

Plan- og bygningsetaten
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Deres ref.: 201615016

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

Oslo, 6. juni 2022

MERKNADER TIL PLANFORSLAG MED KONSEKVENsutREDNING FOR SCHWEIGAARDS GATE 41–53

Oslo Elveforum og Hovinbekkens Venner har følgende merknader til forslag til detaljregulering med konsekvensutredning for Schweigaards gate 41–53:

- Vi fraråder på det sterkeste planalternativ 1 (Bane NOR Eiendom) som tillater at felt BKB1 får en utnyttelse på hele 24 850 m² BRA, derav 23 800 m² BRA ny bebyggelse.
- Vi anbefaler at all eksisterende bebyggelse i Schweigaards gate 51 og 53 og Oslo gate 1 bevares (reguleres til hensynssone bevaring kulturmiljø), og at det etableres en offentlig park (nabolagspark) med et areal på 3 864 m² innenfor planområdet, slik som foreslått i planalternativ 2 (PBE).
- Vi støtter helhjertet PBEs forslag om å gjenåpne Hovinbekken i bekkens historiske trasé over planområdet fra Oslo gate (mellom Oslo gate 1 og Schweigaards gate 53) og vestover, som ledd i en sammenhengende gjenåpning av Hovinbekken fra Klosterenga, mellom Schweigaards gate 54 og 56 fram til Schweigaards gate, gjennom Munkeparken etter kryssing under Schweigaards gate i kulvert, ned Munkegata til Oslo gate og videre fram til busstomta etter kryssing under Oslo gate i kulvert.
- Hovinbekken bør ikke åpnes i Schweigaards gate fra Munkeparken til busstomta slik Bane NOR Eiendom foreslår.
- I nabolagsparken bør det etableres et middelaldervannspeil som synliggjør den historiske strandlinjen ved Hovinbekkens os i høymiddelalderen. Fra nordvestre del av planområdet kan vannet fra vannspeilet ledes under Schweigaards gate i kulvert til nordsiden av gata og videre vestover til Akerselva i en åpen bekketrasé.
- Etablering av vannspeil og strandlinje ved Hovinbekkens os i middelalderen er ikke blitt utredet, selv om planprogrammet for konsekvensutredningen krever dette.
- Vi anbefaler varmt planalternativ 2 (PBE), men legger til grunn at alternativet endres og planbestemmelsene justeres slik at en sikrer at det etableres et vannspeil i parken som synliggjør Hovinbekkens os og deler av strandlinjen i høymiddelalderen.
- Vi støtter PBEs omfattende argumentasjon mot planalternativ 1 og for planalternativ 2 i kapitlene 4 og 6 i planforslaget.
- Dersom planalternativ 1 vedtas, går muligheten til å gjenskape nordre del av Oslo middelalderby med vannspeil, strandlinje, bekkeos og gjenåpnet Hovinbekk tapt.
- Både historiefortellingen om Middelalderbyen Oslo og dagens barn, unge og eldre i Gamlebyen Oslo trenger den parken med vannspeil, strandlinje, bekkeos og gjenåpnet Hovinbekk som Dronninga landskap har illustrert for oss på s. 9, 10 og 17 i dette brevet.

Disse hovedmerknadene utdypes under og suppleres med ytterligere merknader.

Fra middelalderby til middelalderpark med vannspeil og gjenåpning av Alna og Hovinbekken

Middelalderbyen Oslo var en by omgitt av vann, avgrenset av Bjørvika mot vest, Alna mot sørøst og Hovinbekken mot nord. Jf. illustrasjonen av Oslo år 1300 under. Etter bybrannen i 1624 tvangsflyttet Christian IV byen over til vestsiden av Bjørvika og endret navnet til Christiania. For å styrke forsvaret av byen ble den nye byen lagt innunder Akershus festning. Det ble forbudt å oppføre ny bebyggelse i Oslo (Gamlebyen). Oslo Ladegård tok etter hvert området i bruk som jordbruksareal. Gamlebyen fikk dermed ligge i ro som et unikt, sammenhengende ruinområde fram til innlemmelsen av Oslo i Christiania ved byutvidelsen i 1859, med urørte kulturlag helt tilbake til bydannelsen 850 år tidligere.



I NOU 1991: 31 Oslo middelaldermuseum, omtales da også Oslo middelalderby slik (s. 7):

Gamlebyen, også kalt «Nordens Pompeii» av en tidligere svensk Riksantikvar, har det største sammenhengende ruinområde av Nordens hovedsteder. Dets historie bør synliggjøres og settes inn i sin historiske sammenheng.

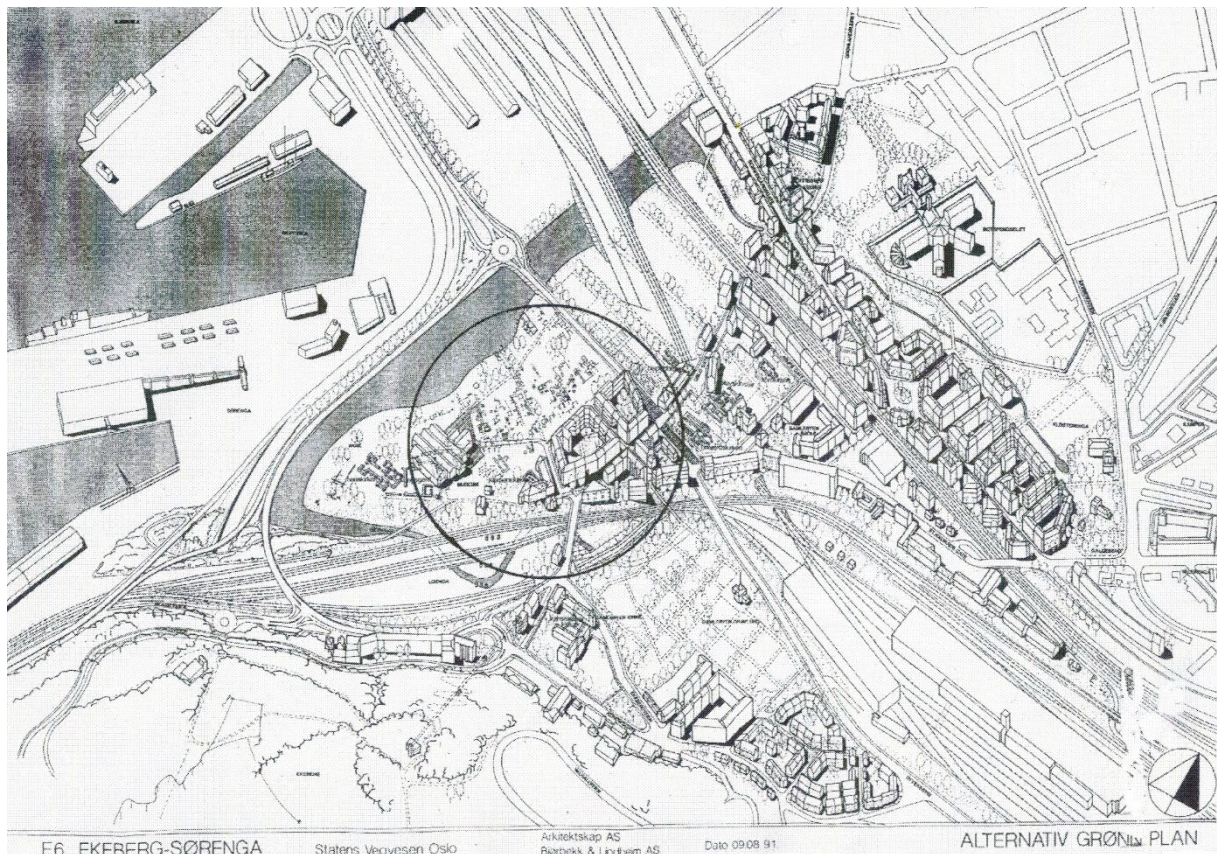
Ved inngangen til 1990-tallet var det å synliggjøre Oslo middelalderby en svært krevende oppgave. Situasjonen var radikalt endret siden 1850-årene. Flyfotoet under, tatt i 1969, dokumenterer hvor store arealer som var tatt i bruk til jernbaneformål siden den spede begynnelsen med Hovedbanen til Eidsvoll (1854) og Smålsensbanen (1879), og ikke minst en storstilt veiutbygging for tungtransport og privatbilisme. I forgrunnen ses Loenga bru (1961), i bakgrunnen Nylandsveien og Bispelokket (1967).



