av en terminal over jernbanesporene på Oslo S, for å håndtere avvikssituasjoner hvor det er behov for buss-for-tog, har som nevnt fremmet innsigelse mot planene for denne bussterminalen.

### Bussterminal over Oslo S burde ikke ha vært lagt til grunn som premiss for arbeidet med tiltakslista

Det er derfor svært uheldig at det å flytte dagens bussterminal til sporområdet på Oslo S er lagt til grunn som det andre av fire hovedgrep i arbeidet med tiltakslista for byrom i Oslo S-området. Siden hovedformålet med å beholde vestre rampe, og Nylandsbrua på strekningen fra vestre rampe til Dronning Eufemias gate, er å sikre atkomst for regionbusser, drosjer, syklistene og gående til en ny bussterminal over Oslo S, er det også uheldig at denne delen av det tredje av de fire hovedgrepene er lagt til grunn i arbeidet med tiltakslista for byrommene.

I det minste burde det ha vært presentert alternative forslag til utforming av mange av byrommene basert på et alternativt hovedgrep med Nylandsveien/Nylandsbrua fjernet på hele strekningen fra Hausmanns gate til Dronning Eufemias gate, begge rampene revet, og uten ny bussterminal over jernbanesporene. Da ville tiltakslista også ha inneholdt nye byrom, slik som byrommet under dagens Nylandsbru fra sørsiden av sporområdet til Dronning Eufemias gate.

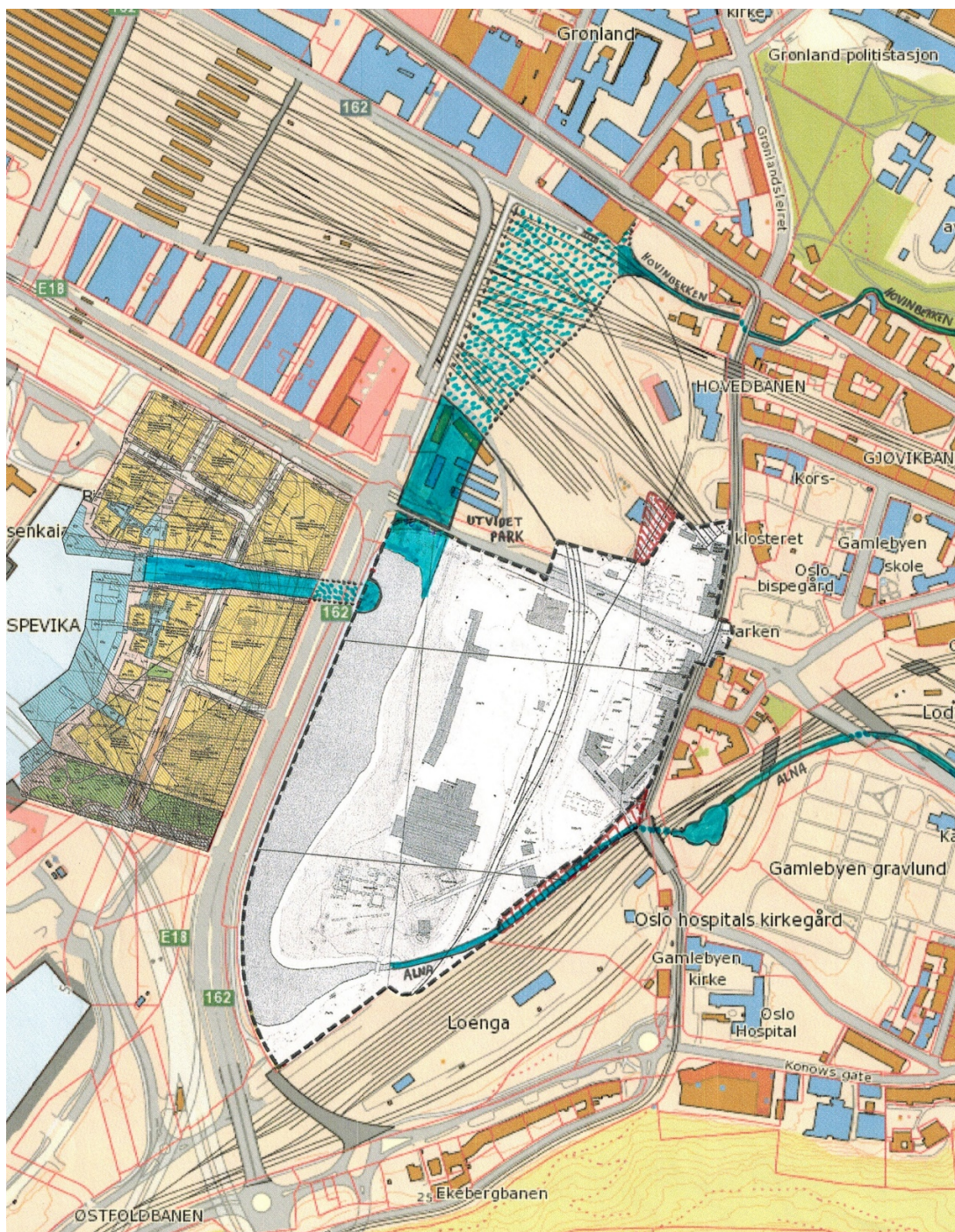
Dermed kunne det første av de fire hovedgrepene som er lagt til grunn i arbeidet med tiltakslista, samtidig ha blitt utvidet til at «Akerselva gjenåpnes både opp til og ned til sporområdet». Det ville da ha blitt mulig å realisere dette hovedgrepet på en god måte, dvs. på en helt annen måte enn det som fremgår av tiltakslistas overordnede anbefalingskart og kartene for byrom 04, 22 og 44.



