

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.: 201615016-54

Vår saksbehandler: Are Eriksen (are.eriksen@getmail.no)

Oslo, 13. mars 2020

MERKNADER TIL REVIDERT PLANPROGRAM FOR SCHWEIGAARDS GATE 35–51

Oslo Elveforum har følgende hovedmerknader til revidert planprogram for Schweigaards gate 35–51:

- Det er svært uheldig at søndre del av planområdet avsettes til jernbane- og driftsområde
- Det er ikke dokumentert at det er nødvendig å lokalisere en hall for redningstog her
- Planalternativ 1 og 2 bør tilleggsutredes med regulering til grønnstruktur i søndre del
- Det bør utredes et fjerde planalternativ med grønnstruktur i planområdets sørøstre del
- Programmet for undersøkelser og utredninger i kapittel 3.2 bør suppleres
- Illustrasjonene og beskrivelsene av planalternativene er ikke tilstrekkelig kvalitetssikret

Hovedmerknadene utdypes nedenunder og suppleres med ytterligere merknader.

Det er svært uheldig at søndre del av planområdet avsettes til jernbane- og driftsområde

Da forslaget til planprogram for Schweigaards gate 35–51 ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 2017, foreslo Bane NOR Eiendom å avsette den søndre delen av planområdet til jernbane- og driftsområde (planalternativ 1), mens PBE foreslo å utvikle den søndre delen av planområdet til en buffersone mot sporområdet i form av et grønt landskapsrom med mulighet for gjenåpning av Hovinbekken og nye gang- og sykkelforbindelser (planalternativ 2).

Byutviklingsbyråd Hanna E. Marcussen har i brev av 13. november 2019 dessverre instruert PBE om å endre alternativ 2 «slik at området i syd avsettes til jernbane- og driftsområde» (PBE-sak 201615016, dok. 47, fil 1). Heldigvis understreket byråden samtidig «at det i planalternativet må legges til rette for gjenåpning av Hovinbekken så langt det lar seg gjøre i sitt [sic!] historiske løp». Byråden krever med andre ord eksplisitt at det skal legges til rette for gjenåpning av Hovinbekken i planalternativ 2, og så langt det lar seg gjøre i Hovinbekkens historiske løp. Dette er en krevende spagat.

Ved å avsette den søndre delen av planområdet til jernbane- og driftsområde prioriteres i praksis dette formålet på bekostning av det å gjenskape den delen av Middelalderbyen Oslo som lå innenfor planområdet. Bane NOR vil komme til å kreve at hele jernbane- og driftsområdet gjerdes inn, slik at en eventuell bekkeåpning vil skje innenfor et område som er avstengt for allmennheten.

Det å gjenåpne Hovinbekken ut til strandlinjen år 1300 og etablere et vannspeil ved bekkeoset som illuderer litt av sjøen i middelalderen, kan bare gjøres på eiendommen Schweigaards gate 35–51. Dette er nøkkelen til å kunne formidle også denne delen av historien om Middelalderbyen Oslo. Det er selvsagt dette, og fremtidige generasjoners mulighet til å oppleve dette, som må prioriteres.

Oslo Elveforum, 30. april 2015

Oslo Elveforum, 30. april 2015

Det er ikke dokumentert at det er nødvendig å lokalisere en hall for redningstog her

En hall for redningstog kan i utgangspunktet lokaliseres flere steder, mens det kun er én lokalisering som er historisk korrekt for Hovinbakkens nedre løp og bekkes år 1300: Schweigaards gate 35–51.

I brevet av 13. november 2019 gir byutviklingsbyråden følgende begrunnelse for å instruere PBE om å endre planalternativ 2 slik at søndre del av planområdet avsettes til jernbane- og driftsområde:

Vedlagt følger presentasjon mottatt fra Bane Nor 05.01.2018. Av denne fremgår det at Bane Nor finner det nødvendig å etablere en hall for redningstog innenfor den sydlige delen av den foreslåtte planavgrensningen med kjøreatkomst fra Oslo gate (se blant annet side 11 i presentasjonen), for å kunne oppfylle målsetting om redningstog. Av hensyn til nødvendig sikkerhet og beredskap, aksepterer jeg Bane Nors syn om at dette arealet derfor ikke kan omdisponeres til grøntformål.

