

Plan- og bygningsetaten  
Postboks 364 Sentrum  
0102 Oslo

Deres ref.: 201308290  
Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 14. april 2014

## **INNSPILL TIL OPPSTART AV PLANARBEID OG MERKNADER TIL FORSLAG TIL PLANPROGRAM FOR NY BUSSTERMINAL, BISKOP GUNNERUS' GATE 14B OG NY JERNBANESTASJON/STASJONSHALL OSLO S**

Det vises til brev av 27. februar 2014 der vi varsles om oppstart av planarbeid og offentlig ettersyn av forslag til planprogram for ny bussterminal (Ruter AS), Biskop Gunnerus' gate 14B (KLP Eiendom) og ny jernbanestasjon/stasjonshall (Rom Eiendom). Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende innspill og merknader til oppstart av planarbeid og forslag til planprogram:

- **Hovedalternativ 1 med tilbaketrukket stasjonshall mot nord og sør, redusert utstrekning for Krystallen mot vest og uten tilleggsarealer over bussterminalen er langt bedre enn hovedalternativ 2.**
- **Vi er skeptiske til å legge ny bussterminal på lokk over sporområdet, men skal det først etableres en bussterminal her, er foreslått løsning med bussterminal på tvers (som muliggjør god tilknytning til KLP-bygget og tilstrekkelig avstand mellom lokket og Nylandsbrua/Akerselva) langt å foretrekke fremfor bussterminal over buttsporene.**
- **Ved bussterminal på lokk over sporområdet forutsetter vi at atkomst til bussterminalen ikke skjer fra Nylandsbrua, jf. at Oslo bystyre 28. november 2001 vedtok å be byrådet «arbeide for å redusere RV 4-trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles». Alternative atkomstløsninger synes ikke å ha vært utredet, og må utredes allerede i KU.**
- **Vi går imot bygging av høyhus på 97 m / 70 m bak Østbanebygningen (Fjordporten) og 100 m / 90 m ut mot Akerselva (KLP-bygget). Virkningene av foreslåtte byggehøyder og av alternative, vesentlig lavere byggehøyder må utredes grundig allerede i KU.**
- **KLP-bygget må trekkes betydelig lenger tilbake fra Nylandsbrua/Akerselvkulvertene, dvs. så langt tilbake at man får en god gjenåpning av Akerselva vest for elvekulvertene og et bredt grøntdrag mellom den gjenåpnede elva og KLPs bygg på hele strekningen fra Biskop Gunnerus' gate til jernbanens sporområde. Det bør avklares allerede i KU hvor bredt partiet mellom Nylandsbrua og KLP-bygget må være for å oppnå dette.**
- **Plansamarbeidets anbefaling av august 2013 om ikke å etablere noen gangkulvert langs Akerselva i forbindelse med den planlagte ombyggingen av Oslo S, og kun legge til rette for en eventuell fremtidig etablering av gangkulverten, bygger på sviktende premisser. Kostnadene knyttet til byggingen av gangkulverten er sterkt overvurdert, og nytten av gangkulverten er sterkt undervurdert. Kostnadene ved og nytten av en rampeløs (men universelt utformet) gangkulvert lagt langs vestsiden av vestre elvekulvert må utredes allerede i KU.**
- **Planområdet bør utvides slik at det i sør inkluderer arealet avgrenset av Oslo Atrium mot vest, Nylandsbrua mot øst og felt A14 mot sør, og slik at det i nord inkluderer arealet avgrenset av Oslo Spektrum og Vaterlandsparken mot nord og bebyggelsen langs Østre Tangent (Tollbygningen) og Olafiagangen mot øst.**

De fem siste kulepunktene omtales nærmere nedenfor, hvor vi samtidig presenterer konkrete forslag til endringer i planprogrammet og tillegg som bør tas inn i planprogrammet.