Rundt 1980 var holdningen til det å bygge motorveibruer og trafikkmaskiner, og la NSB beslaglegge større arealer enn strengt tatt nødvendig, i ferd med å endre seg. Ekeberg tunnelen ble planlagt, og tanken om å reetablere Oslo middelalderby og gjenskape middelalderens strandlinje materialiserte seg. I NOU-en fra 1991 gjengis Oslo Byplankontors «modell av det fremtidige Gamlebyen etter fullført hovedveiutbygging, fjerning av NSBs sporområder på Sørenga og ferdigbygget vannspeil» (s. 25).



Den fysiske 3D-modellen på forrige side var utarbeidet av Arkitektskap og Statens Vegkontor for Oslo Byplankontor. Modellen viser middelalderens strandlinje ikke bare opp til Bispeallmenningen (Bispegata), men også videre opp til Østfoldbanen ved nåværende Trelastgata. 3D-modellen ble ikke bygd lenger mot nord enn dette, men på illustrasjonen som gjengis under, som lå til grunn for den fysiske modellen, vises strandlinje og vannspeil videre nordover helt opp til oset for Hovinbekken. Oset lå i høymiddelalderen der busstomta nå ligger. I takt med landhevingen flyttet oset seg fra Oslo gate ca. år 1100 og vestover gjennom planområdet for Schweigaards gate 41–53 til oset år 1300 lå omtrent der det vises på illustrasjonen fra 1991.



NSBs virksomhet ble etter hvert flyttet vekk fra Sørenga, og gamle jernbanespor fjernet. Dermed ble Oslo middelalderbys arealer vest for Østfoldbanen frilagt. Da Ekeberg tunnelen stod ferdig, kunne Loenga bru rives i 1996, og motorveien fjernes. Clemensruinene og store arealer langs østsiden av Østfoldbanen ble frilagt.

Ved årtusenskiftet var den søndre delen av Oslo middelalderby hentet fram igjen fra glemselen. Fra Alnas os i sør opp mot Bispegata i nord var det etablert et vannspeil som visualiserte strandlinja i middelalderen. Skjæringen for Østfoldbanen (Klypen) delte imidlertid fortsatt middelalderbyen i to. Middelalderparken som ble anlagt, fikk dermed to klart atskilte deler, en vestre og en østre del.

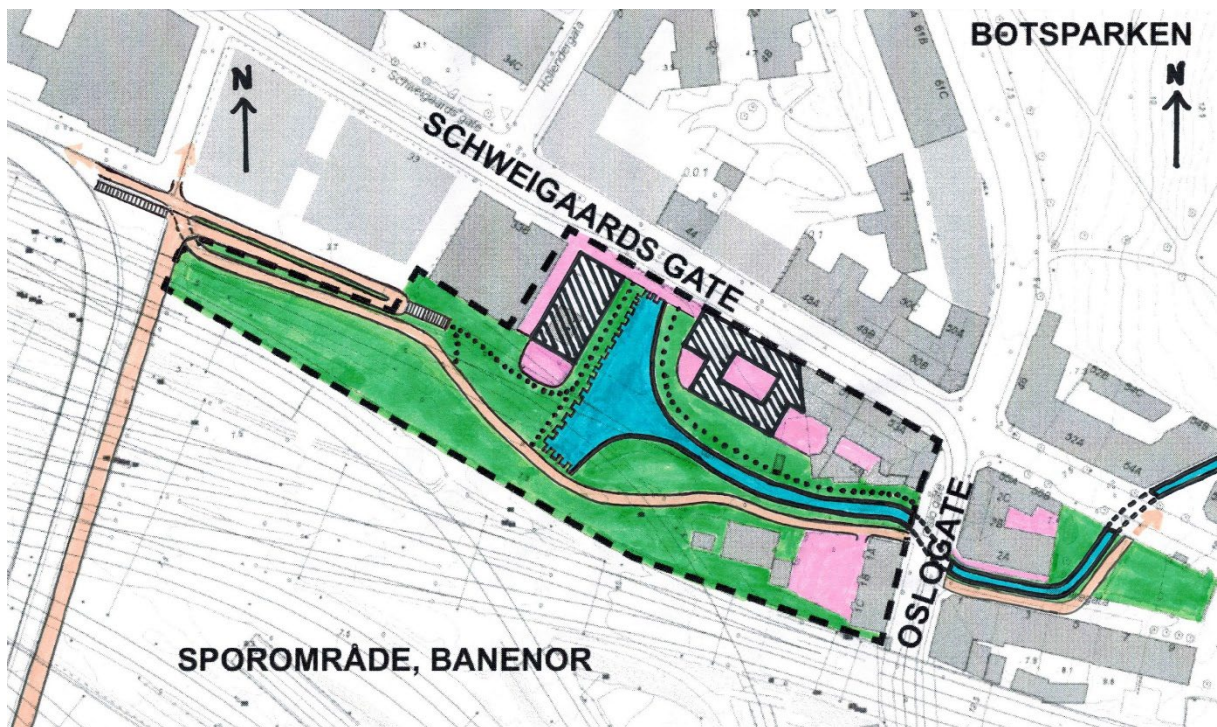
I arbeidet med innføringen av Follobanen til Oslo S lyktes det å senke kulvertaket over alle de nye jernbanesporene i Klypen tilstrekkelig til at middelalderens terreng kan gjenskapes over kulverten. Dermed vil de to delene av Middelalderparken kunne knyttes sammen. Når Follobanen står ferdig i desember 2022, vil søndre del av Oslo middelalderby kunne utformes noenlunde i tråd med den landskapsplanen som ble vedtatt av PBE i september 2016, med Alna gjenåpnet fra Geitabru til Middelaldevannspeilet. Landskapsplanen for Middelalderparken gjengis på neste side.