Det er mulig at Bane NOR i møtet med byråden 5. januar 2018 muntlig hevdet at det er «nødvendig å etablere en hall for redningstog innenfor den sydlige delen av den foreslåtte planavgrensningen med kjøreatkomst fra Oslo gate», men dette fremgår ikke av presentasjonen, selv om byråden påstår det.

Side 11 i presentasjonen (BYR-journal 201706682-3 / PBE-sak 201615016-47-2) viser en skisse av en «mulig plassering redningstoghall med tilliggende driftsområde» med kjøreatkomst fra Oslo gate. Verken på side 11 eller på noen av de øvrige 16 sidene i presentasjonen finnes et eneste argument for nødvendigheten av å etablere en hall for redningstog innenfor planområdet.

På side 13 i presentasjonen hevdes det at kulverten for Hovinbekken må flyttes «for å muliggjøre [...] etablering av hall for redningstog med tilliggende driftsområde», og at flyttingen «er nødvendig for å oppfylle BaneNOR infrastruktur's målsetting om levering av redningstog i 2019». PBEs planalternativ (2017-versjonen av planalternativ 2) kommenteres slik på side 16 i presentasjonen:

Forslagstiller oppfatter alternativet som uaktuelt, på bakgrunn av BaneNOR's fortsatte behov for å benytte området mot syd. Beslutningen om å benytte området for etablering av redningstog forsterker dette forholdet ytterligere.

Med andre ord heller ikke her noen argumentasjon for nødvendigheten av å etablere en hall for redningstog akkurat innenfor planområdet for Schweigaards gate 35–51.

Ja, faktisk finnes det ikke et eneste argument for nødvendigheten av dette i noe dokument på byrådets journalnummer 201706682.

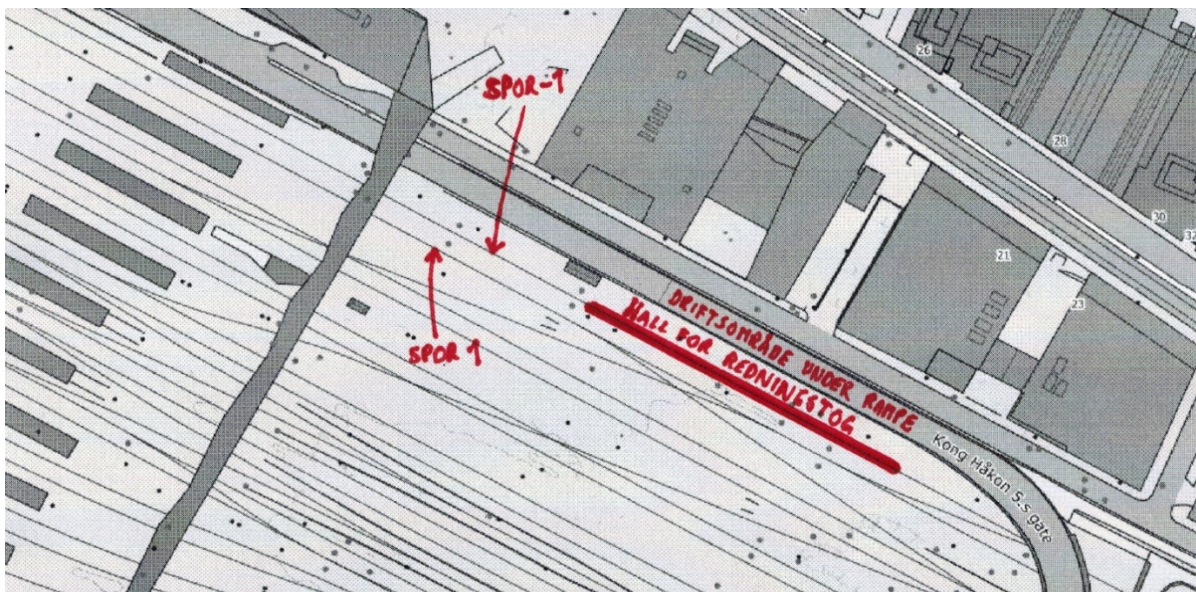
Hva så med dokumentene i plansaken (PBE-sak 201615016)? Heller ikke her ligger det et eneste dokument som argumenterer for nødvendigheten av å etablere en hall for redningstog innenfor planområdet for Schweigaards gate 35–51. Det nærmeste vi kommer er brev av 23. januar 2017 til PBE, der Bane NOR vurderer avgrensningen av planområdet i detaljreguleringssaken (dok. 14):