## Alternativ atkomstløsning til bussterminal på lokk over sporområdet

Legger man atkomsten til bussterminalen fra Nylandsbrua, vil man måtte beholde Nylandsbrua i all overskuelig fremtid, med mindre man sørger for å sette av arealer for en alternativ atkomst for bussene allerede nå. Inntil Nylandsbrua rives, blokkeres mulighetene for en åpning av Akerselvkulvertene både nord for og sør for sporområdet, jf. nødløsningen med å ta hull på østre elvekulvert og etablere et nytt elveløp på et 35 m langt parti av strekningen fra sporområdet til Dronning Eufemias gate. Tilsvarende nødløsning vil måtte benyttes mellom Biskop Gunnerus' gate og sporområdet, her ved å etablere et nytt elveløp vest for den vestre elvekulverten og ta hull på denne nede ved sporområdet for å lede elva inn igjen i kulverten.

I praksis er alternativene til bussatkomst fra Nylandsbrua, bussatkomst til terminalen fra Ring 1 / Østre Tangent i nord (jf. den gamle ideen om å knytte disse sammen via tunnel under Akerselva) eller fra Dronning Eufemias gate i sør. Atkomst fra vest synes uaktuelt. Atkomst fra nord vil måtte skje mellom Posthuset og det planlagte KLP-bygget eller gjennom selve KLP-bygget. Atkomst fra sør via Christian Frederiks plass synes uaktuelt med planlagt stasjonsbygning lagt nord-sør og den planlagte Fjordporten mellom Østbanebygningen og Hotel Opera. Atkomst fra sør mellom Oslo Atrium og Nylandsbrua er i praksis antakelig umulig med gjeldende regulering av 15. mai 2013 for felt A14.

Å etablere atkomst til bussterminalen fra sør mellom Hotel Opera og Oslo Atrium burde imidlertid la seg gjøre. Her er det så bredt at de to bussfeltene kan legges mellom oppkjørselen fra og nedkjørselen til parkeringskjelleren. En mindre justering av kjørefeltene ut mot Dronning Eufemias gate synes å være alt som skal til. Drosjenes atkomst til dagens taxiholdeplass må da flyttes, eksempelvis til Trelastgata, alternativt må taxiholdeplassen flyttes.

Ønsker man å redusere tallet på busser som krysser bilfeltene og trikkesporene i Dronning Eufemias gate, kan man lede alle fjernbusser (eventuelt også regionbusser) som skal vestover, vestover i Dronning Eufemias gate, mens alle fjernbusser og regionbusser vestfra som skal til bussterminalen, ledes via Ring 1, Nylandsbrua og Dronning Eufemias gate (inntil Nylandsbrua rives en gang i fremtiden).

Bygger man tilleggsarealer over bussterminalen slik som foreslått i hovedalternativ 2, jf. illustrasjonen på s. 15 i forslaget til planprogram, blokkeres muligheten for senere å etablere bussatkomst sørfra. Dersom forslagsstiller skulle få gjennomslag for å bygge tilleggsarealer over bussterminalen, bør løsningen justeres slik at bussatkomst fra Dronning Eufemias gate etableres under tilleggsarealene og samtidig med disse. Med hovedalternativ 1 holdes muligheten åpen for å etablere bussatkomsten senere, men den økonomiske besparelsen vil selvsagt være stor om denne bussatkomsten etableres nå, slik at en slipper de store kostnadene ved å koble bussterminalen til Nylandsbrua.

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 1.4.1:*

**«Med terminal og tilleggsarealer trukket ned mot Dronning Eufemias gate skal det også utredes bussatkomst til terminalen fra Dronning Eufemias gate under / integrert i ny bygningsmasse»** (tas inn til slutt i underpunktet «Løsninger med eller uten terminal trukket ned mot Dronning Eufemias gate»). **«Det skal utredes løsningsvarianter for atkomst fra Dronning Eufemias gate og Ring 1 / Østre Tangent»** (tas inn til slutt i underpunktet «Atkomst Nylandsveien, varianter», som samtidig endres til «Atkomst, varianter»).

