

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Rådhuset
0037 Oslo

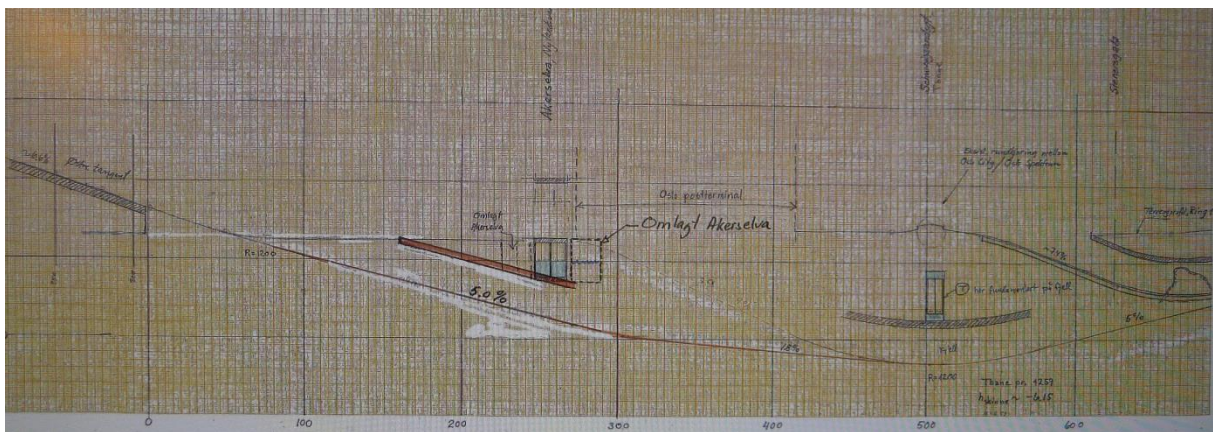
Deres ref.: 20/3784-25

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

Oslo, 16. mars 2021

KVU SCHWEIGAARDS GATE OG NYLANDSVEIEN – AVGRENSNING OG UTREDNINGSKONSEPTER

Det vises til brev av 8. mars 2021 fra MOS. Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner tolker brevet dit hen at Vegvesenet ikke har sett på muligheten for å forlenge Vaterlandstunnelen østover siden 2010, selv om det utredningsarbeidet som Vegvesenet utførte den gang, vanskelig kan sies å ha vært spesielt grundig. Tunnelen kan forlenges uten å øke transportkapasiteten inn mot sentrum / indre by, enten ved å rive Nylandsveien fra Dronning Eufemias gate til Schweigaards gate eller ved å utforme tunneløpet annerledes, dvs. mer skånsomt for omgivelsene, enn Vegvesenet skisserte den gang. Statens vegvesens lengdeprofil fra 2010 av tunnelforlengelsen gjengis under. På lengdeprofilen er Akerselva sideforskjøvet vestover, noe som strengt tatt heller ikke er nødvendig.



Vi tror ikke at forlenget Vaterlandstunnel vil være et element i totalløsningen som sikrer at Akerselva kan gjenåpnes i full bredde på strekningen fra Dronning Eufemias gate til sørsiden av sporområdet og fra nordsiden av sporområdet til Vaterlandsparken, men synes likevel det er uheldig at KVU-en ikke skal utrede spørsmålet om forlenget tunnel. Det å forlenge Vaterlandstunnelen østover synes å være mest aktuelt i kombinasjon med nedramping av Nylandsveien til Schweigaards gate, dvs. mot øst slik PBE foreslo i områdeprogrammet for Oslo S i 2010, mindre aktuelt i kombinasjon med nedramping av Nylandsveien til Biskop Gunnerus' gate, dvs. mot vest slik Galleri Oslo Utvikling nylig har foreslått.

Forlenget Vaterlandstunnel er også mindre aktuelt ved riving av Nylandsveien på hele strekningen fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru, slik Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner ønsker. Vi tar følgelig til etterretning at KVU-bestillingen ble avgrenset på en slik måte at spørsmålet om å forlenge Vaterlandstunnelen østover ikke vil bli utredet i KVU-en.