Bane NOR har tidligere gjort en vurdering av hvilke arealer som er nødvendige for driften av Oslo S og vi har åpnet for å omregulere eiendommene langs Schweigaards gate til andre formål. ROMs forslag til planavgrensning tar utgangspunkt i dette. Det resterende arealet brukes i dag til diverse lager og anleggsfunksjoner og sporene i området er i dag ikke i bruk.

Bane NOR utreder i dag flere forskjellige alternativer for fremtidig bruk av de resterende områdene. Det er behov for å plassere et redningstog i tilknytning til tunnelene i Osloområdet, det omtalte området er et av fire som blir vurdert. Det er også aktuelt å etablere et lastespor i området.

PBE bør snarest anmode Bane NOR om å få oversendt alle dokumentene fra utredningsarbeidet, inklusive alle etterfølgende vurderinger og konklusjoner knyttet til plasseringen av redningstog, slik at alt materialet kan gjøres offentlig tilgjengelig på plansaken for Schweigaards gate 35–51. PBE bør sørge for ekstern kvalitetssikring av vurderingene og konklusjonene.

Vi kjenner ikke til hvilke tre andre steder som er vurdert for plassering av redningstog, men antar at spor 1 og/eller spor -1 på Oslo S er vurdert som ett av alternativene. Jf. at plattformen mellom spor 1 og 2 i dag benyttes som beredskapsplattform (den delen av plattformen som vender mot spor 1), og at spor -1 (som ligger inntil og parallelt med spor 1) ikke er i bruk. Et slikt alternativ kan muligens ha blitt forkastet av hensyn til fremføringen av ny tog tunnel gjennom sentrum, men vi vil da minne om at redningstog ikke nødvendigvis må plasseres vest for Akrobaten. En plassering på spor -1 mellom Akrobaten og Nordengbrua, slik som vist på den enkle illustrasjonen under, bør også utredes dersom det ikke allerede er gjort. Driftsområde med areal for mellomlagring kan da legges under kjørerampa ned fra Nordengbrua, mens kjøreatkomst kan legges fra Schweigaards gate mellom nr. 23 og 33.



Det å plassere redningstog i Nordre Tomters spor (sør for dagens kulvertport ved Schweigaards gate 35–51) med direkte utkjøring til Utgående Follobane ved Bispegata bør også vurderes som alternativ, selv om kulverten som ble støpt rundt de tidligere frittliggende partiene av sporet for ca. 10 år siden, gjør dette til et mer omfattende prosjekt enn det ville ha vært den gang. Fordelen med en slik løsning er umiddelbar tilgang (når Follobaneprosjektet er ferdigstilt) til alle de tre tunnellopene gjennom Ekebergåsen (for Utgående Follobane, Inngående Follobane og Inngående Østfoldbane) og sporet for Utgående Østfoldbane via prosjekterte sporveksler inne i kulverten i midtre og søndre del av Klypen.

Planalternativ 1 og 2 bør tilleggsutredes med regulering til grønnstruktur i søndre del

I brevet til PBE av 13. november 2019 aksepterte byråd Hanna E. Marcussen «av hensyn til nødvendig sikkerhet og beredskap» Bane NORs syn at søndre del av planområdet «ikke kan omdisponeres til grøntformål». Med mindre byråden sitter på annen informasjon enn den som er gjort tilgjengelig for offentligheten i denne saken, er dette en forhastet konklusjon.