## Fjern- og nærvirkningene av foreslåtte byggehøyder og alternative, lavere byggehøyder

Der det er planlagt høyhus, bør det utredes alternativer med stort spenn i byggehøyde, herunder med så lave byggehøyder (42 m) at bygningene ikke faller inn under høyhusdefinisjonen. Etter ønske fra Byantikvaren vil byggehøyde på 42 m bli utredet for KLP-bygget, mens det ikke er spesifisert hvilke alternative høyder som skal utredes for Fjordporten. For Biskop Gunnerus' gate 14B bør det ikke bare utredes «høyhus med byggehøyde på ca. 100 m», respektive «opp mot ca. 90 m», men også høyhus med byggehøyde på 60–65 m. For KLP-bygget bør sikt og utsyn mot bygget og omgivelsene blant annet dokumenteres fra Akrobaten (over spor 8), Hovedøya (brygga til Oslo Sjøskole), Hasleparken

(gressryggen rett vest for Hasle kirke) og Vaterlands bru (vestre brukar). Fra de to sistnevnte ståstedene bør utsynet også dokumenteres med Galleri Oslo revet og Lambda oppført.

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 1.4.2:*

**«Utbygging av Biskop Gunnerus' gate 14 B med høyhus med byggehøyde på 60–65 m»** (som nytt underpunkt). **«Sikt og utsyn mot Biskop Gunnerus' gate 14B blant annet fra Akrobaten, Hovedøya, Hasleparken og Vaterlands bru – fra de to sistnevnte ståstedene også med Galleri Oslo revet og Lambda oppført»** (som nytt underpunkt).

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 1.4.3:*

**«, herunder også med byggehøyde på 42 m»** (tas inn helt til slutt i siste underpunkt).

Forslaget om høyhus på 100 m i Biskop Gunnerus' gate 14B, begrunnes slik i planprogrammet (s. 20): «Eiendommen er egnet for høyhus, da den med sin beliggenhet nært opp til Postgirobygget og Oslo Plaza vil skape et bebyggelsesmessig tyngdepunkt i sentrum av byen. Høyhuset er plassert på tomtens østre del, med den korteste fasadelinjen ut mot fjorden. På den måten skaper bygningen en triangellignende komposisjon sammen med de to øvrige høyhusene, samtidig som det gir best mulig utsyn fra byen og ut mot fjorden i nord-sørlig retning i tråd med det strukturelle valget for Barcode.»

Som Miljøforeningen Akerselvas Venner påpekte i merknadsbrev 1. mars 2010 (PBE-sak 200813447, dok. 64, fil 5, s. 4) til forslag til områdeprogram for Oslo S:

Allerede i dag gror Oslo Plaza og Postgirobygget sammen til en barriere sett både fra fjorden og fra byen bak, jf. opprisset på s. 63. Dette innrømmes da også i områdeprogrammet hvor det heter at disse to «høyhusene leses som et samlet volum fra flere hold i byen» da det er «relativt kort avstand» mellom de to høyhusene (s. 60). [...] De to nye høyhusene vil bidra til å forsterke barriereeffekten radikalt ved å danne en sammenhengende vegg (stedvis med ett eller to himmelgløtt imellom) sett fra en langt større del av sektoren på 360 grader rundt de fire høyhusene enn tilfellet nå er rundt dagens to høyhus. Symptomatisk nok visualiserer områdeprogrammet for Oslo S ikke den samlede virkningen av de fire høyhusene verken fra bysiden eller sjøsiden. Slike visualiseringer burde selvsagt vært gjort fra hele sektoren på 360 grader rundt høyhusene før man fremmet forslag om lokalisering av nye høyhus i planområdet.

Områdeprogrammets beskrivelse av barrierevirkningen – «Dette gjør at høyhusene leses som et samlet volum fra flere hold i byen» – ble etter dette fjernet fra områdeprogrammet før oversendelse til politisk behandling (sammenlign dok. 34, fil 8, s. 60 og dok. 91, fil 2, s. 59, der også formuleringen om risikoen for at høyhusene «vokser sammen til en massiv klynge som kaster brede skygger» er fjernet).

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 2.3.4:*

**«Virkningen av eksisterende og foreslåtte høyhus rundt Oslo S skal visualiseres fra hele sektoren på 360 grader rundt høyhusene, med ulike alternative høyder for de to nye høyhusene, herunder også med høyder på 42 m»** (tas inn til slutt under «Utredningsbehov»).

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 2.5.2:*

**«og den blågrønne korridoren langs Akerselva. Sol- og skyggeforhold skal dokumenteres ikke bare for kl. 9, 12, 15 og 18, men også for kl. 13:30 og 16:30, og ikke bare for vårjevndøgn og sommerverv, men også for 22. februar, 22. april og 22. mai»** (tas inn til slutt under «Utredningsbehov»).