Landskapsplanen dekker den søndre delen av Oslo middelalderby, dvs. partiet sør for Bispegata, og litt av Oslo middelalderbys nordre del ved Oslo Ladegård, Barokkhagen og St. Hallvardkatedralen.

I det hvite feltet nord for Middelaldervannspeilet på landskapsplanen på forrige side, i partiet mellom Bispegata og Trelastgata (felt C6 i Bjørvikaplanen), ønsker Oslo S Utvikling og HAV Eiendom å oppføre bygningsmasse med et bruksareal på 44 000 m². Byantikvaren har fremmet et alternativt planforslag med en utnyttelse på kun 5 850 m² for å løfte fram middelalderbyens historie fra år 1000 til 1624 og kunne forlenge Middelaldervannspeilet opp til Trelastgata. På Byantikvarens illustrasjon under ses utvidelsen av Middelalderparken på nordsiden av Bispegata med en gjenskaping av denne delen av Oslo middelalderby med vannspeil, strandlinje, brygge og sjøboder. (Barcode og Nordenga bru t.v.)



Ved planoppstart for Schweigaards gate 41–53 anbefalte vi i juni 2017 å gjenåpne Hovinbekken ut til strandlinjen i middelalderen og etablere et lite middelaldervannspeil ved bekkeoset. Vi redegjorde i detalj for hvordan dette kan gjøres, og illustrerte vårt forslag til arealbruk som vist under.



Ved årtusenskiftet ble den søndre delen av middelalderbyens strandlinje gjenskapt. Tiden er inne til å gjenskape den midtre delen i felt C6 og et lite parti av nordre del av byens gamle strandlinje ved Hovinbekkens os, og gjenåpne Hovinbekken og Alna ut til strandlinjen i middelalderen for å kunne formidle historien om og avgrensningen av Oslo middelalderby til kommende generasjoner.

De to nye vannspeilene blir en del av Middelaldervannspeilet, men den nordre snippen ved oset for Hovinbekken vil være avsondret fra vannspeilets midtre og søndre del inntil jernbanesporene inn mot Oslo S eventuelt senkes eller flyttes en gang i fremtiden.

Planprosessen sporer av og kommer på skinnene igjen etter etablering av hall for redningstog

Da oppstart av planarbeid ble varslet våren 2017, ble forslag til planprogram for Schweigaards gate 41–53 også sendt på høring, siden planforslaget måtte konsekvensutredes. Etter fremdriftsplanen skulle planprogrammet for utredningsalternativene fastsettes allerede høsten 2017, og forslaget til detaljregulering med konsekvensutredning skulle legges ut til offentlig ettersyn i januar 2018. Først i desember 2020 ble planprogrammet for konsekvensutredningen fastsatt. Planforslaget med KU ble ikke lagt ut til offentlig ettersyn før i april 2022, dvs. over 4 år forsinket.

Det som skjedde, var at byrådet plutselig ønsket å se på mulighetene for å etablere en brannstasjon på busstomta i Schweigaards gate. Utredningsrapport forelå i februar 2018. I brev av 13. november 2019 orienterte byutviklingsbyråd Hanna E. Marcussen PBE om at busstomta ikke lenger var et aktuelt tomtevalg for ny brannstasjon.

Bane NOR som ved planoppstart opplyste at søndre del av planområdet ble brukt som lagringsplass, og at sporene innenfor planområdet ikke lenger var i bruk, fikk fart på seg da PBE ville gjøre søndre del til et grønt landskapsrom, og klarte å overbevise byråden om at det var helt nødvendig å etablere en hall for redningstog på denne delen av eiendommen. I brevet til PBE skrev byutviklingsbyråden:

Av hensyn til nødvendig sikkerhet og beredskap, aksepterer jeg Bane Nors syn om at dette arealet derfor ikke kan omdisponeres til grøntformål. På denne bakgrunn ber jeg om at alternativ 2 endres slik at området i syd avsettes til jernbane- og driftsområde, men jeg vil understreke at det i planalternativet må legges til rette for gjenåpning av Hovinbekken så langt det lar seg gjøre i [bekkens] historiske løp (BYR-sak 201706682-12).

Som en konsekvens av dette ble planprogrammet revidert og sendt på ny offentlig høring i februar 2020 med et parkalternativ uten bygninger, og gjenåpnet Hovinbekk på nordre del av eiendommen.

Etablering av vannspeil og strandlinje ved Hovinbekkens os i middelalderen skulle ha vært utredet

Da PBE fastsatte planprogrammet for konsekvensutredningen 7. desember 2020, presiserte etaten følgende (PBE-sak 201615016-51/1, s. 3):

Etablering av vannspeil skal utredes [...], med muligheten for delvis reetablering av strandlinjen i år 1300 og rensing av vannet i bekken ved store regnskyll.

Av forslaget til detaljregulering med konsekvensutredning til offentlig ettersyn fremgår det at Bane NOR Eiendom rett og slett har droppet å utrede etablering av vannspeil og reetablering av strandlinjen i middelalderen. Forslagsstillers utredningsplikt er følgelig ikke oppfylt.