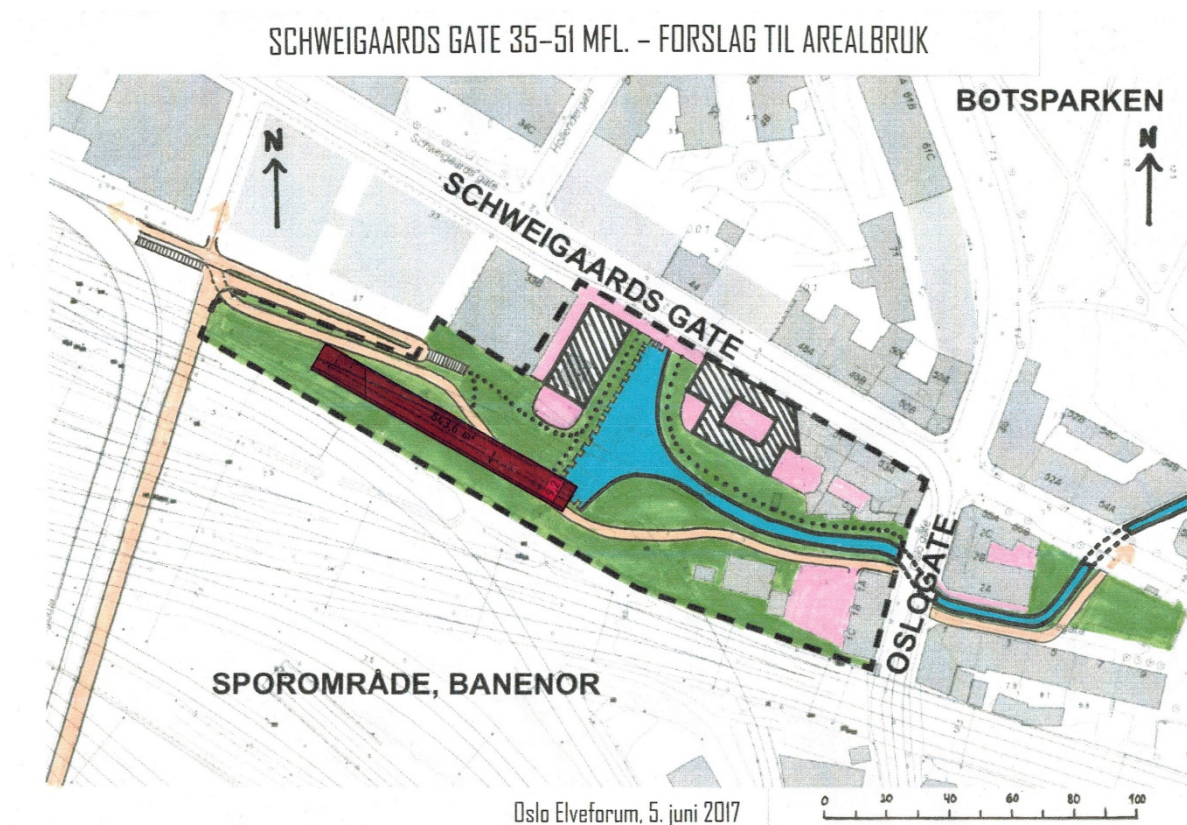
Siden dokumentasjon som viser at det er nødvendig å lokalisere en hall for redningstog i den søndre delen av planområdet for Schweigaards gate 35–51, verken er fremlagt eller kvalitetssikret eksternt, bør planalternativ 1 og planalternativ 2 tilleggsutredes med regulering til grønnstruktur i den søndre delen av planområdet.

Etter byrådets brev har PBE funnet det nødvendig med et tredje planalternativ for i tilstrekkelig grad å kunne belyse temaet vann, herunder gjenåpning av Hovinbekken, og følge opp føringer i kapittelet om en grønnere by i kommuneplanens samfunnsdel og i § 13.3 Vassdrag i kommuneplanens arealdel. PBE viser til at disse føringene er blitt forsterket gjennom byrådsplattformen 2019–2023 og brev av 26. november 2019 til PBE om at byrådet ikke vil tillate nye bygg i de byggefrie beltene på 20 meter langs hovedvassdrag og 12 meter langs sidevassdrag.

