

Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune

Oslo, 31. mai 2022

Deres ref.: 202111789-49

**Majorstuen T-baneknutepunkt: Forslag til planprogram til offentlig ettersyn**

Vi viser til dokument 202111789-49 fra Plan og bygningsetaten av 06.04.2022.

Vi viser også til vår uttalelse i tidligere regulerings sak 201407126 - 232 datert 04.03.2019.

Vi konstaterer med tilfredshet at utbygger fastholder målet om å gjenåpne Frognerelva fra Majorstuen stasjon opp til Frøen. Dette innebærer frigjøring av et areal på ca. 100.000 m<sup>2</sup> i et av de tettest befolkede områdene i Oslo. Den gjenåpnede Frognerelva vil bli et sentralt element i dette området og i den lokale stedsutviklingen.

**En gjenåpnet Frognerelva vil bli en steds- og identitetsmarkør i området**

Ved Majorstuen stasjon renner Frognerelva gjennom områder som i stor grad er regulert og bygget ut til boligområder, forretningsvirksomhet og samferdsel/transport. Dette har gått på bekostning av Frognerelva, som i dette området i stor grad er lagt i rør. En gjenåpning av elva vil styrke områdets blågrønne preg og vil gjenskape noe av stedets opprinnelige kvaliteter og karakter. Det vil bli en berikelse for stedet og miljøet, og et gode og en felles referanse for befolkningen i bydelen og i byen for øvrig.

**Blågrønne kvaliteter vektlegges i stigende grad i dagens arealplanlegging**

En gjenåpning av Frognerelva gjenspeiler en mentalitetsendring i de senere årenes arealplanlegging. Man vektlegger i økende grad vannets kvaliteter i et utemiljø, og bekk- og elveåpninger prioriteres i en rekke større utbyggingssaker. Dette kommer også som et resultat av Oslo kommunes målsettinger og anbefalinger for gjenåpning av elver og bekker.

**Et sammenhengende blågrønt turveisystem tilrettelegger for naturopplevelser og friluftsliv**

En gjenåpning av Frognerelva er også i tråd med Oslo Elveforums blågrønne visjon for byens vassdrag. Vi vil her understreke at Oslo gjennom sin beliggenhet og topografi har særlig gode forutsetninger for å bli en blågrønn by. Med ni vassdrag mellom Marka og fjorden, og med passe avstand mellom dem, er det fra naturens side lagt til rette for et blågrønt turveisystem som, dersom det realiseres, gir innbyggerne en relativt lett adgang til naturopplevelser og friluftsliv.

**Tilrettelegging for biologisk mangfold er viktig for livet i og langs elva**

Livet i og langs en elv er svært utsatt i områder med stor trafikkbelastning og høy forurensing. Dette gjelder elvers kantvegetasjon, så vel som elvas bunnforhold, livet i elva og tiltak som muliggjør vandring av fisk. Vi merker oss spesielt etablering av fisketrapp som et mulig tiltak i denne sammenhengen. Dette må i så fall koples til tiltak for å stimulere fiskevandring også andre steder i elva.

**Tilgjengelighet og tilrettelegging for ulike befolkningsgrupper må med i planen**

Den gjenåpnede Frognerelva vil gå gjennom et område med høy befolkningstetthet. Det må derfor legges til rette for at områdene kan tas i bruk av ulike grupper og behov med utplassering av benker, bord, lekeplassutstyr mv. I detaljplanleggingen må man videre sikre enkel adgang og ferdsel i og gjennom området med trygge gangveier og fotgjengeroverganger. I dette arbeidet må kravet til universell utforming legges til grunn.

### **Forebygging av flom og overvann må også hensyntas i planleggingen**

Sett i lys av de siste årenes hendelser med stadig hyppigere og kraftigere episoder av styrtregn, må forebygging av flom og overvann også prioriteres i den videre planleggingen. Majorstuoområdet er preget av mange store og harde flater som ikke slipper igjennom vann. Dette gir risiko for overvann og urban flom. Fra andre byer (jf. København 2011) vet vi at styrtregn kan utløse skader ikke bare på bygninger og infrastruktur, men det kan også skade folks liv og helse. Vi forutsetter at tiltak og tekniske løsninger utredes nærmere i lys av dette og at Oslo kommunes strategi for overvannshåndtering legges til grunn.