Konseptet som det er viktigst å utrede i KVV-en

I presentasjonen «Riving av Nylandsveien – Gjenåpning av Akerselva», som vi holdt på Samferdsels- og miljøutvalgets heldagsseminar 2. mars 2021 om Schweigaards gate og Nylandsveien, lister vi på s. 12 opp premisene for det konseptet som det etter vårt syn er aller viktigst å utrede i KVV-en. Sentrale premisser er riving av hele Nylandsbrua, åpning av Akerselvas tvillingkulvert i full bredde i hele det lukkede partiet både nord og sør for sporområdet, ingen bussterminal over sporområdet på Oslo S og en trafikkløsning som gir et vesentlig bidrag til kommunens mål om 30 % reduksjon i biltrafikken innen 2030. Dette konseptet bør utredes til bunns før man eventuelt anbefaler et av de andre konseptene som utredes. Presentasjonen vedlegges.

Konseptet ligger innenfor bestillingen fra MOS. Vi frykter likevel at KVV-en ikke vil vie konseptet tilstrekkelig oppmerksomhet, og oppfordrer MOS til å be BYM eksplisitt utrede dette konseptet.

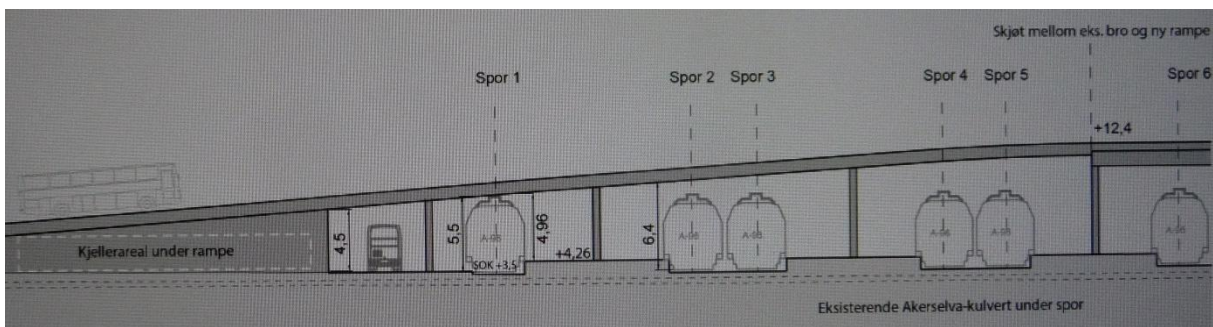
Med de føringene som ble gitt av MOS i bestillingen av 7. november 2019, er sannsynligheten stor for at altfor mye av KVV-arbeidet vies kriteriene om fleksibilitet med tanke på riving av Galleri Oslo og plassering av fremtidig bussterminal. Sannsynligheten for at Galleri Oslo blir revet rundt år 2030 ligger etter vårt syn et sted mellom 90 % og 100 %, mens sannsynligheten for at det kommer en ny bussterminal over Oslo S neppe kan være større enn 20–30 %. Det er derfor viktig at KVV-arbeidet prioriterer en grundig utredning av konsepter der Galleri Oslo rives i sin helhet og det ikke bygges bussterminal over Oslo S med atkomst fra Nylandsveien. En mindre terminal for fjernbusser kan eventuelt få atkomst fra Dronning Eufemias gate mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium.

Nedrampingskonseptet til Galleri Oslo Utvikling

I vår presentasjon av 2. mars 2021 omtaler vi på s. 5–7 den problematikken som MOS vier fire linjer på s. 2 i brevet av 8. mars 2021 til oss, dvs. PBEs forslag fra 2010 om å rampe ned Nylandsveien i Schweigaards gate og Statens vegvesens kritikk av forslaget. Vi omtaler også nedrampingsløsninger foreslått i parallelloppdraget for Galleri Oslo i 2017 og i planinitiativet for Galleri Oslo i 2021.

I etterkant av Samferdsels- og miljøutvalgets seminar, hvor prosjektdirektør Sverre Landmark i Galleri Oslo Utvikling også innledet, oversendte Landmark oss et notat fra Asplan Viak AS av 4. februar 2021, med tilhørende teknisk notat av Dr.techn. Olav Olsen AS av 26. januar 2021, utarbeidet for Galleri Oslo Utvikling, som viser at Vegvesenets argumenter mot å rampe Nylandsveien ned i Schweigaards gate øst for Akerselva ikke har samme gyldighet ved en nedramping vest for Akerselva.