Vi deler PBEs syn på nødvendigheten av å utrede et planalternativ 3 med en blågrønn park i nordre del av planområdet dersom søndre del av planområdet ikke avsettes til grønnstruktur i planalternativ 2.

Det bør utredes et fjerde planalternativ med grønnstruktur i planområdets sørøstre del

Den to år gamle skissen på side 11 i Bane NORs presentasjon som byutviklingsbyråden viste til da hun 13. november 2019 aksepterte Bane NORs syn at den søndre delen av planområdet «ikke kan omdisponeres til grøntformål», er nå foreldet. Jf. Bane NORs «Oppsummering av prosjektstatus», datert 20. desember 2019 (PBE-sak 201615016, dok. 50, fil 2). Av situasjonsplanen for redningstog på s. 27 i dette dokumentet fremgår det at hallen for redningstog er betydelig redusert i størrelse (hallen var 55 % større for to år siden) og i tillegg er flyttet ca. 30 m nordvestover. Nedenfor har vi med rødt lagt inn hallen med dens nye plassering og størrelse på vårt forslag til arealbruk fra 2017.



Som det fremgår av illustrasjonen, har Bane NOR nå lagt nesten hele hallen for redningstoget vest for den delen av planområdet hvor Hovinbekken bør gjenåpnes i et bredt grønt landskapsrom ut til det lille middelaldervannspeilet som vi har lagt inn ved bekkeoset og strandlinjen år 1300.

Det bør følgelig undersøkes om den 91,7 m lange hallen for redningstoget kan forskyves ytterligere 15–20 m nordvestover slik at gang- og sykkelveien langs sørsiden av Hovinbekken kan ledes rundt middelaldervannspeilet, for deretter å dreie nordover og føres videre nordvestover langs nordsiden av sykkelrampa (U-rampa på illustrasjonen), i stedet for langs sørsiden av rampa slik vi foreslo i juni 2017. Jf. illustrasjonen på forrige side.

Skulle sporgeometrien eller andre forhold gjøre det vanskelig å flytte hallen lenger nordvestover, bør en vurdere å redusere hallens lengde til 70 m, dvs. til den lengden som Bane NOR opererte med for to år siden for selve toghallen. Administrasjonen må kunne legges til et separat bygg. Det er selvsagt også mulig å justere formen på vannspeilet noe, eksempelvis trekke det 5–10 m sørøstover, uten at dette vesentlig svekker det historiefortellende element.

Kjøreatkomst bør legges fra Schweigaards gate i eksisterende gate mellom nr. 23 og 33, dvs. i forlengelsen av Platous gate, med videreføring sørover under sykkelrampa der denne avsluttes i vest. Hele den nordvestre delen av planområdet kan da avsettes til jernbane- og driftsområde, bortsett fra et smalt parti langs sørsiden av Schweigaards gate 33 B, som bør avsettes til gang- og sykkelveien, og ei litt bredere stripe langs vannspeilets vestside, som reguleres til grønnstruktur mot sporområdet. Partiet ut mot Schweigaards gate kan reguleres som vist på illustrasjonen, til bebyggelse (kontor) og ei smal stripe med grønnstruktur. Om nødvendig kan planområdet i nordvest utvides noe både mot nord (i form av hele arealet under U-rampa for sykkelveien) og mot vest for å etablere et større driftsområde i tilknytning til hallen for redningstog.

Hele den sørøstre delen av planområdet som ikke allerede er bebygd, bør reguleres til grønnstruktur med et betydelig innslag av blå elementer slik at et nytt vannspeil og en gjenåpnet Hovinbekk kan gjøres til et sentralt historiefortellende element i Middelalderbyen Oslo. Ut mot Schweigaards gate kan det eventuelt legges inn nye boliger slik som vist på vår illustrasjon fra 2017, men det er viktig at den nye bebyggelsen mot Schweigaards gate i nordvestre del av planområdet (kontor) og sørøstre del av planområdet (boliger) samlet sett i så fall ikke får et bruksareal på mer enn 7 000 – 10 000 m².