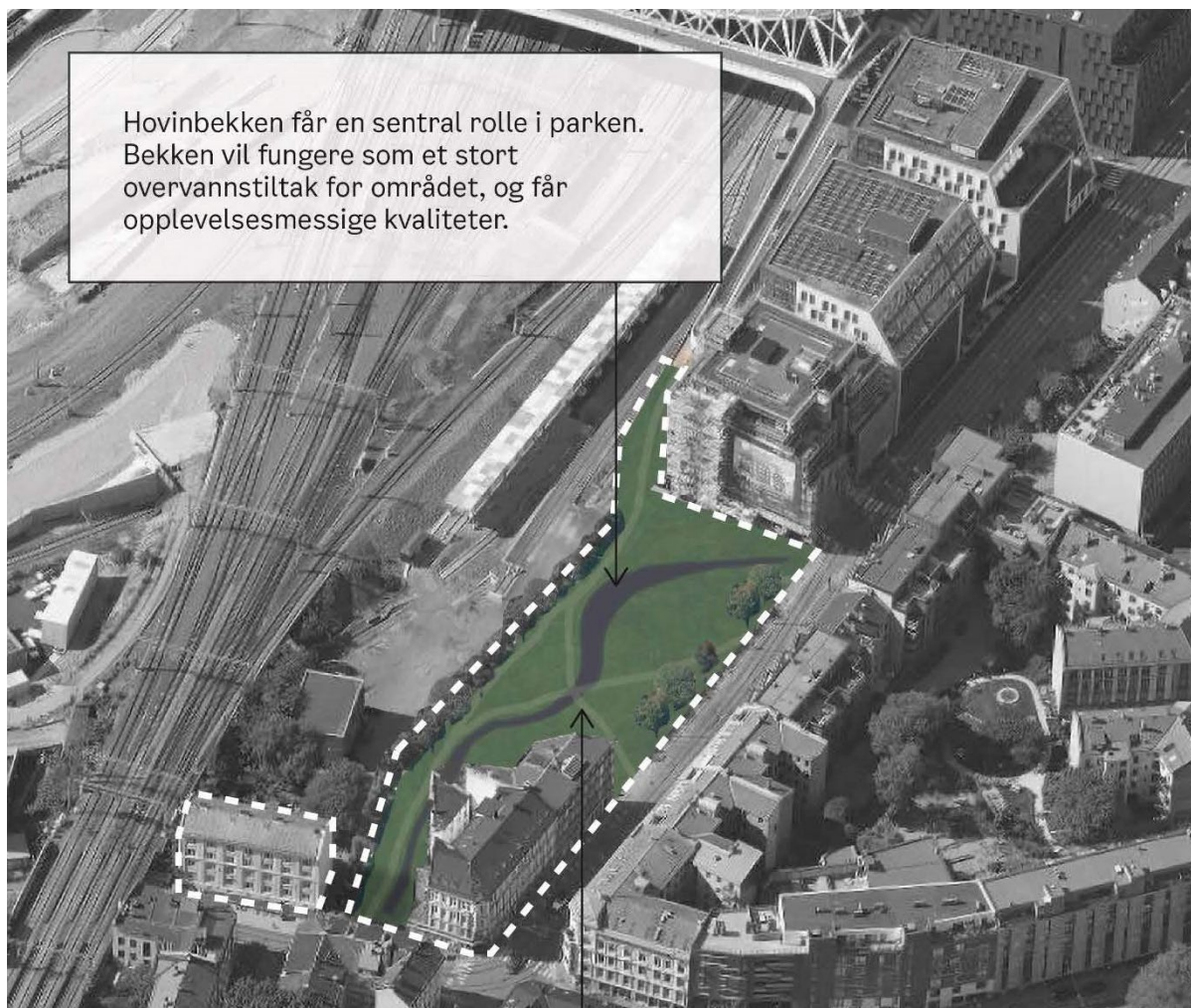
Etablering av vannspeil og reetablering av strandlinjen i middelalderen skulle utredes som en del av utredningsalternativ 3, dvs. det utredningsalternativet som PBE har valgt å fremme som sitt eget planalternativ (alternativ 2). Jf. også beskrivelsen i fastsatt planprogram (dok. 51/2, s. 42): «Utrede muligheter for mulig/maksimal bekkeåpning av hovedvassdraget Hovinbekken. Vannspeil som viser bekkens os i middelalderen skal også utredes.»

Utredningsplikten er nærmere omtalt i kapittel 2.4.3 i planprogrammet (dok. 51/2, s. 34):

Kapittel 3.2 av programmet for undersøkelser og utredninger suppleres med krav om at Hovinbekken og delvis reetablering av strandlinjen år 1300 som historiefortellende element i Middelalderbyen Oslo, skal undersøkes i alternativ 3. Utredningen skal undersøke muligheten for etablering av vannspeil ved Hovinbekkens os i middelalderen, samt konsekvens av tiltaket både med dagens kulvert og med vannspeil og hel eller delvis åpning av kulverten for Hovinbekken.

Gjenskaping av noe av strandlinjen fra middelalderen og bekkeoset til Hovinbekken kan være et godt grep for å rense vannet i Hovinbekken, før det slippes ut i fjorden. I dag går vannet fra Hovinbekken urensset ut i fjorden ved store regnskyll og et bekkeos og en dam kan bidra til å gi bedre badevannskvalitet i Bjørvika og på Sørenga når det regner, samt være et flomforebyggende tiltak.

PBE har heller ikke utredet spørsmålet om etablering av vannspeil og reetablering av Hovinbekkens os ved strandlinjen i middelalderen. Temaet behandles ikke engang i Asplan Viaks tekniske utredning for gjenåpning av Hovinbekken fra Klosterenga til Akerselva (dok. 132/38), jf. VPKL Oslo S med deler av Vaterland og Grønland. PBE omtaler ikke tematikken i sin beskrivelse av planalternativ 2 og har heller ikke sikret etablering av vannspeil og reetablering av middelalderens strandlinje i forslaget til bestemmelser for planalternativ 2 (jf. dok. 132/1, s. 69–75 og 113–117). På PBEs egen illustrasjon av alternativ 2 under, vises verken strandlinjen, Hovinbekkens os eller middelaldervannspeilet (s. 71):



Vi legger til grunn at dette er en ren forglemmelse fra PBEs side, og at forholdet vil bli rettet opp før planforslaget for Schweigaards gate 41–53 oversendes byrådet, dvs. at alternativ 2 justeres slik at det får både bekkeos, strandlinje og middelaldervannspeil før planforslaget behandles politisk.

Dronninga landskap har illustrert alternativ 2 med bekkeos, strandlinje og middelaldervannspeil

Under ses plankartene for alternativ 1 (Bane NOR Eiendom) og alternativ 2 (PBE) til offentlig ettersyn.



Beboerne i nærområdet, Gamlebyen Beboerforening, Klosterengas Venner, Hovinbekkens Venner og Oslo Elveforum er svært opptatt av å gjenskape Oslo middelalderby på en best mulig måte i dagens bylandskap, med middelaldervannspeil og gjenåpnet Hovinbekk i bekkens historiske trasé, bekkeos og strandlinje i en park som samtidig kan fungere som en god nabolagspark for beboerne i området.

Vi har derfor i fellesskap engasjert Dronninga landskap til å illustrere den parken vi ønsker oss. Vi har bedt Dronninga landskap om å avgrense parken på samme måte som på PBEs plankart, dvs. la parken få et areal på 3 864 m², og om å legge inn de sentrale elementene i Oslo Elveforums illustrasjon fra planoppstart i 2017 (gjengitt på s. 6 i dette brevet) i parken. Planskissen som Dronninga landskap har utarbeidet, gjengis under (og følger også som vedlegg til dette brevet, og der med bedre oppløsning).



Ved å innlemme fortausarealet langs Schweigaards gate i parken har Dronninga landskap lyktes med å utvide parkens opplevde størrelse med drøyt 280 m², slik at dette i praksis blir en park på 4 150 m², dvs. nesten halvparten av parken på Olaf Ryes plass.