### **Hvor langt må KLP-bygget trekkes tilbake fra Nylandsbrua/Akerselvkulvertene?**

I planprogrammets omtale av planstatus for Oslo S-området gjengis en av områdeprogrammets sentrale føringer for utviklingen av knutepunktet Oslo S (s. 8): «Åpning av Akerselva: *I utviklingen av planområdet bør gjenåpning av Akerselva nordfra fram til sporområdet prioriteres, og nye bygninger og konstruksjoner tilpasses en grønn korridor langs elva.*»

Dette er et klart signal om at gjenåpning av Akerselva bør prioriteres ikke bare nord for Biskop Gunnerus' gate, men også mellom Biskop Gunnerus' gate og sporområdet. Nye bygninger på denne elvestrekningen, dvs. KLP Eiendoms prosjekt i Biskop Gunnerus' gate 14 B, må følgelig plasseres slik at bygningsmassen muliggjør en gjenåpning av Akerselva med en grønn korridor langs elva.

Prinsippet om at KLP-bygget skal tilpasses en grønn korridor langs ei gjenåpnet elv er imidlertid blitt snudd på hodet i utredningsarbeidet som ledet opp til plansamarbeidets rapport «Utvikling av kollektivknutepunktet Oslo S» av august 2013. I Rambøll-rapporten fra desember 2012 om «Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet» (delutredning C) gjengis oppdragsgivers premisser for delutredningen. I premiss 5 heter det at KLP-prosjektet allerede «har lagt til rette for åpning av Akerselva» (PBE-sak 201308290, dok. 22, fil 7, s. 3). Rambøll understreker også selv at planene for KLP-bygningen «vil ligge som premiss for delutredningen» (s. 3). Et annet premiss fastsatt av oppdragsgiver er at Nylandsveien og Nylandsbrua skal ligge fast (s. 3), dvs. at brua eksempelvis ikke kan flyttes østover slik PBE foreslo i områdeprogrammet for Oslo S.

Basert på premissene for oppdraget konkluderer Rambøll med at den 22 m brede passasjen mellom Akerselvkulvertene/Nylandsbrua og KLP-bygningen er for smal til at Akerselva bør åpnes vest for elvekulvertene (s. 16). Sør for sporområdet, der Akerselva i disse dager er i ferd med å åpnes øst for elvekulvertene med grøntareal og gangareal mellom ei gjenåpnet elv og PWC-bygget, er avstanden mellom Nylandsbrua og PWC-bygget ca. 35 m, og selv dette gir en trang gjenåpningsløsning. For å få en akseptabel løsning nord for sporområdet, med Akerselva gjenåpnet vest for elvekulvertene med grøntareal og gangareal mellom ei gjenåpnet elv og KLP-bygget, må KLP-bygget trekkes 35–40 m vekk fra Akerselvkulvertene/Nylandsbrua.

Det er helt uakseptabelt med en så smal passasje som 22 m mellom Akerselvkulvertene/Nylandsbrua og KLP-bygget. Det betyr i praksis å legge opp til at Akerselva først gjenåpnes fra Biskop Gunnerus' gate til sporområdet når Nylandsbrua eventuelt rives om en generasjon eller to, slik at elvekulvertene under brua kan åpnes. Dette ville da også være i strid med den omtalte føringen i områdeprogrammet for Oslo S om åpning av Akerselva: «*I utviklingen av planområdet bør gjenåpning av Akerselva nordfra fram til sporområdet prioriteres, og nye bygninger og konstruksjoner tilpasses en grønn korridor langs elva.*» Jf. omtalen av Akerselva i planprogrammets beskrivelse av planområdet med omgivelser (s. 6–7): «Sør for sporområdet foreligger planer om å forkorte kulverten, og det er gjennom Oslo S områdeprogram føringer om åpning av elveløpet også nord for sporområdet, med grønn korridor langs elveløpet, som legger føringer for ny bebyggelse langs elven.»