Ved å la hovedskillet for arealbruk gå mellom den nordvestre og den sørøstre delen av planområdet vil jernbane- og driftsområdet med hall for redningstog kunne støyskjermes mot grøntområdet og boligområdet på en god måte, og samtidig kunne inngjerdes på en betryggende måte med kjøreport helt i nordvest.

Dersom hallen for redningstog skulle ende opp innenfor planområdet for Schweigaards gate 35–51, er det en løsning i tråd med ovenstående som bør tilstrebes. Det er følgelig svært viktig at en slik løsning legges inn som et planalternativ 4 i planprogrammet, og at dette alternativet utredes og undersøkes til et likeverdig nivå med de andre planalternativene slik at alternativ 4 kan fremmes som et selvstendig planforslag ved offentlig ettersyn.

Programmet for undersøkelser og utredninger i kapittel 3.2 bør suppleres

Gjenskapingen og formidlingen av den delen av Middelalderbyen Oslo som lå innenfor planområdet for Schweigaards gate 35–51, er så viktig at dette bør tydeliggjøres under temaet «Overordnede føringer» på s. 37. Under «Hva skal undersøkes?» bør følgende tilføyes helt til slutt i punkt 1: **«/ Hovinbekken og strandlinjen år 1300 som historiefortellende element i Middelalderbyen Oslo»**

Undertemaet «Tilrettelegging for fotgjengere og syklist» (s. 41) bør få følgende tillegg, tydeliggjort med fet skrift i eksisterende tekst: «Hvordan tiltaket tilrettelegger og styrker forholdene for gående og syklist i Schweigaards gate **og gjennom planområdet.** [...] Herunder forbindelser til Bjørvika, Grønland, stasjonsområdet Oslo S, **Oslo gate** og Schweigaards gate.»

Undertemaet «Evt. gjenåpning av Hovinbekken» (s. 44) bør få følgende tillegg i form av et eget strekpunkt under «Hva skal undersøkes?»: **«– Mulighet for etablering av vannspeil ved Hovinbekkens os i middelalderen.»** Både Bane NOR og PBE har tidligere forsikret at dette temaet vil bli undersøkt (dok. 42, fil 3, s. 15 og 16), men det kan være fort gjort å glemme når det ikke eksplisitt står i programmet for undersøkelse og utredninger. Merk for øvrig at ordet **«sett»** må strykes i eksisterende strekpunkt for samme undertema for at setningen skal gi mening.

For undertemaet «Flom, overvann, kollaps av kulvert, ivareta sikker flomvei» (s. 44–45) er det viktig at konsekvensutredningen redegjør for konsekvensene av flom og store overvannsmengder ikke bare ved å beholde dagens kulvert for Hovinbekken, men også ved hel eller delvis gjenåpning av kulverten, herunder ved å åpne kulverten hele veien ned til Schweigaards gate 35, anlegge et vannspeil der, lede vannet fra vannspeilet ned igjen i kulverten og lede vannet videre til Akerselva i eksisterende kulvert eller i et åpent løp på deler av strekningen fra Schweigaards gate 35 til Akerselva. Tematikken bør konsekvensutredes både under «Driftshendelse på kulvert» og «Flom og springflo» og kan i kortform formuleres slik som eget strekpunkt: **«– Konsekvens av tiltaket både med dagens kulvert og med vannspeil og hel eller delvis åpning av kulverten for Hovinbekken.»** Dermed sikrer en at Bane NOR konsekvensutredet dette. Jf. PBEs forsikring om at reetablering av middelaldervannspeil vil bli konsekvensutredet under temaet «Håndtering vann» (dok. 42, fil 3, s. 16).