### **Økonomi må ikke trumfe miljøhensyn, verdien av en gjenåpnet elv lar seg vanskelig tallfeste**

Det er ennå ikke presentert sikre kostnadsoverslag for prosjektet. Dette er beklagelig og innebærer at endelige beslutninger vil kunne skyves ytterligere fram i tid. Dokumenter i saken antyder til dels store kostnadsøkninger. Vi har erfart at økonomi ofte trumfer miljøhensyn i denne typen saker, men vi minner om at en gjenåpnet elv representerer verdier som vanskelig lar seg tallfeste. Isolert sett kan en gjenåpning være kostbar, men som del av en langsiktig strategisk utbygging, gir det en stor merverdi både i seg selv og for et område. Oslo har her tradisjoner å ivareta, bl.a. med en turveiplan som ble utarbeidet allerede før krigen. Vi minner også om at byen for bare tre år siden fungerte som Europas miljøhovedstad!

### **Prosjektet må følge opp de senere årenes økte satsing på miljøkvaliteter og miljøhensyn**

Ifølge planforslaget blir miljøhensyn tillagt stor vekt i prosjektet, og det tas høyde for sertifisering «very good» iht. bærekraftsertifiseringsverktøyet CEEQUAL. Vi forventer at denne ambisjonen følges opp i den videre planleggingen og i valg av løsninger for gjennomføring og ferdigstilling av prosjektet. Valg av sporløsning for gjenåpning av Frognerelva bør sees i denne sammenhengen.

### **Valg av sporløsning – to alternativer – vi anbefaler sterkt toplansløsningen!**

Prosjektet viser to alternativer for utbygging av T-banestasjonen og tilgrensende sporområde.

- Toplansløsning: sporene ligger i to etasjer under hverandre
- Ettplansløsning: sporene ligger ved sidene av hverandre

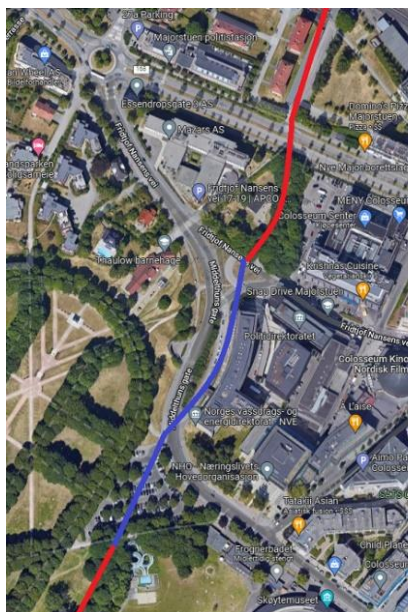
I en samlerapport fra Sporveien (AJ-C0130-000-xxx-1011) er de to alternativene satt opp mot hverandre. I planforslaget går man inn for ettplanløsningen. Den gir kortere byggetid og kortere stengeperioder i prosjektperioden. Toplansløsningen legger opp til en full gjenåpning av Frognerelva og bedre løsninger for et parkanlegg i området. Det omfatter også en gangvei lagt nærmere elva og en mer sammenhengende sykkelvei opp til Blindern.

Vi anbefaler sterkt toplansløsningen som gir best uttelling både for befolkningen, landskapet og miljøet.

Vennlig hilsen  
Oslo Elveforum  
Per Østvold  
Leder

Frognerelvas venner  
Kari Dogger  
Styreleder

### Tilleggsmerknad: Frognerelvas videre trase sydover utenfor planområdet



I området rundt Majorstuen stasjon er det ikke lett å finne veien for den som ønsker å følge elvas løp videre sydover. Dette gjelder særlig elvestrekningen på ca. 300 meter utenfor denne sakens planområde, jfr. figuren. Elva krysser her både Fridtjof Nansens vei (rød linje) og Middelthuns gate (blå linje) i kulvert og er derfor ikke synlig i terrenget. På grunn av veinett og infrastruktur må nok Frognerelva her fortsatt gå i kulvert, men man bør likevel sørge for at elvas trasé blir tydelig for publikum og turgåere. Dette kan gjøres med et skilt (evt. en infotavle) og ved å anlegge en merket turvei så nær elveløpet som mulig. Tydeligere skilting bør også vise turgåeren veien videre fra Middelthuns gate gjennom Frognerparken og til første bro før Frognerbekkdalen. Herfra kan man følge gangveien videre sydover frem til Drammensveien og må deretter krysse diverse veier før Frognerelva endelig renner ut innerst i Frognerkilen. En gjenåpning i dette området er også en aktuell sak å jobbe videre med!