På planskissen er middelaldervannspeilet vist med et areal på ca. 400 m². Dette er tilstrekkelig til å kunne formidle historien om Oslo middelalderbys avgrensning mot nord til dagens generasjon og kommende generasjoner, samtidig som vannspeilet ikke er større enn at det kun legger beslag på 10 % av parkarealet. Gjenåpningen av Hovinbekken og vannspeilet ved oset blir parkens attraksjon.

Langs Hovinbekkens bredder er det lagt turveier og stier. Hovedtraseen langs sørsiden av bekken vil bli en svært viktig gang- og sykkelforbindelse fra Klosterenga, Schweigaards gate og Oslo gate i øst og vestover til Akerselva (sør for og parallelt med Schweigaards gate), og ikke minst via parkplanens rampe med stigningsforhold 1 : 12 opp til eksisterende sykkelrampe, med god forbindelse sørover til Bispevika og Sørenga via gang- og sykkelveien på Nordenga bru. Den diagonale forbindelsen gjennom parken fra nordvest til sørøst, og videre opp til Oslo gate, Munkegata og Klosterenga, vil bli benyttet av mange som kommer fra eller skal til vestre del av Schweigaards gate.

Parken er vist med permeable flater som gir god infiltrasjonsevne ved store nedbørsmengder, frodig vegetasjon og rikelig med trær og busker som vil kunne binde og lagre CO₂. Parkplanen er utformet i tråd med PBEs forslag til § 3 Grønnstruktur i planbestemmelsene. Herunder «som et parklandskap for rekreasjon der Hovinbekkens løp skal ha en sentral rolle» og være «mest mulig naturlikt». Mange og lange benker, attraktivt plassert, ivaretar PBEs ønske om «sitteplasser til både lengre, rekreative opphold og korte stopp». Støyskjermen mot baneområdet kan utformes som aktivitetselementer eller som vegetasjon, mens arealet under gang- og sykkelrampa kan tilrettelegges med klatrevegg.

Dronninga landskaps perspektivskisse av nabolagsparken gjengis under.



I et eget vedlegg redegjør Dronninga landskap nærmere for parkplanen. Der settes den drøyt 120 m lange strekningen av Hovinbekken som kan gjenåpnes innenfor planområdet, i sammenheng med det omfattende arbeidet som har pågått de siste årene, og fortsatt vil pågå i mange år fremover, for å få gjenåpnet Hovinbekken i hele vassdragets lengde.

I vedlegget redegjør Dronninga landskap for hagekunstens blågrønne historie og tynnparkenes store betydning for biologisk mangfold og menneskenes velvære. Dronninga landskap minner oss om at rennende vann er verdens beste lekeplass og gjengir et foto av barn på en terskel i Hovinbekken i Bjerkedalen park, et prosjekt som fikk Oslo bys arkitekturpris 2015, ble kåret til Norges beste byrom i 2016 og årets park 2019.



Hovinbekken bør gjenåpnes i bekkens historiske løp, ikke legges i en 100 m lang kulvert under gata

Da planprogrammet for Schweigaards gate 41–53 ble fastsatt i 2020, presiserte PBE at «utredning av gjenåpning av Hovinbekken må ta for seg hele traséen fra Klosterenga park til Akerselva, men skal ha hovedfokus på planområdet» (dok. 51/1, s. 3).

Bymiljøetaten var oppdragsgiver for Asplan Viaks tekniske utredning for gjenåpning av Hovinbekken fra Klosterenga til Akerselva. I den tekniske utredningen av 12. mai 2021 (dok. 132/38) konkluderer Asplan Viak med at «det er fullt mulig å videreføre Hovinbekkens åpne delstrøm fra Klosterenga park-prosjektet og til Akerselva» (s. 2).

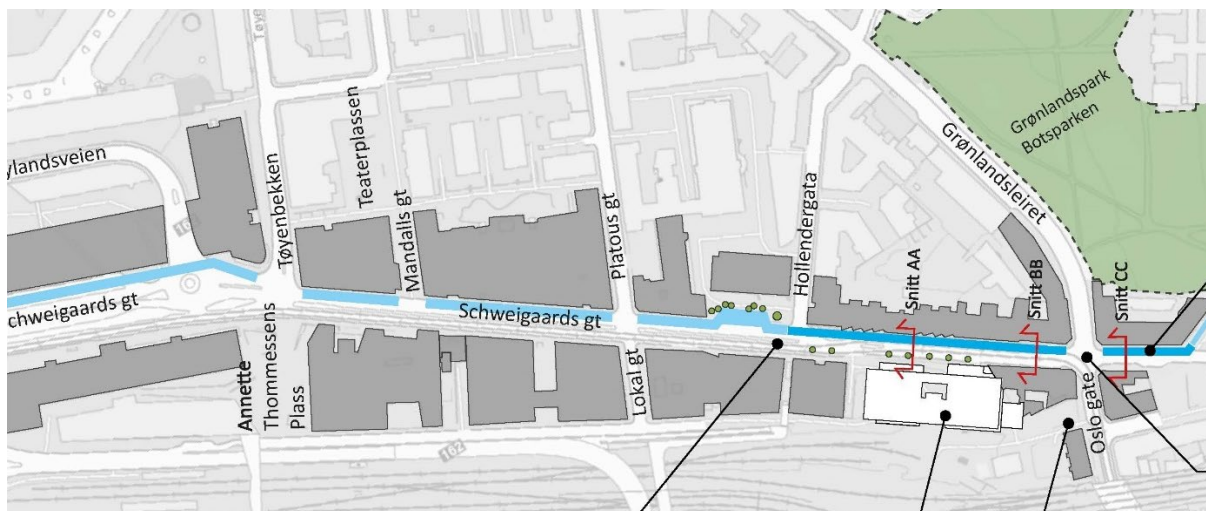
Asplan Viak anbefaler å gjenåpne Hovinbekken i nøyaktig samme trasé som Oslo Elveforum lenge har foreslått på strekningen fra Klosterenga til busstomta, og viser også til våre illustrasjoner (s. 26).

Asplan Viaks anbefalte trasé for gjenåpning fra Klosterenga til busstomta, og videre langs nordsiden av Schweigaards gate fram til Akerselva ved Nylandsveien i vest, gjengis under (dok. 132/38, s. 17).