Konseptet til Galleri Oslo Utvikling er utformet slik at nedrampingen mot nord starter i eksisterende skjøt (dilatasjonsfuge) over de tre bæresøylene mellom spor 6 og 5 på Oslo S. Overgangskurven ligger over spor 5 og 4, før veien rampes ned med fall 7 %, og frihøyde 5,5 m over spor 1. Jf. snittet under.





Landskapsplanen viser også de øvrige elementene i konseptet. Ettersom rampeløsningen avviker fra vegnormalen, er en avhengig av å få de samme dispensasjonene for nedrampingen mot nord som de dispensasjonene som ble gitt da Nylandsveien ble rampet ned mot Dronning Eufemias gate i sør, dvs. aksept for å føre rampa ned i Biskop Gunnerus' gate med 7 % fall, og uten overgangskurve mot gata. Vi antar i likhet med Galleri Oslo Utvikling at de nødvendige dispensasjonene vil kunne gis.

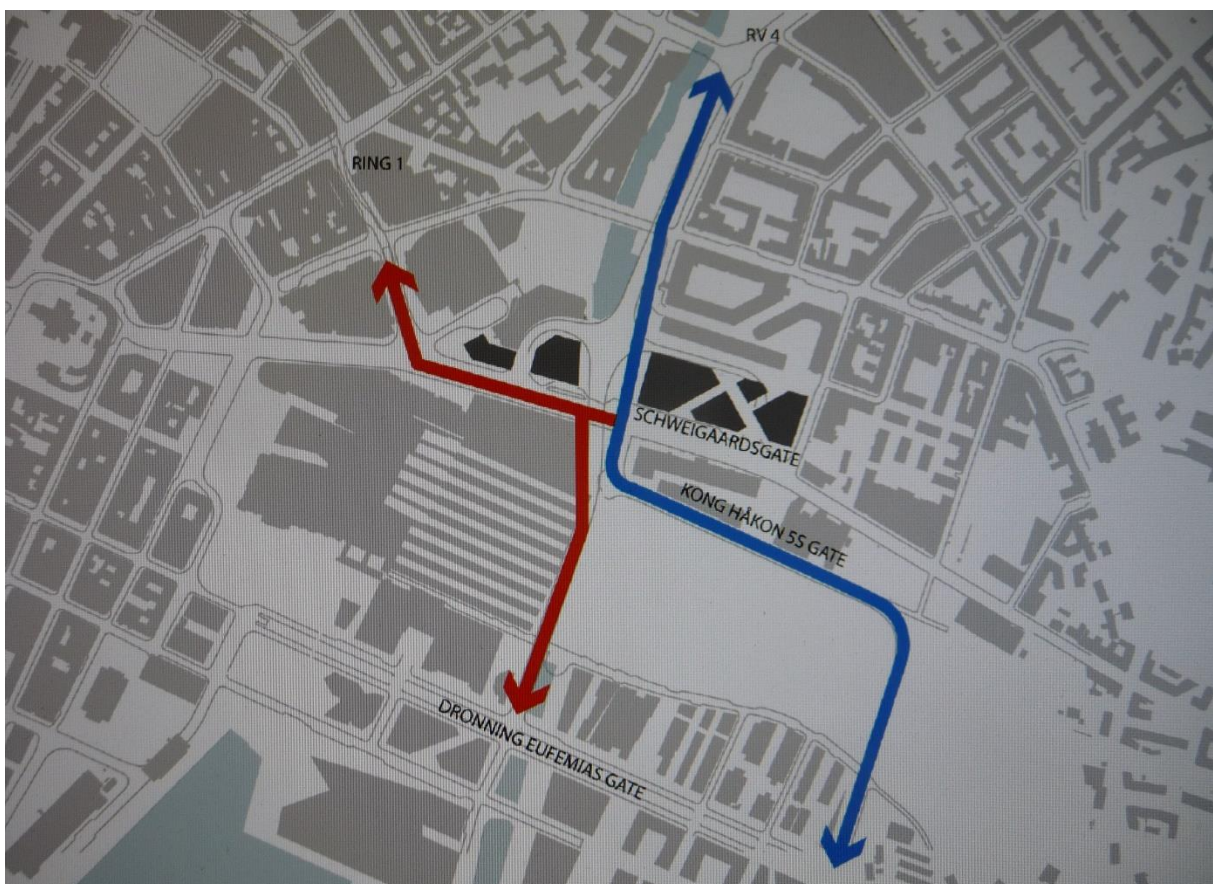
Vist rampeløsning forutsetter også dispensasjon fra Teknisk regelverk (TRV) for jernbane, som stiller krav om en minste frihøyde på 6,35 m over topp skinne (SOK). Kravet er oppfylt for alle spor unntatt spor 1, hvor vist løsning har frihøyde 5,5 m. Siden spor 1 er et buttspor med svært lav toghastighet, og buttsporet heller ikke tenkes omgjort til gjennomgående spor i forbindelse med planlagt fremtidig utvidelse av trakta på Oslo S ved bygging av ny jernbanetunnel gjennom Oslo sentrum, bør det kunne gis dispensasjon fra TRV slik at strømvaktprofilen kan tilpasses en frihøyde på 5,5 m.