### Hovinbekken bør gjenåpnes fram til strandlinjen i middelalderen

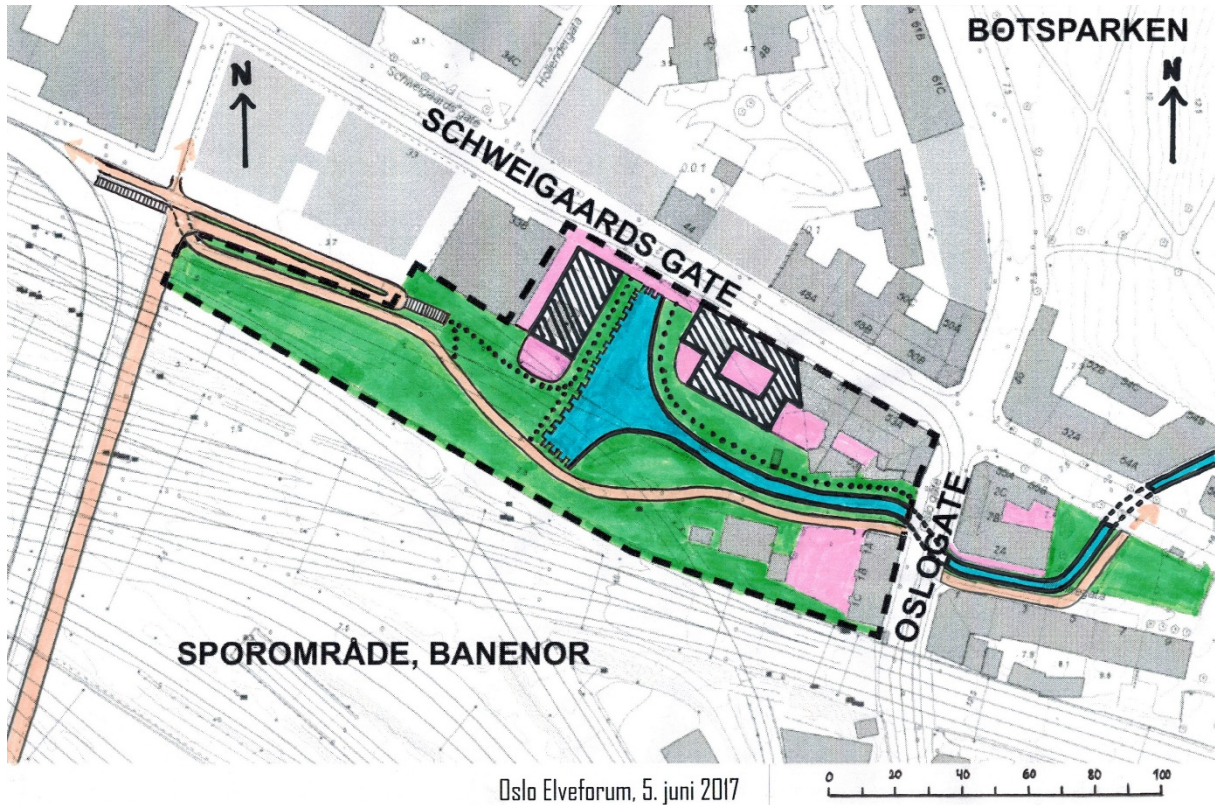
I tiltakslista vises det til arbeidet med å gjenåpne Hovinbekken over Jordal og Klosterenga og pekes på at bekken tidligere hadde sitt utløp i fjorden ved dagens Schweigaards gate. Videre heter det: «Det bør vurderes å åpne bekken videre ned til Akerselva på nordsiden av sporområdet» (s. 21).