Merk at programmet for undersøkelser og utredninger i planprogrammets kapittel 3.2 (s. 37–45) med fordel kan kvalitetssikres etter at PBE har tilføyd planalternativ 3. Jf. eksempelvis formuleringen «Begge alternativer må undersøkes og illustreres med én etasje lavere bebyggelse [...]» under undertemaet om murgårdsbebyggelse (s. 39). Dette bør endres til «Alternativ 1 og 2 må [...]». For planalternativ 3 er temaet ikke relevant. Som vi påpekte allerede i vårt oppstartsinnsnitt i 2017 (dok. 25), er det for øvrig en stor svakhet at planalternativ 1 og 2 ikke undersøkes og utredes med et sterkt redusert bruksareal. Én etasje lavere bebyggelse blir for puslete. **PBE bør kreve at planalternativ 1 og 2 undersøkes og utredes også med et bruksareal på 7 000 – 10 000 m² ny bebyggelse.**

Illustrasjonene og beskrivelsene av planalternativene er ikke tilstrekkelig kvalitetssikret

Planalternativ 1: I det reviderte planprogrammet er det kun gjort én endring i illustrasjonen som viser dette planalternativet (s. 31): Det er lagt inn byggegrense langs Schweigaards gate. PBE har imidlertid glemt å legge inn byggegrense i tegnforklaringen til illustrasjonen. I beskrivelsen av byggegrensen heter det: «Byggegrense nord mot Schweigaards gate lik som byggegrense for nabobebyggelse øst for planområdet.» Vi antar at det skulle ha stått «[...] vest for planområdet.». Illustrasjonen viser nemlig en byggegrense som flukter med vegglivet for Schweigaards gate 33 B i vest, og ikke med vegglivet for Schweigaards gate 51 i øst.

Planalternativ 2: Her er byggegrensen mot Schweigaards gate i nord lagt inn i tegnforklaringen til illustrasjonen (s. 32), men byggegrensen er lagt inn annerledes på illustrasjonen av planalternativ 2 enn på illustrasjonen av planalternativ 1 (og planalternativ 3). Byggegrensen på illustrasjonen av planalternativ 2 flukter verken med vegglivet for Schweigaards gate 33 B i vest eller med vegglivet for Schweigaards gate 51 i øst, men er lagt inn som en rett linje mellom østre hjørne på bygget i vest og nordre hjørne på bygget i øst. Dette er ikke i samsvar med beskrivelsen av planalternativ 2 (s. 32): «Byggegrense mot Schweigaards gate lik som byggegrense for nabobebyggelse øst for planområdet.»

Nest siste avsnitt på side 32 i beskrivelsen av planalternativ 2 lyder slik: «I overgangssonen mellom formål bane må det utredes om det kan innpasses gang/sykkelforbindelse mellom Oslo gate og Nordenga bro.» Vi antar at det med «bane» her ikke menes hovedbaneområdet sør for planområdet, men jernbane- og driftsområdet innenfor planområdet, og at det egentlig skulle stått: «[...] mellom formål jernbane- og driftsområde og formål bebyggelse må det utredes om det kan innpasses gang-/sykkelforbindelse mellom [...]».

Denne tolkningen er imidlertid potensielt i strid med neste avsnitt i beskrivelsen av planalternativ 2, som vanskelig kan utlegges annerledes enn at «muligheter for nye gang- og sykkelforbindelser» skal undersøkes langs «kanten mot hovedbaneområdet», dvs. i ei smal stripe i det søndre partiet av jernbane- og driftsområdet, og ikke i overgangssonen mot bebyggelsen i det nordre partiet av jernbane- og driftsområdet. Siste avsnitt før punkt 2.2.2 på side 25, og nest siste avsnitt i rammen på samme side, kan tyde på at det er dette PBE mener. Kanskje «mellom formål bane» skal forstås som «mellom formål jernbane- og driftsområde og formål hovedbaneområde»?

PBE bør tydeliggjøre hva som er ment på side 32, og det enten PBEs intensjon er å få undersøkt mulighetene for gang- og sykkelforbindelser ett av stedene eller begge steder.

Det aller siste avsnittet i beskrivelsen av planalternativ 2 lyder (s. 33): «Løsninger for Hovinbekken hovedvassdrag må utredes i tråd med Kommuneplanens bestemmelse 13.3 Vassdrag.» Vi antar at PBE ikke har ment at løsninger for Hovinbekken skal utredes i tråd med en av bestemmelsene i denne paragrafen i kommuneplanen (ingen av de to bestemmelsene i § 13.3 Vassdrag er relevante), men i tråd med retningslinjene i den samme paragrafen, som bl.a. omhandler gjenåpning i historisk løp, kantvegetasjon, allmenn tilgjengelighet og byggefritt belte. I så fall bør det stå: «[...] i tråd med Kommuneplanens retningslinjer i § 13.3 Vassdrag.»