Skulle Bane NOR kreve en frihøyde på 5,6 m eller 5,7 m for å gi dispensasjon fra TRV, vil dette kunne kompenseres ved å heve gatelegemet i Biskop Gunnerus' gate mer enn det Galleri Oslo Utvikling har gjort, dvs. til kote 4,5 eller kote 4,6 i stedet for til kote 4,4 i senterlinja for Biskop Gunnerus' gate. Jf. at bygningene både på nordsiden og sørsiden av gata planlegges revet i partiet vest for Akerselva, og at en øst for Akerselva ikke behøver å føre Schweigaards gate ned til kote 2,5 før ved Tollbygningen.

Ved at Nylandsveien rampes ned vest for Akerselva, vil tvillingkulverten for Akerselva kunne åpnes i full bredde fra nye Schweigaards bru ned mot sporområdet, jf. landskapsplanen. Konseptet med å rampe ned Nylandsveien vest for Akerselva gir samtidig et splittet trafikksystem som gjør det mulig å fordele trafikken bedre enn om Nylandsveien rampes ned øst for Akerselva, slik PBE foreslo i 2010. Trafikkanalyser vil kunne fastslå om det eksempelvis vil være fornuftig med forbud mot å svinge til venstre inn i Schweigaards gate for trafikk som kommer via Nordenga bru / Østre tangent, forbud

mot å svinge til venstre inn på den nye rampa for Nylandsveien for trafikk fra Lakkegata i nord og Schweigaards gate i øst via Schweigaards bru, forbud mot å svinge til høyre og over Schweigaards bru for trafikk sørfra på Nylandsveien, og forbud mot å svinge til høyre inn på Østre tangent / Nordenga bru etter Schweigaards bru for trafikk vestfra i Biskop Gunnerus' gate.

En bør med andre ord undersøke om det er fornuftig å holde det blå og det røde trafikksystemet på denne illustrasjonen mest mulig atskilt, dvs. redusere trafikken på nye Schweigaards bru (den korte, røde streken som forbinder de to systemene) i størst mulig grad. En kan dessverre ikke utelukke at svingeforbudene vil forverre trafikkbildet i Dronning Eufemias gate så mye at dette ikke er tilrådelig. Svingeforbudene vil imidlertid redusere gjennomgangstrafikken på Vaterland og Grønland, ettersom færre vil velge å benytte de blå og røde traseene når kjørevstanden øker for mange og trafikken blir tettere i Dronning Eufemias gate mellom Nylandsveien og Nordenga bru / Kong Håkon 5.s gate.



Når Nylandsveien fjernes på den kommunale delen av veien fra Hausmanns bru sørover til vestre og østre rampe, er det lite eller ingenting å hente trafikkmessig på å beholde de to rampene, eventuelt beholde enten vestre eller østre rampe. Trolig vil både Statens vegvesen og Ruter si seg enige i dette.

Med den enorme blågrønne og byutviklingsmessige gevinsten en oppnår ved å fjerne de to rampene og Nylandsveien på strekningen fra rampene sørover til Schweigaards gate, står en i realiteten igjen med to hovedkonsepter som bør utredes for Nylandsveien i KVVU Schweigaards gate og Nylandsveien:

- Rive Nylandsveien på hele strekningen fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru
- Rampe Nylandsveien ned i Biskop Gunnerus' gate / Schweigaards gate sørfra og rive dagens ramper og Nylandsveien på resten av strekningen nordover til Hausmanns bru

De notatene som Galleri Oslo Utvikling har fått utarbeidet for sitt rampekonsept, vil være et verdifullt bakgrunnsmateriale for arbeidet med KVV Schweigaards gate og Nylandsveien. Det tekniske notatet drøfter blant annet også forhold som rampas/bruas konstruksjonshøyde, last horisontalt og vertikalt, tverrfall, byggefaser, og nedetid/trafikkbrudd for jernbanespor på Oslo S i rampas anleggsfase. Galleri Oslo Utvikling skal ha orientert KVV-gruppa/BYM om sine funn og stilt sitt materiale til disposisjon.