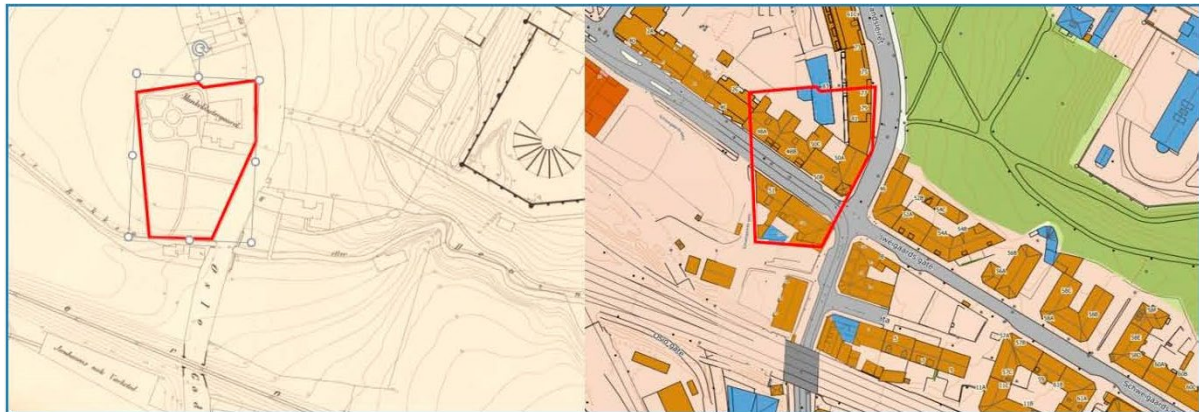
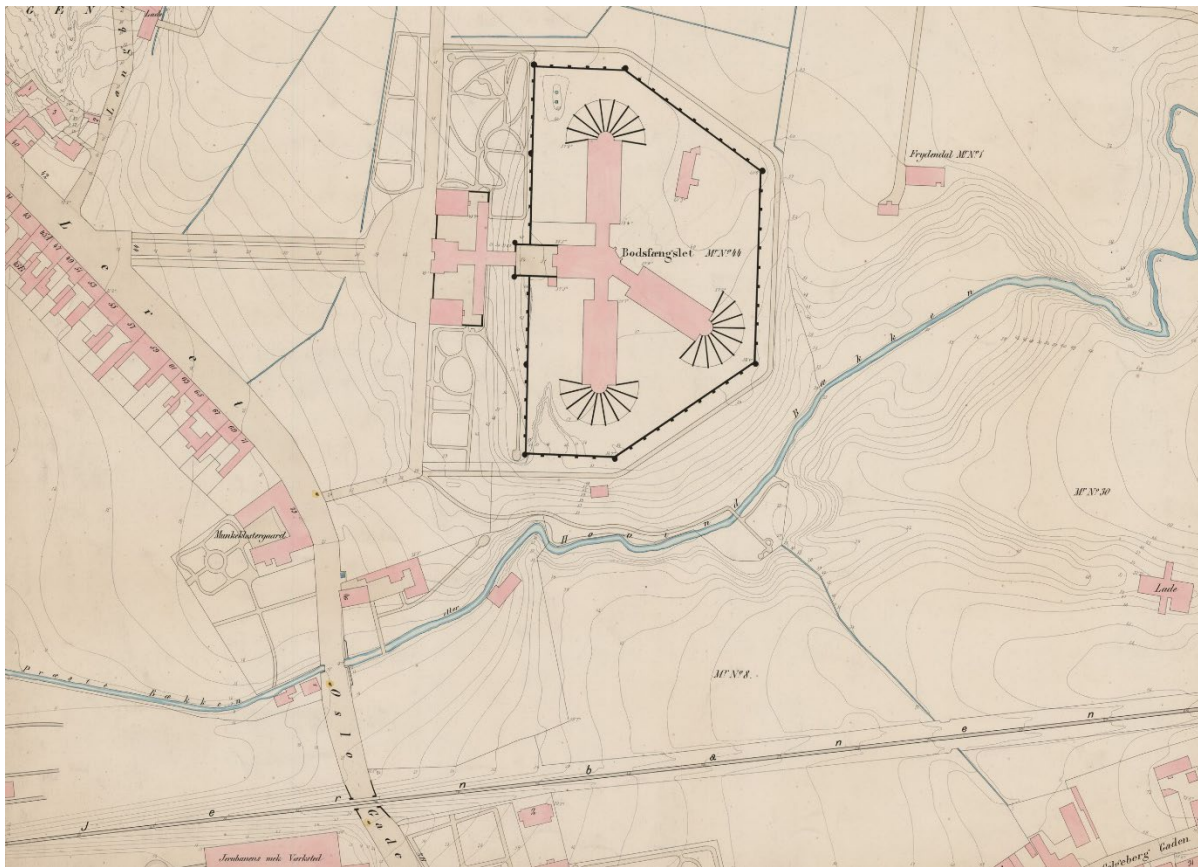


Bane NOR har i hele planprosessen hardnakket påstått at vist trasé fra Klosterenga ned til busstomta ikke er i samsvar med Hovinbekkens historiske trasé. Vist trasé er identisk med bekkens historiske løp på hele strekningen ned til busstomta (jf. kartene som gjengis på neste side), bortsett fra i det korte partiet over Munkegata 2B der Hovinbekken i dag går i kulvert under bygningen på eiendommen, og følgelig er foreslått åpnet ned Munkegata i stedet. Løsningen følger opp bestillingen fra byråd Hanna E. Marcussen om at Hovinbekken, så langt det lar seg gjøre, bør gjenåpnes i bekkens historiske løp.

At Asplan Viak foreslår å gjenåpne Hovinbekken i en uhistorisk trasé langs nordsiden av Schweigaards gate videre vestover fra busstomta, er en helt annen sak. Selv foreslår Bane NOR Eiendom å gjenåpne Hovinbekken i samme uhistoriske trasé helt fra Schweigaards gate 54 i øst. Jf. illustrasjonen under.



På dette utsnittet av kartblad 29 av J.W.G. Næsers «Detailkart i 50 Blade over Christiania» (målestokk 1 : 1 000 og ekvidistanse 3 fot), ses Hovinbekkens historiske trasé i 1860. I venstre kartkant stopper kartutsnittet der hvor Dronninga landskap har lagt inn bekkeoset i høymiddelalderen på parkplanen.



På det ukolorerte utsnittet av kartblad 29 til venstre er eiendomsgrensene for Munkeklostergaard, Nonneseter kloster i middelalderen, lagt inn med rød farge. På kartutsnittet til høyre er de samme eiendomsgrensene lagt inn med rød farge på dagens kartverk. Ved å sammenligne plasseringen av eiendomsgrensene på de to kartene ser en tydelig at Hovinbekkens historiske trasé fra Klosterenga går mellom Schweigaards gate 54 og 56, under Munkegata 2B og mellom Schweigaards gate 53 og Oslo gate 1 på strekningen ned til busstomta.

Av kartutsnittet til høyre fremgår det også at de skrå gavlveggene for de verneverdige bygårdene i Schweigaards gate 51 og 53 følger de gamle eiendomsgrensene, og vitner om en eiendomsstruktur som går helt tilbake til middelalderen og Nonneseter kloster.

Grunnen til at Bane NOR Eiendom foreslår å åpne Hovinbekken i Schweigaards gate allerede fra det skrå åpne partiet mellom Schweigaards gate 54 og 56 helt til høyre på illustrasjonen nederst på s. 12 i dette merknadsbrevet, er at det ikke lar seg gjøre å åpne Hovinbekken over busstomta med Bane NOR Eiendoms planforslag (alternativ 1).