Den ufullstendige setningen på side 30 om planalternativ 2 bør også justeres, jf. at setningen slutter slik: «[...] og med henholdsvis 50 % bolig.»

Planalternativ 3: Omtalen av planalternativ 3 begynner slik (s. 34): «Alternativ 3 skal utarbeides på bakgrunn av Kommuneplanen 2015 (arealdel) § 13.1 Vassdrag samt [...]» Vi antar at PBE her har ment § 13.3 Vassdrag og ikke § 13.1 Ankringssone, men kan ikke helt utelukke at PBE har ment kapittel 11.1 Vassdrag, dvs. s. 58–61 i arealdelen av Kommuneplan 2015. I første linje på side 28 i planprogrammet står det for øvrig også «§ 13.1 Vassdrag». Der er det åpenbart at det skal stå «§ 13.3 Vassdrag».

På illustrasjonen av planalternativ 3 er Hovinbekken vist med dagens beliggenhet for Hovinbekkens kulvert. I beskrivelsen av dette planalternativet opereres det med et «byggefritt belte på 40 meter (20 meter på hver bredd)» langs Hovinbekken. Siden det ikke er aktuelt å rive verken Schweigaards gate 51 og 53 eller Oslo gate 1, er det forståelig at de byggefrie beltene ikke er vist på illustrasjonen

for østre del av planområdet. I øst mot Oslo gate blir det byggefrie beltet både langs nordsiden og sørsiden av den gjenåpnede Hovinbekken nødvendigvis betydelig smalere enn 20 meter.

Videre vestover, dvs. i den delen av planområdet som i dag ikke er bebygd, er det på illustrasjonen lagt inn ei tynn blå linje på nordsiden av Hovinbekken, som trolig er ment å fungere som byggegrense for «sone for noe bebyggelse» i en avstand av 20 meter fra Hovinbekken. I så fall er den blå linja lagt inn feil på illustrasjonen både i øst ved Schweigaards gate 51 og i vest der Hovinbekken (kulverten) knekker to ganger. Dette bør rettes opp på illustrasjonen. Ei tilsvarende blå linje bør samtidig legges inn på sørsiden av Hovinbekken i 20 meters avstand fra bekken. Jf. at det på sørsiden av Hovinbekken planlegges et nytt bygg i form av en hall for redningstog. Den blå linja bør også inn i tegnforklaringen.

I beskrivelsen av planalternativ 3 står det (s. 34): «Schweigaards gate 51 bevares i sin helhet som bevaringsverdig bebyggelse mot Schweigaards gate og Oslo gate.» Her bør «og Oslo gate» strykes, jf. at Schweigaards gate 51 kun ligger til Schweigaards gate, til forskjell fra Schweigaards gate 53 som har fasade både mot Schweigaards gate og Oslo gate. Alternativt kan formuleringen eventuelt endres til «Schweigaards gate 51 og 53 bevares i sin helhet som [...]».

Resten av planprogrammet (s. 1–29 og s. 35–48) overlater vi til PBE selv å kvalitetssikre. Også her er behovet for dette dessverre stort. For bare å nevne ett eksempel helt i begynnelsen og helt mot slutten av dokumentet: PBE har glemt å endre dokumentnummeret fra 41 til 48 under illustrasjonen på første side i planprogrammet, noe som kan gjøre folk usikre på om dette virkelig er den nyeste versjonen av planprogrammet. Selve metoden for undersøkelsene og konsekvensutredningen som skal utføres, omtales slik på side 46 i planprogrammet: «Undersøkelsene og konsekvensutredningen må bygges opp om 3 hovedtrinn for hvert fagtema:» Deretter følger to, og ikke tre, kulepunkter.

Med vennlig hilsen
Oslo Elveforum

Per Østvold (sign.)
leder

Are Eriksen (sign.)
rådgiver