Optimalisering av konseptet til Galleri Oslo Utvikling

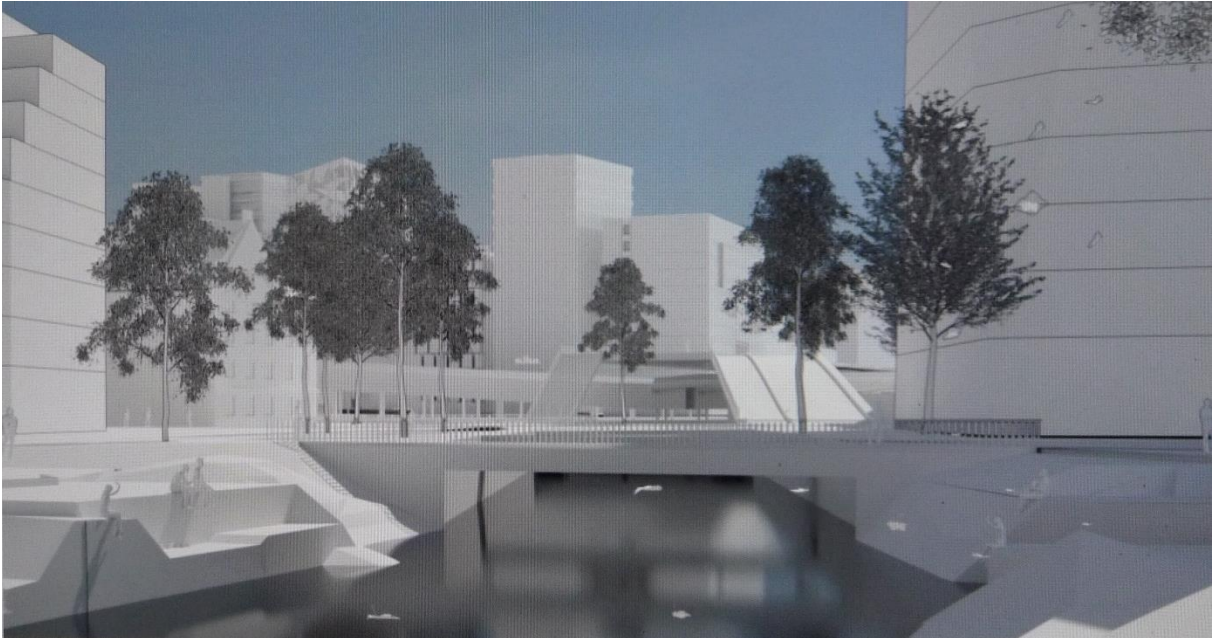
Konseptet til Galleri Oslo Utvikling med å rampe Nylandsveien ned i Biskop Gunnerus' gate vest for Akerselva er langt bedre enn PBEs forslag fra 2010 om å rampe Nylandsveien ned i Schweigaards gate øst for Akerselva. Men den detaljerte utformingen og optimaliseringen av konseptet gjenstår.



Som det fremgår av denne 3D-illustrasjonen, rampes Nylandsveien i det uferdige konseptet til Galleri Oslo Utvikling ned i Biskop Gunnerus' gate helt inntil Akerselvas tvillingkulvert. På illustrasjonen er kulverttaket fjernet i hele tvillingkulvertens innvendige bredde på drøyt 15 m. Vestre kulvertvegg er bevart som fundament for landkaret for rampa. Kulvertveggen er skjøttet betydelig på i høyden slik at høyden fra vannflaten opp til veirampa er ca. 10 m mot sporområdet og ca. 5 m ved Schweigaards bru i forgrunnen. Rampa er i dette partiet skissert med en bredde på 14,4 m og har to kjørebaneer, to sykkelfelt og fortau på elvesiden. Arealet under rampa for Nylandsveien er tenkt benyttet til teknisk kulvert og til sykkelparkering, og som kjeller for KLP Eiendoms høyhus i Biskop Gunnerus' gate 14 B.