Etter Oslo Elveforums syn bør Hovinbekken åpnes fra Klosterenga ned til Schweigaards gate 35, dvs. fram til strandlinjen i middelalderen. I artikkelen «Byen mellom elvene» i *Middelalder-Oslo*, 1/2015 har vi beskrevet hvordan bekken kan gjenåpnes i sin historiske trasé fra Klosterenga til Schweigaards gate 35 der Hovinbekken rant ut i Bjørvika på 1300-tallet. Her bør bekken munne ut i et lite vannspeil som illuderer en bit av strandlinjen og fjorden for den nordre delen av Oslo middelalderby, slik man i år 2000 valgte å illudere strandlinjen og fjorden for den søndre delen av Oslo middelalderby. Våren 2015 illustrerte vi vår visjon for Oslo middelalderby med gjenåpning av Hovinbekken og Alna slik:





Løsningen for Hovinbekken i partiet nedenfor Oslo gate ble konkretisert og meislet ut mer i detalj i vårt innspillsbrev av 5. juni 2017 (PBE-sak 201615016, dok. 25) ved oppstart av detaljregulering for Schweigaards gate 35–51 mfl. Løsningen, med et bredt grøntdrag og turvei langs den gjenåpnede Hovinbekken, vannspeil der vannet forsvinner ned i eksisterende kulvert og ledes videre ut i fjorden via Akerselva, og trapp fra øst opp til gang- og sykkelveien langs østsiden av Nordenga bru, ble illustrert på følgende måte:



Anbefalingene for byrom 05 i Byromskatalogen følger langt på vei opp våre ideer fra 2015 og 2017. Forslaget om en bred blågrønn struktur og en god gangforbindelse (s. 21) er helt i tråd med vårt ønske, selv om den viktige trappa fra øst opp til sykkelrampa mangler blant anbefalingene for byrom 05. Det kan synes som om det er lagt inn et vannspeil i byrom 05 (jf. det blå rektangelet med tre hvite prikker som det ikke fremgår av tegnforklaringen hva er), men noe vannspeil er ikke omtalt i teksten. Av det utydelige kartet for byrom 05 synes det å fremgå at Hovinbekken ikke er koblet på vannspeilet (det blå rektangelet), men er tenkt å renne sør for vannspeilet på sin vei mot Akerselva.

For den historiske fortellingen er det helt avgjørende at Hovinbekken renner ut i vannspeilet, og at vannet fra vannspeilet forsvinner ned i kulverten slik at man opplever det som om vannstrengen er brutt. Litt vest for vannspeilet har vi imidlertid ingenting imot at det etableres en åpen løsning for håndtering av overvann, og heller ikke at løsningen får form av en liten bekk som ledes vestover mot Akerselva, men da med en vesentlig mindre vannmengde enn Hovinbekken har øst for vannspeilet. Den lille bekken vest for vannspeilet bør da selvsagt heller ikke kalles Hovinbekken.