Alternativet til å øke avstanden mellom Nylandsbrua og KLP-bygget fra 22 m til 35–40 m er at dagens to elvekulverter gjenåpnes i forbindelse med utbyggingen av Biskop Gunnerus' gate 14B, enten ved at Nylandsbrua rives (denne løsningen er klart å foretrekke) eller ved at begge kulverttakene og veggen mellom kulvertene fjernes, samtidig som man sørger for tilstrekkelig fundamentering av Nylandsbrua. Ved behandlingen av detaljreguleringsplanen for Akerselvallmenningens nordre del, dvs. strekningen fra sporområdet til Dronning Eufemias gate, ble det hevdet at elvekulvertene under Nylandsbrua ikke kunne åpnes, og det nettopp av hensyn til fundamenteringen av Nylandsbrua. Jf. at søylene for Nylandsbrua er fundamentert direkte på kulvertenes vestvegg, midtvegg og østvegg.

Rambøll-rapporten gjør ikke noe forsøk på å vise hvordan fundamenteringen av Nylandsbrua kan ivaretas dersom de to elvekulvertene åpnes under brua på strekningen fra Biskop Gunnerus' gate til jernbanens sporområde. I stedet for å åpne elvekulvertene fra Biskop Gunnerus' gate til sporområdet legger Rambøll fast dekke for sykler (parkering) og biler (av- og påstigning) under Nylandsbrua (s. 16).

Legger man til grunn at Nylandsbrua verken vil bli revet, sideforskjøvet eller fundamentert på ny i forbindelse med realiseringen av planprogrammet for Oslo S, må KLP-bygningen trekkes så langt tilbake fra Nylandsbrua at man får en god gjenåpning av Akerselva vest for elvekulvertene og et bredt grøntdrag mellom den gjenåpnede elva og KLPs planlagte nybygg.

Med åtte bilfelt ved siden av hverandre – fire der Østre Tangent munner ut i Schweigaards gate og fire på Nylandsbrua – er det helt nødvendig at avstanden mellom Nylandsbrua og KLP-bygget økes fra 22 m til 35–40 m for at den såkalte blågrønne korridoren langs Akerselva skal bli noe mer enn en gråsvart eksoskorridor.

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 1.4.2:*

**«For eventuelle løsninger som forutsetter hel eller delvis gjenåpning av elvekulvertene, skal kostnader og tekniske løsninger knyttet til ny fundamentering av Nylandsbrua dokumenteres. For løsninger der Akerselva åpnes vest for elvekulvertene, skal det dokumenteres at bygningsmassen i Biskop Gunnerus' gate 14B er trukket tilstrekkelig tilbake fra Nylandsbrua til at man får en bred og god gjenåpning av Akerselva med et bredt grøntareal og gangareal langs elvas vestsida (tas inn til slutt under «Mulighetsstudie, alternative løsninger for gjenåpnet Akerselv nord for sporområdet»).**

Blant temaene som forutsettes utredet i de enkelte detaljreguleringsplanene, sies det følgende i pkt. 3.2 i planprogrammet om temaet «Akerselva» i forbindelse med omtalen av Biskop Gunnerus' gate 14B:

«Det skal utredes nærmere behov for utbyggingsavtale i forbindelse med gjenåpning av Akerselva nord for sporområdet, med grøntareal, turvei og planting av trær.»

«Det skal utredes behov for rekkefølgebestemmelse om opparbeidelse av vestbredde av Akerselva nord samtidig med ferdigstilling av bebyggelsen.»

For å sikre at Akerselva blir gjenåpnet og vestbredden ferdigstilt i forbindelse med realiseringen av byggeplanene for Biskop Gunnerus' gate 14B, er det helt nødvendig med en utbyggingsavtale og en rekkefølgebestemmelse. Det må fremgå av reguleringsbestemmelsene at Akerselva skal være gjenåpnet og vestbredden opparbeidet før midlertidig brukstillatelse gis for bygningsmassen i Biskop Gunnerus' gate 14B.