All bygningsmasse bør trekkes minst 20 m tilbake fra Akerselva, jf. § 13.3 Vassdrag i Kommuneplan 2015 og byrådserklæringen for 2019–2023. Veibrua/rampa bør fundamenteres på søyler slik at det blir et åpent rom under rampa. Veirampa bør samtidig trekkes minst 5 m tilbake fra elvekanten. For å unngå S-sving på veirampa bør rampa knekkes vestover mellom spor 7 og 8 i stedet for spor 5 og 6. Å rampe Nylandsveien ned i Biskop Gunnerus' gate noe lenger vest er fordelaktig også trafikkmessig.

Høyhusdelen av KLP Eiendoms planlagte nybygg bør trekkes lenger tilbake fra elva enn 20 m, slik som foreslått i Byantikvarens planalternativ (alt. 4) for Biskop Gunnerus' gate 14 B. Jf. illustrasjonen av de fire planalternativene på s. 8 i vår presentasjon «Riving av Nylandsveien – Gjenåpning av Akerselva». BYAs planalternativ er det eneste av alternativene hvor høyhus ikke er plassert nærmere Akerselva enn sonen for høyhus i områdeprogrammet for Oslo S tillater.



I det endelige konseptet til Galleri Oslo Utvikling bør nye Schweigaards bru gjøres lengre enn det som fremgår av denne illustrasjonen, slik at det blir mulig å gå under Schweigaards bru både langs vestre og østre bredd av Akerselva. Frihøyden for gående kan om nødvendig reduseres langs østsiden av elva, i partiet nærmest Tollbygningen (som ses som bygg nr. 2 fra venstre på illustrasjonen).

Riving av Nylandsveien i ett i stedet for to trinn

Disse grepene er viktige både for å forbedre forholdene i byrommet langs Akerselva fra Schweigaards bru til sporområdet dersom konseptet med å rampe Nylandsveien sørfra ned i Biskop Gunnerus' gate skulle bli valgt, og for å berede grunnen for en best mulig fremtidig løsning når Nylandsveien senere også rives fra Dronning Eufemias gate til Biskop Gunnerus' gate.

Da Bispelokket ble revet, ble Nylandsveien revet over søndre del av sporområdet, bygd opp igjen og rampet ned i Dronning Eufemias gate. Dersom Nylandsveien nå skal rampes ned i Biskop Gunnerus' gate, vil Nylandsveien måtte rives også over den nordre delen av sporområdet og bygges opp igjen. I tillegg er det behov for en kostbar og ressurskrevende totalrehabilitering av brua innen ca. 2030.