#### Byrom som ikke bør etableres, og byrom som bør endres

Det følger av våre merknader over at byrom 01, 06 og 44 ikke bør etableres, og at byrom 04, 05, 07 og 14 bør få en annen utforming enn angitt på hovedplankartet og beskrevet i Byromskatalogen. Under kommenterer vi noen av forslagene til utforming av byrom 22, 24, 26, 42, 45 og 47 og kommer med enkelte forslag til endret utforming også av disse byrommene.

*Byrom 22 Olafiaqangen og byrom 26 Vaterlandsparken:* Vi stusser over at disse to byrommene som ligger på hver sin side av Akerselva, på begge anbefalingskartene (s. 59 og 69) er slått sammen til ett felles byrom med identisk avgrensning, men med to forskjellige byromsnavn. All nummerering av anbefalte tiltak for begge sider av elva er vist på kartet for byrom 22, mens ingen nummerering er vist på kartet for byrom 26. Dette bør rettes opp. Med Nylandsbrua revet i hele byrom 22s lengde vil arealet øst for Akerselva kunne bli et flott grøntområde. Det blir da viktig at byggehøydene for Sonja Henies plass 2 (Oslo Spektrum), Sonja Henies plass 3 mfl. (Oslo Plaza), Lilletorget 1 mfl. (Oslo Solar), Biskop Gunnerus' gate 14 B (Krystallklar) og Schweigaards gate 4–14 (Galleri Oslo) holdes nede slik at østsiden av Akerselva ikke blir liggende i skygge store deler av dagen.

Vi har ingen innvendinger mot at dagens gangbru over elva ved Oslo Plazas sokkelbygning fjernes og erstattes av ei ny gangbru litt lenger nord, i Smalgangens forlengelse, så lenge Ola Enstads «Dykkar skulptur» flyttes til nye Smalgangen bru. Foreslått rampe i sør opp mot Nylandsbrua blir uaktuell dersom Nylandsbrua rives også videre sørover slik vi har anbefalt. Vi savner en beskrivelse av hvordan atkomstene til Grønland T-banestasjon er tenkt å bli etter at byrom 22 er omprogrammert.

Etter vårt syn bør den diagonale gangforbindelsen gjennom Vaterlandsparken (byrom 26) i forlengelsen av Sonja Henies plass (byrom 19) opprettholdes. Den blir enda viktigere enn i dag når gangforbindelsen gjennom den nye stasjonen på Oslo S (byrom 02) er etablert. Det bør også etableres en diagonal gangforbindelse gjennom Vaterlandsparken fra Smalgangen bru til Lilletorget, selv om to diagonale forbindelser vil stykke opp parken. Disse ganglinjene vil bli benyttet enten man ønsker det eller ei, med mindre man fysisk blokkerer muligheten for å ta seg fram, og da er det bedre at gangforbindelsene tilrettelegges på en gjennomtenkt måte.

*Byrom 24 Annette Thommessens plass og byrom 45 Servicetunnel under sporområdet:* I analysen av Annette Thommessens plass vises det til at det er liten sammenheng på tvers av Schweigaards gate, og påpekes at nord-sør-forbindelsen over gata bør styrkes, uten at dette følges opp i anbefalingene for byrommet (Byromskatalogen, s. 62–63). I analysen av servicetunnelen heter det at kulverten «hovedsakelig er tilrettelagt for gangtrafikk», at en bør vurdere å utvide kulverten for å tilrettelegge den for sykkeltrafikk, og at en bør vurdere å forlenge kulverten til Trelastgata i sør og til Annette Thommessens plass i nord. Dette er også anbefalt for byrom 45 (Byromskatalogen, s. 110–111).