Det å åpne Hovinbekken i Schweigaards gate også fra Munkeparken til busstomta, slik Bane NOR vil, er i praksis ikke gjennomførbart. Bekken ville selvsagt måtte legges i kulvert under veibanen i krysset mellom Schweigaards gate og Grønlandsleiret / Oslo gate, men i tillegg er Schweigaards gate så smal på hele denne gatestrekningen at det rett og slett ikke er plass til å åpne bekken. På den 100 m lange strekningen langs Schweigaards gate 55, 53 og 51 er det ingen vei utenom det å legge Hovinbekken i kulvert under gatelegemet om Schweigaards gate skal kunne dekke behovene for syklist og gående og samtidig kunne avvikle et minimum av motorisert trafikk. Selv fra busstomta og videre vestover, hvor Schweigaards gate er bredere, har Asplan Viak anbefalt enten å droppe all biltrafikk eller å gjøre gata enveiskjørt for å få tilstrekkelig plass til gående og syklist, samt bekke-/flomløp (dok. 132/38).

I stedet for å legge om dagens kulvert for Hovinbekken, dvs. legge bekken lukket i et ca. 100 m langt parti under gatelegemet i Schweigaards gate, bør Hovinbekken åpnes i bekkens historiske trasé på denne strekningen. Også dette, som innebærer å måtte krysse to ganger under Schweigaards gate, én gang under Oslo gate og minst én gang over eksisterende kulvert for Hovinbekken, er krevende.

Det vanskeligste er å krysse under Oslo gate og over eksisterende kulvert etterpå, da kulverten for Hovinbekken ligger relativt grunt i partiet nedstrøms Oslo gate. Her har man imidlertid relativt stor frihet til å velge hvor delstrømmen av bekkevannet skal krysse over dagens kulvert for Hovinbekken. Ved selve krysningsstedet vil det være mulig å endre tverrsnittet for eksisterende kulvert, velge en løsning som bygger mindre. Jf. at Bane NOR selv har tenkt å erstatte eksisterende kulvert med et maulprofilør, som bygger mindre. Det er også mulig å bruke ekstremt elliptiske eller lave og brede rektangulære tverrsnitt som bygger enda mindre.

Selv om planalternativ 2 (PBE) med gjenåpning av Hovinbekken over busstomta gjør at ekstreme nedbørsituasjoner vil håndteres noe bedre enn med planalternativ 1 (Bane NOR Eiendom), selv etter planlagt omlegging av dagens kulvert og betydelig økt kapasitet for den nye kulverten i alternativ 1, bør en også i alternativ 2 vurdere å øke kapasiteten på den eldste og minst kapasitetssterke delen av kulverten over busstomta. Da vil alternativ 2 kunne håndtere flom langt bedre enn alternativ 1.

Det nye middelaldervannspeilet på ca. 400 m², som vi sterkt anbefaler å legge inn i planalternativ 2, vil dessuten kunne benyttes både til fordrøyning og rensing av vannet (selv om vi helst ser at selve vannflaten fremstår som en sammenhengende, ren flate, i likhet med middelaldervannspeilet i den søndre delen av Middelalderparken) og til magasinering av vann i flomsituasjoner. Om vannspeilet normalt eksempelvis ligger 30 cm under det nivået som gjør at vannspeilet flommer over, og en sørger for å tappe ned vannspeilet 20 cm rett i forkant av store varslede nedbørsmengder, vil dette vannspeilet alene kunne magasinere hele 200 m³ flomvann.

Vannspeilet kan om ønskelig tappes ned ved å benytte kulverten for Hovinbekken som avløp. Dette må da skje før kulverten går full. Ved vannmengder over 200 l/s går vannet i kulverten allerede i dag direkte ut i Akerselva under spor 2. Dette skjer automatisk ved at ventilen som normalt sender alt kulvertvann via Midgardsormen til renseanlegget på Bekkelaget, i stedet leder vannet ut i Akerselva når vannføringen overstiger 0,2 m³/s. (I 2016 hadde kulverten for Hovinbekken en vannføring på 0,2 m³/s eller mer 11 % av tiden, men kun 1 % av tiden i 2017, så variasjonene er store fra år til år.)

Ved ekstreme nedbørshendelser vil det antakelig være bedre å forhåndstappe vannspeilet via dagens kulvert for Hovinbekken enn via foreslått bekkeløp/flomløp langs nordsiden av Schweigaards gate. I motsatt fall vil vannet fra Hovinbekken forurense vannet i Akerselva på en 100 m lengre strekning.

Dersom en bestemmer seg for å etablere et bekkeløp/flomløp langs nordsiden av Schweigaards gate fra busstomta og vestover, vil det være fornuftig å lede den delstrømmen av Hovinbekken som åpnes fra Klosterenga til det nye middelaldervannspeilet på busstomta, videre under Schweigaards gate fra det nordvestre hjørnet av planområdet. Dermed sikrer en at det renner noe vann i bekke-/flomløpet også i tørkeperioder. Av hensyn til fisk og andre organismer bør bekkeløpet/flomløpet få en djupål.

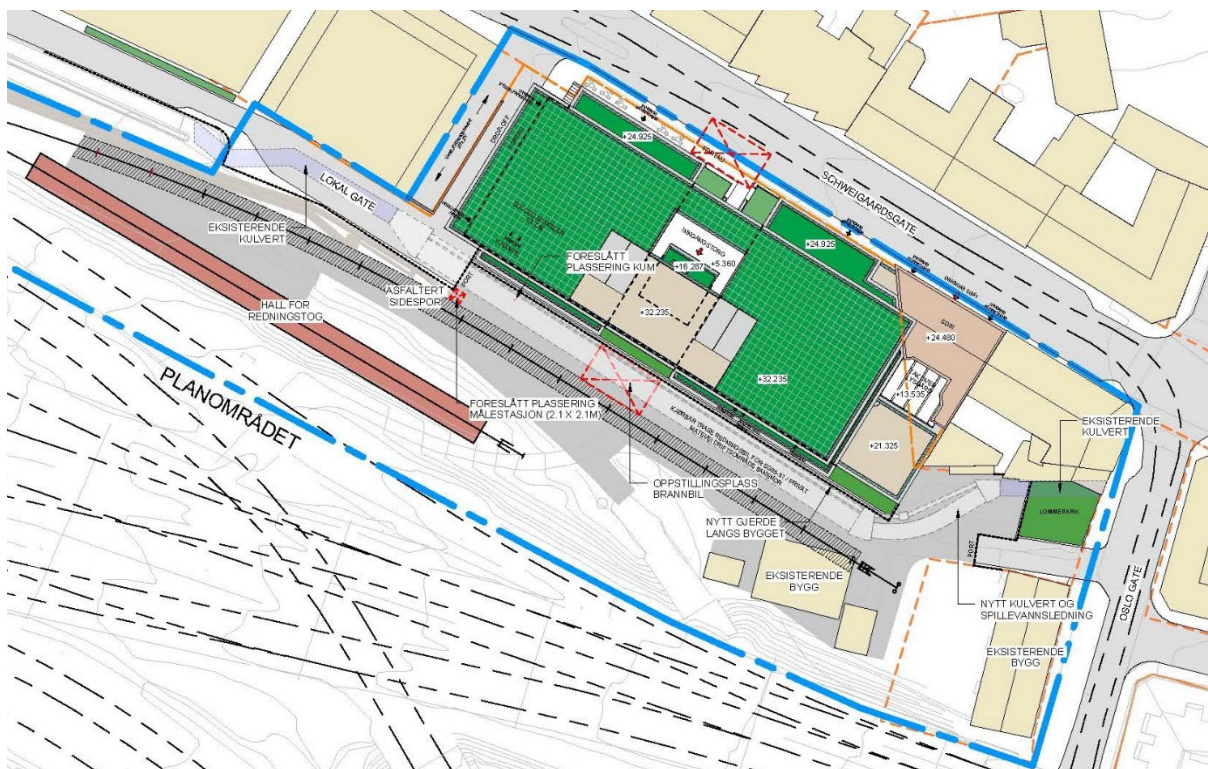
Det viktige for historiefortellingen om Oslo middelalderby er at det er et tydelig visuelt brudd i vannstrengen fra den nordvestre delen av det nye middelaldervannspeilet til bekkeløpet/flomløpet videre vestover starter på nordsiden av Schweigaards gate omtrent ved Hollendergata og Landbrukets plass.