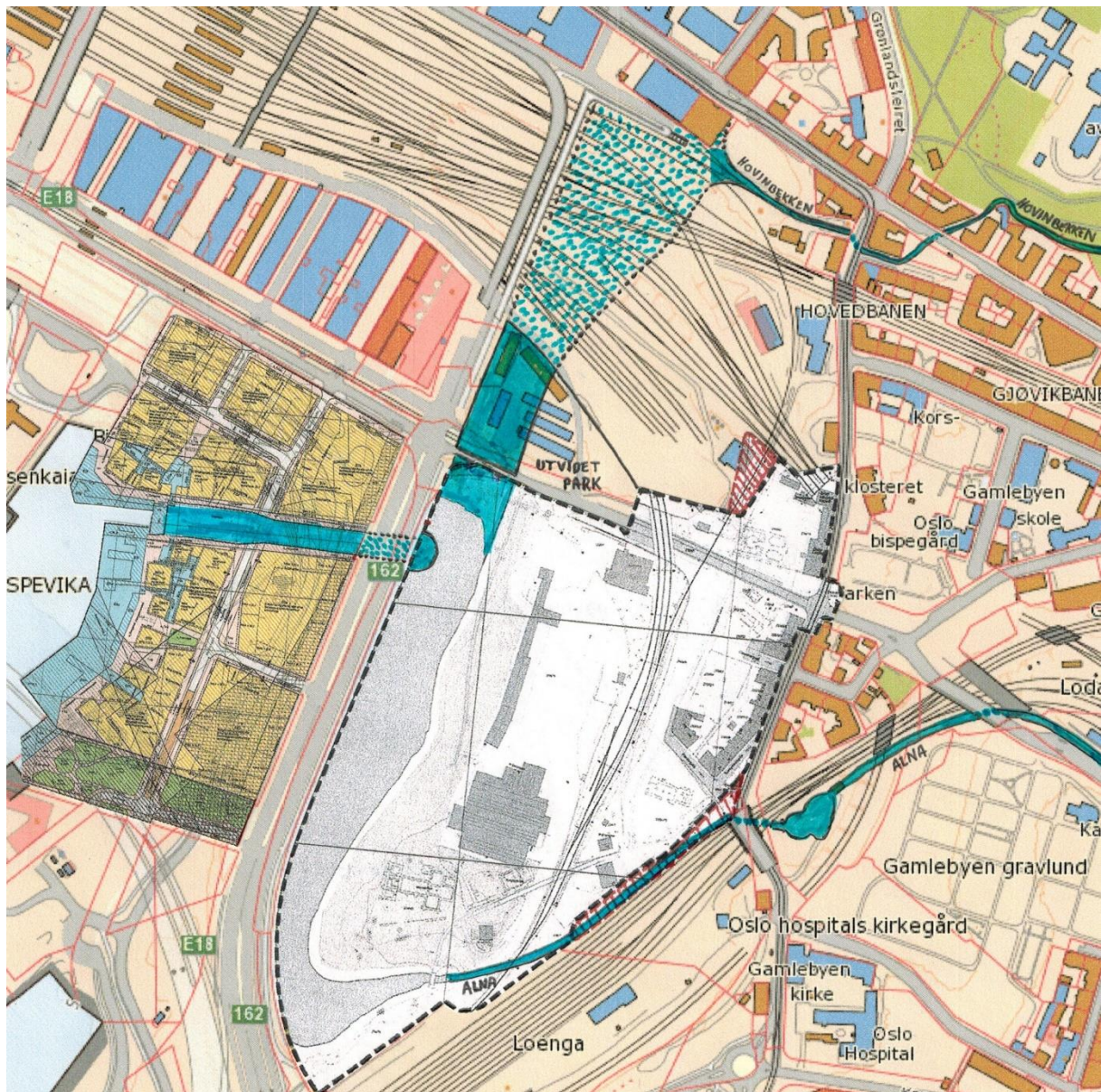
Dette er dårlig ressursbruk og lite bærekraftig med tanke på at det neppe kan herske tvil om at hele Nylandsveien før eller senere vil bli revet. Dersom en i dag hadde hatt planer om å bygge en vei på tvers av sporområdet på Oslo S, ville ingen ha kommet på tanken om å legge veien oppå Akerselva, med bæresøylene for veien fundamentert på kulvertveggene i Akerselvas tvillingkulvert.

Det er på høy tid å fjerne siste rest av det gigantiske motorveisystemet fra 1960-tallet: Nylandsveien fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru, og åpne tvillingkulverten for Akerselva både nord og sør for jernbanens sporområde i et bredt blågrønt belte.