Dagens kulvert er ikke tilrettelagt for gangtrafikk, kun for servicebiler. Oslo Elveforum har i ulike sammenhenger, blant annet i merknadsbrev av 16. mai 2017 til utkast til handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum, argumentert for å ta kulverten i bruk også for gående, og å forlenge kulverten (PBE-sak 201517497, dok. 80, s. 4–5):

Etter vårt syn bør denne kulverten også kunne benyttes av gående, ikke minst fordi den vil gi en kort og effektiv forbindelse til alle jernbanepattformene på Oslo S fra øst. At dagens kjøreramper opp til plattformene ikke tilfredsstillende kravet til UU, og heller ikke lar seg bygge om slik at de tilfredsstillende kravet, bør ikke være noe avgjørende argument for å nekte gående å benytte kulverten og rampene, jf. at det her ikke handler om å bygge noen ny atkomst til plattformene, kun om å ta i bruk en eksisterende atkomst som en tilleggsatkomst til atkomster som allerede tilfredsstillende UU-kravet.

Kulverten bør få en ekstra atkomst fra Annette Thommessens plass. En bør samtidig se på mulighetene for å forlenge kulverten under Schweigaards gate til dagens bussterminal og videre til Grønland T-banestasjon, jf. at store deler av de to kjellerplanene under Sameiet Grønlandstunet og Sameiet Grønlandshagen i dag ikke benyttes.

I sør bør kulverten forlenges under Trelastgata og rampes opp mot Dronning Eufemias gate.

Vi mener at det vil være feil ressursbruk å utvide kulverten i bredden slik at den også kan benyttes av syklistene. Dette er svært kostbart, og disse midlene bør heller benyttes til å delfinansiere byggingen av den svært viktige gangkulverten under sporområdet langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert. Den kulverten har Rambøll vist med en innvendig bredde på 6,3 m, noe som tilsier at sykler bør trilles ved kryssing av sporområdet, men Rambøll-kulverten langs Akerselvas tvillingkulvert kan om ønskelig bygges bredere med separate felt for gående og syklistene. Ved servicekulverten har syklistene allerede i dag en kryssingsmulighet over sporene, rampeforbindelsen fra Annette Thommessens plass i nord opp til Akrobaten og ned til Dronning Eufemias gate og Bispevika i sør via Stasjonsallmenningen.

Byrom 42 Vaterlands bru over Akerselva i Bruagata: I analysen av dette byrommet pekes det på at det i dag ikke er noen «forbindelse for gående og syklende under bro langs Akerselva», men det foreslås ikke å etablere noen undergang under Vaterlands bru (Byromskatalogen, s. 104–105).

I 2011 oversendte PBE et planforslag om etablering av gangvei langs vestsiden av Akerselva fra Nybrua til Vaterlandsparken til politisk behandling (PBE-sak 200912604). Planen inneholdt også forslag om gangkulvert under Vaterlands bru. Tiltaket var opprinnelig planlagt utført i forbindelse med arbeidene med Midgardsormen, men plansaken ble ikke fulgt opp av det daværende byrådet.

Etter at PBE i september 2017 mottok planinitiativ for Christian Krohgs gate 2, har Byrådsavdeling for byutvikling og Byrådsavdeling for miljø og samferdsel innhentet synspunkter fra PBE, BYM og VAV på det å gjenoppta behandlingen av detaljreguleringsforslaget for gangvei langs vestsiden av Akerselva. Etatene har stilt seg positive til dette og til oppstart av et forprosjekt i den forbindelse.

Planskilt kryssing for gående under Vaterlands bru langs Akerselvas vestside er dermed igjen satt på dagsordenen, og bør legges inn som anbefalt tiltak for byrom 42. Ved etableringen av undergangen må det tas hensyn til bruas verneverdi. Planskilt kryssing også langs elvas østside er mindre aktuelt ettersom turveien nordfra her ligger på samme nivå som Vaterlands bru.

Gatestrekingen fra Christian Krohgs gate i vest via Vaterlands bru til Lakkegata i øst bør stenges for biltrafikk og forbeholdes gående og syklistene. Dette tiltaket er ekstra viktig dersom det ikke etableres planskilt kryssing langs vestsiden av Akerselva.

Byrom 47 Eksisterende bussterminal under Galleri Oslo: Grepene som foreslås for dette byrommet er godt, men vil i all hovedsak også kunne realiseres selv om bussterminalen ikke flyttes. Jf. eiernes ferske mulighetsstudie for riving og nybygg der bussterminalen beholdes i det ene alternativet.