Vi støtter PBEs omfattende argumentasjon mot planalternativ 1 og for planalternativ 2

Allerede en måned etter at byråden for byutvikling i november 2019 instruerte PBE om at den søndre delen av planområdet må avsettes til baneformål, og samtidig understreket at det må legges til rette for gjenåpning av Hovinbekken så langt det lar seg gjøre i bekkens historiske løp, kunne Bane NOR Eiendoms forslagsstiller Kristin Jarmund Arkitekter opplyse følgende (dok. 50/2, s. 28):

Det er oppnådd enighet mellom Bane NOR Eiendom og Bane NOR v/infrastrukturdivisjonen om ny grense for baneformål. Pga. driftstekniske og sikkerhetsmessige forhold vil nå grense for baneformål måtte settes i fasadeliv for nytt bygg i Schweigaards gate 41–51.

Som en følge av dette er hele området blitt gjerdet inn i alternativ 1. Jf. Bane NOR illustrasjonsskisse under av det fremtidige byplangrepet i planforslaget til offentlig ettersyn. Her vises både gjerdet og de låste portene inn til baneområdet ved henholdsvis lommeparken i sørøst og lokalgate i nordvest.



Ettersom kun beredskaps- og driftskjøretøy skal kunne komme innenfor portene, blokkerer dette muligheten for å etablere den viktige gang- og sykkelforbindelsen øst–vest gjennom planområdet, med kobling videre sørover via Nordenga bru.

Ved å etablere lastespor og hall for redningstog i den søndre delen av planområdet har Bane NOR i praksis selv prioritert lastespor og redningstog på bekostning av den utbyggingen av planområdets nordre del som Bane NOR Eiendom ønsker. Når opparbeidelse av park med gjenåpnet Hovinbekk og gang- og sykkelforbindelse øst–vest langs bekkestrekningen ikke lenger er mulig i den søndre delen av planområdet, måtte Bane NOR forvente at PBE ville utarbeide et eget planalternativ der parken flyttes til den nordre delen av planområdet. Gjennom selv å foreslå oppføring av bebyggelse i nordre del av planområdet har Bane NOR tydeliggjort at de ikke trenger nordre del til jernbaneformål.

Ved planoppstart la Oslo Elveforum og Hovinbekkens Venner i 2017 inn et bruksareal på ca. 7 000 m² langs Schweigaards gate på illustrasjonen som viste vårt forslag til arealbruk (gjengitt på s. 6 i dette brevet). Forutsetningen var da at hele den søndre delen av planområdet kan opparbeides som park. Når dette nå ikke lenger er mulig, og hele parken må legges i nordre del av planområdet, er vi enige med PBE i at det ikke lenger er aktuelt med oppføring av nye bygninger i noen del av planområdet, med unntak av mindre bygg, med et samlet bruksareal på inntil 200 m², som fremmer allmennhetens bruk av parken.

Ved å foreslå at lokalgata som Bane NOR Eiendom har lagt inn i nordvestre del av planområdet, og en liten flik av baneområdet ved lommeparken i sørøstre del, reguleres til offentlig park, sikrer PBE muligheten for både å åpne Hovinbekken i parken og å etablere en god gang- og sykkelforbindelse gjennom parken. Jf. plankartene for de to alternativene, gjengitt på s. 9 i dette brevet. PBEs forslag sikrer atkomst via port til det lukkede jernbaneområdet fra Oslo gate i øst. Uten bebyggelse i nordre del av planområdet forsvinner behovet for lokalgata i nordvest. Ved å asfaltere sidesporet et stykke lenger nordvestover enn vist på Bane NORs illustrasjonsskisse på forrige side (dvs. lenger enn det allerede er blitt asfaltert) vil Bane NOR, dersom det skulle være behov for det, kunne etablere en låsbar port for innkjøring til jernbaneområdet direkte fra lokalgata i forlengelsen av Platous gate.

Oslo Elveforum og Hovinbekkens Venner støtter PBEs omfattende argumentasjon mot alternativ 1 og for alternativ 2 i kapittel 4 (s. 69–75) og kapittel 6 (s. 82–102) i planforslaget.

Dersom alternativ 1 vedtas, går muligheten til å gjenskape nordre del av Oslo middelalderby med vannspeil, strandlinje, bekkeos og gjenåpnet Hovinbekk tapt.

Vi legger til grunn at PBE endrer sitt forslag til planbestemmelser for alternativ 2 slik at etablering av middelaldervannspeil med strandlinje og bekkeos sikres i bestemmelsene.

*

Planområdet ligger i et område med stort behov for flere lokale, grønne byrom, gratis møteplasser for barn og unge, og bedre overvanns- og flomhåndtering.

Både historiefortellingen om Middelalderbyen Oslo og dagens barn, unge og eldre i Gamlebyen Oslo trenger den parken med middelaldervannspeil, strandlinje, bekkeos og gjenåpnet Hovinbekk som Dronninga landskap illustrerer på s. 9 og 10 og på siste side i dette merknadsbrevet.



Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Hovinbekkens Venner

Per Østvold (sign.)
leder

Sidsel Andersen (sign.)
leder

Vedlegg:

Dronninga landskap: Planskisse av park på busstomta
Dronninga landskap: Beskrivelse av park på busstomta