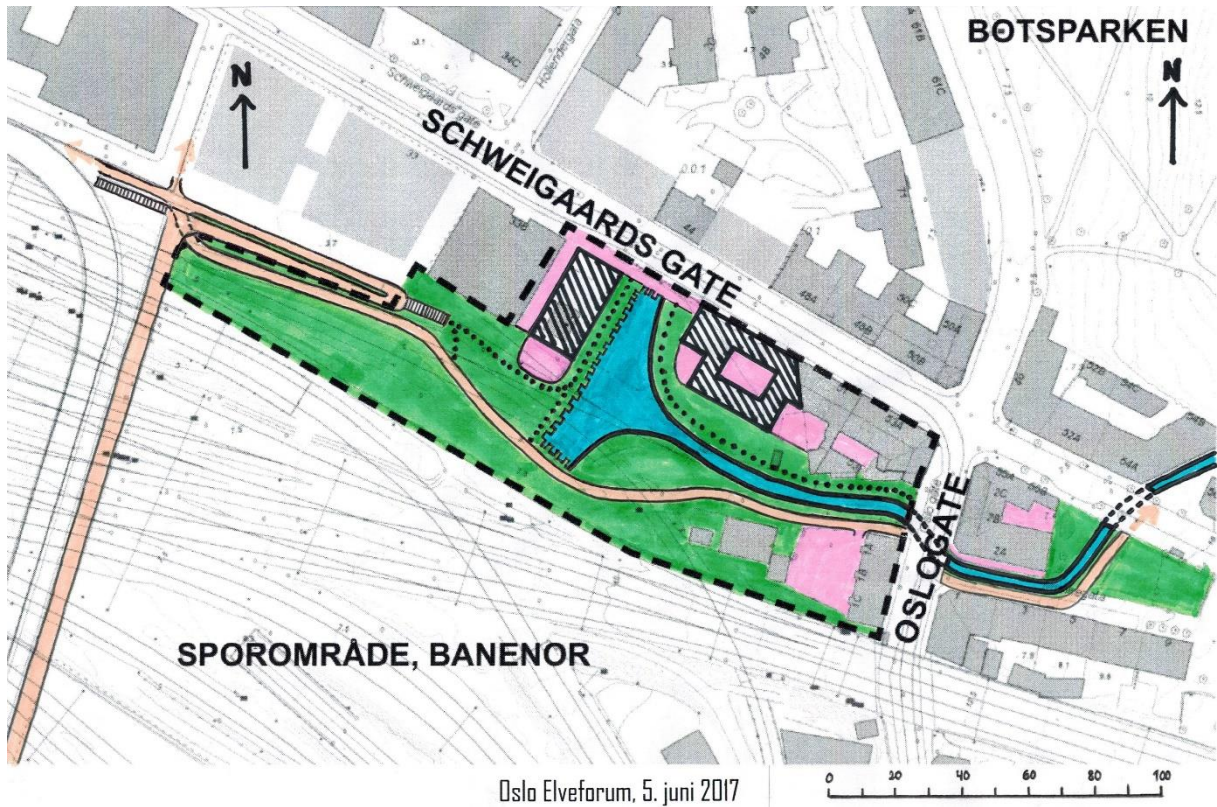
Hovinbekken bør åpnes fram til strandlinja i middelalderen, ikke fram til Akerselva

Etter Oslo Elveforums syn bør Hovinbekken åpnes fra Klosterenga ned til Schweigaards gate 41–49, dvs. kun fram til strandlinja i middelalderen, og ikke videre fram til Akerselva. At Hovinbekken sist på 1800-tallet ble lagt i kulvert og ledet ut i Akerselva under det som i dag er spor 2 på Oslo S, er etter vårt syn ikke noe argument for å åpne Hovinbekken i en uhistorisk trasé fram til Akerselva. Historisk har Hovinbekken (Klosterelva) rent ut i Bjørvika i den delen av Bjørvika som i dag kalles Bispevika.

I artikkelen «Byen mellom elvene» i *Middelalder-Oslo*, 1/2015 har vi beskrevet hvordan bekken kan gjenåpnes i sin historiske trasé fra Klosterenga til det som i dag gjerne omtales som busstomta, dvs. til det som etter ny gatenummerering er blitt Schweigaards gate 41–49. Det er her Hovinbekken rant ut i Bjørvika i middelalderen. Her bør Hovinbekken munne ut i et lite vannspeil som illuderer en bit av strandlinja og fjorden for den nordre delen av Oslo middelalderby, slik man ved årtusenskiftet valgte å illudere strandlinja og fjorden for den søndre delen av Oslo middelalderby. Våren 2015 illustrerte vi vår visjon for Oslo middelalderby med gjenåpning av Hovinbekken og Alna på følgende måte.



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 busstomta. Løsningen, med bredt grønndrag 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 som vist under. Bane NOR har nå bygd hall for redningstog i planområdet vestre del, slik at løsningen må justeres noe.



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. Dersom det etableres åpen løsning for håndtering av overvann i Schweigaards gate og mellom sporområdet og dagens bygningsmasse langs sørsiden av gata, bør de åpne løsningene etableres med stor avstand til, dvs. klart fysisk atskilt fra, den gjenåpnede Hovinbekken og det lille vannspeilet.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Per Østvold (sign.)
leder

Are Eriksen (sign.)
leder

Vedlegg: Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner:
«Riving av Nylandsveien – Gjenåpning av Akerselva», 2. mars 2021

Kopi: Galleri Oslo Utvikling v/ Sverre Landmark
Bymiljøetaten