Det er svært viktig at vegglivet mot vest for den nye bygningsmassen legges slik som vist på kartet for dette byrommet (Byromskatalogen, s. 115), dvs. i flukt med vegglivet for Olafiagangen 1, 3, 5, 7, 9 og 11, Smalgangen 1 og Schweigaards gate 15 (Tolldirektoratet), og ikke lenger ut mot Akerselva. Dette er nødvendig for å få tilstrekkelig bredde til et godt grøntdrag med turvei mellom Akerselva og den nye gata i forlengelsen av Lakkegata.

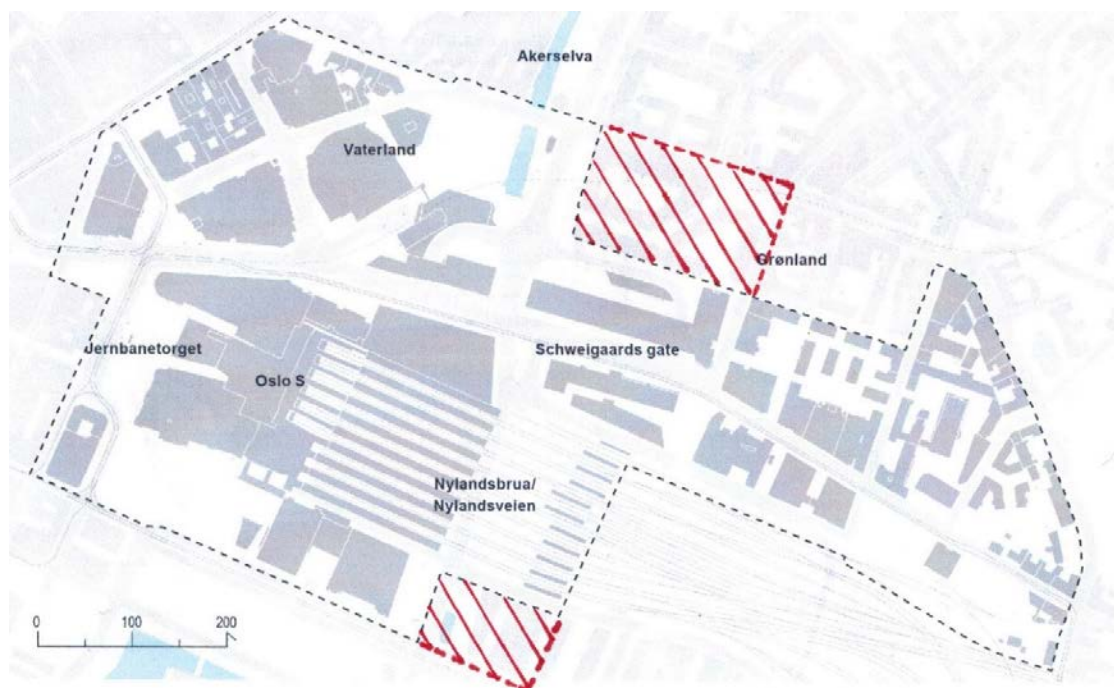
Vi har stor sans for forslaget om rause offentlige uterom ikke bare mot Akerselva i vest, men også mot Schweigaards gate i sør i form av en «smalpark» – et grønt aktivitetsområde (s. 115 og 73), men her vil man trolig ikke kunne få både i pose og sekk. Eierne av Galleri Oslo vil komme til å kreve en høy utnyttelse av den gjenværende delen av eiendommen som kompensasjon for å rive Galleri Oslo og holde Akerselvas østre og vestre bredd fri for ny bebyggelse.

Skal det være noen som helst mulighet for å holde byggehøyden for den nye bygningsmassen så lav som illustrasjonen på s. 33 i tiltakslista viser (den hvite bygningen), vil «Smalparken» måtte ofres. Det er tross alt bedre enn å ofre grøntarealene ut mot Akerselva. Vi anbefaler følgelig at «Smalparken» droppes i byrom 47 og byrom 27, eventuelt gjøres enda smalere enn vist på kartene for disse to byrommene. Eiernes mulighetsstudie legger opp til å bygge langt høyere enn det som er vist på illustrasjonen i tiltakslista, ja også betydelig høyere enn kommuneplanens maksimale byggehøyde på 30 m for dette området.