*I forslaget til planprogram bør underpunktet om Akerselva i pkt. 3.2 endres slik at underpunktet lyder:*

**«Det skal utredes nærmere hvordan utbyggingsavtalen i forbindelse med gjenåpning av Akerselva fra jernbanens sporområde til Biskop Gunnerus' gate, med grøntareal, turvei og planting av trær, bør utformes.»**

**«Det skal utredes nærmere hvordan rekkefølgebestemmelsen om gjenåpningen av Akerselva og opparbeidelsen av Akerselvas vestbredd (fra jernbanens sporområde til Biskop Gunnerus' gate) samtidig med ferdigstillingen av bebyggelsen, bør utformes.»**

### **Gangkulvert under jernbanens sporområde langs vestsiden av Akerselvkulvertene**

Rambøll-rapporten «Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet» fra desember 2012 viser en langt bedre forbindelse under jernbanens sporområde enn den løsningen som Rambøll skisserte for Oslo Elveforum i mars 2008. I stedet for en enkel og flomutsatt gangveiløsning inne i den østre Akerselvkulverten (2008) opererer Rambøll nå (2012) med en bred, separat gangkulvert med flomsikre vinduer inn mot elvekulverten og trapper/heiser opp til alle plattformene på Oslo S. Rambøll dokumenterer at det er teknisk mulig å legge gangkulverten både rett øst for østre elvekulvert og rett vest for vestre elvekulvert.

I rapporten argumenterer Rambøll overbevisende (s. 10–11) for at universell tilgjengelighet mellom gangkulvert og perrong ikke kan løses ved bruk av rampe, men må løses med heis i kombinasjon med en trappeløsning (10 trapper og 10 heiser kreves for å betjene dagens 19 spor på Oslo S fra kulverten). Det er derfor overraskende at rapporten kun drøfter og presenterer rampeløsninger for gangkulvertens møte med omgivelsene nord og sør for sporområdet. Dette desto mer som de lange rampene opp til Biskop Gunnerus' gate i nord og Dronning Eufemias gate i sør har en rekke ulemper også ut over det å etablere en dyp og skjæmmende skjæring langs Akerselva. Nord for sporområdet vil eksempelvis rampa fra en gangkulvert vest for Akerselva, slik Rambøll påpeker, «komme opp midt i det planlagte adkomstarealet / forplassen til KLP-bygningen og dele arealet i to» (s. 16). Denne rampa legger samtidig beslag på arealer som kunne vært brukt til å åpne Akerselva vest for dagens elvekulverter på strekningen fra sporområdet til Biskop Gunnerus' gate.

Ved å bruke trapp i kombinasjon med heis ikke bare vest/øst på perrongene, men også mot nord og sør i gangkultvertens forlengelse, vil gangkultverten kunne avsluttes på det stedet som er mest gunstig med tanke på omgivelsene nord og sør for sporområdet. For å sikre korte forbindelser til togplattformene og den planlagte bussterminalen på lokk over sporene bør en velge å legge gangkultverten på vestsiden av Akerselva. Nord for sporområdet kan kultverten avsluttes med trapp og heis rett nord for den planlagte innkjøringen til KLP-bygget, dvs. nord for den røde pila på illustrasjonen på s. 17 i Rambøll-rapporten. Alternativt kan kultverten her avsluttes med ei gangbrygge langs Akerselva, trapp og rampesystem å la rampeløsningen mellom Nylandsbrua og PWC-bygget. Sør for sporområdet bør gangkultverten avsluttes mot sør med trapp og heis enten rett på sørsiden av Trelastgata eller, og antakelig bedre, rett sør for felt B25d (feltet som er regulert til kjørevei for den planlagte bilrampa fra rundkjøringen øst for Akerselva ned til parkeringskjelleren vest for Akerselva). Dette gir gode gangforbindelser fra trappa/heisen videre sørover til Dronning Eufemias gate både på østsiden og vestsiden av den planlagte bebyggelsen i felt A14 vest for Nylandsbrua. Via det allerede regulerte gangarealet under Nylandsbrua (på lokket til elvekultvertene) sikres samtidig gode forbindelser sørøstover 1) i retning PWC-bygget og videre sørover til buss- og trikkeholdeplassene i Dronning Eufemias gate på østsiden av Akerselva og 2) til gangbrygga langs østsiden av Akerselva med gangforbindelse ut til Lambda og sjøen.

I plansamarbeidets rapport «Utvikling av kollektivknutepunktet Oslo S» fra august 2013 konkluderes det med at etablering av gangkultvert langs Akerselva med plattformkomster «gir store driftsforstyrrelser for togtrafikken, og høye investeringskostnader», at det finnes «gode alternativer til en østre adkomst til plattformene», og at gangkultvert «derfor ikke [anses] som aktuelt som del av helhetsgrepet for Oslo S i denne omgang», men at «det bør [...] legges til rette for at dette eventuelt kan gjennomføres på et senere tidspunkt» (s. 46). Også i planprogrammet for Oslo S konkluderes det på samme måte.