Forslaget om å fordele den nye bygningsmassen mellom Akerselva og Tøyenbekken på to kvartaler, med en bilfri forbindelse nord-sør mellom kvartalene (Byromskatalogen, s. 115), er godt. Det samme er tanken om en gangpassasje i forlengelsen av forbindelsen nordover til Sirkusplassen i Smalgangen, med kobling videre til Grønlands torg, selv om en eventuell realisering av dette forslaget vil innebære direkte inngrep i eierseksjoner og fellesarealer i Sameiet Grønlandshagen. Forbindelsen og passasjen bør antakelig skyves ca. 10 m østover dersom det skulle bli aktuelt å realisere gangpassasjen.

#### Den midtre delen av tiltaksområdet bør utvides noe både sørover og nordover

Tiltaksområdets avgrensning er vist blant annet på s. 18 og s. 36–37 i tiltakslista. Av hovedplankartet fremgår det at deler av byrom 44 helt i sør ligger utenfor tiltaksområdets/prosjektområdets ytre avgrensning. Ved en forlengelse av servicekulverten mot sør, slik som anbefalt for byrom 45, vil kulverten måtte komme opp i dagen sør for Trelastgata, dvs. utenfor tiltaksområdet avgrensning, med mindre det kun er snakk om en trappeforlengelse av kulverten. På s. 111 i Byromskatalogen sies det at «kulverten skal forlenges til Schweigaards gate og Dronning Eufemias gate». Strekningen fra Trelastgata ned til Dronning Eufemias gate bør følgelig innlemmes i tiltaksområdet. Vi foreslår derfor at Dronning Eufemias gate blir tiltaksområdets søndre avgrensning fram til Snøhettas bygg i Barcode-rekken. Det er ønskelig med en oppgradering av byrommet Grønlands torg. Arealet opp til gata Grønland og østover til Tøyenbekken, dvs. arealet som omfatter Grønlands torg, Smalgangen og bygningsmassen tilhørende Sameiet Grønlandstunet og Sameiet Grønlandshagen, bør innlemmes i tiltaksområdet, jf. her også forslaget om gangpassasje gjennom sistnevntes eiendom og behovet for å se nærmere på atkomstene til Grønland T-banestasjon. De rødskraverte områdene på kartet under viser hvordan tiltaksområdet etter vårt syn bør utvides.



Manglende mulighet for medvirkning i tidlig fase

Vi stiller oss undrende til at Oslo Elveforum, Miljøforeningen Akerselvas Venner og Hovinbakkens Venner ikke på noe tidspunkt har vært trukket inn i arbeidet med tiltakslista, herunder ikke er blitt invitert til noen av workshopene for å komme med innspill. Jf. den helt sentrale rollen de blågrønne byrommene langs Akerselva og Hovinbekken bør ha i Oslo S-området og på Vaterland og Grønland.

PBE, EBY, BYM og VAV har heller ikke tatt opp arbeidet med tiltakslista med Oslo Elveforum i noen av møtene i Samarbeidsforum for vassdrag (SaFoVa), til tross for at det fremgår av mandatet til SaFoVa at «deltakerne skal informere forumet om saker av betydning for utviklingen av vassdragene», og at «forumet skal vurdere og eventuelt foreslå tiltak for utvikling av vassdragene og prioritering mellom disse, herunder gjenåpning av elve- og bekkelukninger». Oslo Elveforum ba 21. desember 2017 om å bli orientert om statusen for planene om gjenåpning av Akerselva fra Vaterlandsparken til nordsiden av jernbanens sporområde på SaFoVa-møtet 9. januar 2018. Dette lot seg ikke gjøre på dette møtet, og heller ikke på det neste SaFoVa-møtet 23. april 2018.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Per Østvold (sign.)  
leder

Are Eriksen (sign.)  
leder