I Rambøll-rapporten er det anslått en kostnad på 500 mill. kr for etablering av gangkultvert langs elva under sporene, med ramper mot nord og sør (lengde for kultvert + ramper: 330 m). Med trapp og heis i stedet for rampe mot nord og sør reduseres kultvertens lengde til ca. 225 m, og dermed også kostnadene. COWI-rapporten av 13. mai 2013, som vurderte kostnadene ved å utvide dagens gangkultvert under sporene (gangkultverten lenger inn mot Stasjonshallen), endte opp med et kostnadsanslag på ca. 400 mill. kr ekskl. moms, rigg, drift, prosjektering, byggeledelse m.m., og det uten å legge inn kostnadene knyttet til forlengelse av dagens kultvert nord og sør for sporområdet. Kostnadene ved etablering av gangkultvert langs Akerselva må etter dette antas å være i samme størrelsesorden som kostnadene knyttet til den planlagte utvidelsen av dagens gangkultvert lenger inn mot Stasjonshallen.

I rapporten «Utvidelse av personkultvert, Oslo S» av 6. mai 2013 undersøker Rambøll de driftsmessige konsekvensene for togtrafikken av å utvide dagens gangkultvert inn mot Stasjonshallen. Samlet byggetid (ekskl. forberedende arbeider, natte- og helgestengning), fordelt på sju byggetrinn, er anslått til 68 uker (s. 18). Dersom gangkultverten langs Akerselva bygges samtidig med utvidelsen av gangkultverten inn mot Stasjonshallen, vil dette ikke skape ytterligere driftskonsekvenser for togtrafikken for seks av de sju planlagte byggetrinnene. For ett av byggetrinnene vil det være nødvendig å stenge to og to buttspor, noe som øker den totale byggetiden med 4–12 uker.

Rambøll viser samtidig til at innføringen av Follobanen vil føre til lengre brudd i togtrafikken ved Oslo S, og anbefaler at arbeidet med å utvide gangkultverten under sporområdet samordnes med Follobanearbeidene slik at konsekvensene for togtrafikken samlet sett blir minst mulig (s. 14). Også byggingen av ny bussterminal over sporområdet vil føre til store driftsmessige konsekvenser for togtrafikken.

Ved god samordning med byggingen av Follobanen, byggingen av ny bussterminal over sporområdet og utvidelsen av dagens gangkultvert inn mot Stasjonshallen vil det å bygge gangkultvert langs Akerselva antakelig ikke føre til at bruddet i togtrafikken ved Oslo S blir noe lengre enn det uansett vil måtte bli.

Vi frykter at gangkultverten langs Akerselva aldri blir bygd dersom den ikke bygges samtidig med den nye bussterminalen og utvidelsen av dagens gangkultvert lenger inn mot Stasjonshallen. Å bygge gangkultverten langs Akerselva på et senere tidspunkt vil bli svært kostbart, grunnet store forstyrrelser for togtrafikken. Bygges gangkultverten nå, unngår man to runder med kostbare driftsforstyrrelser.

Når det i rapporten fra plansamarbeidet heter at det finnes gode alternativer til en østre atkomst til plattformene, så har en antakelig 1) den utvidede kulverten inn mot Stasjonshallen, 2) de planlagte passasjene gjennom Biskop Gunnerus' gate 14B og 3) Nylandsbrua i tankene. Ikke bare dagens lite kjente og lite brukte gangkulvert, men også Nylandsbrua vil kunne gi atkomst til plattformene både nordfra og sørfra – Nylandsbrua via fordelingsplanet under den nye bussterminalen og nedgangene derfra til jernbanepattformene. Koplingen til Nylandsbrua er kommentert slik i rapporten fra plansamarbeidet (s. 76): «Nylandsveien utvikles som forbindelse på tvers av sporområdet, og det legges til rette for gående og syklende over Nylandsbrua. Nylandsbrua utvikles også som utgang mot øst fra togplattformene, ved at bussterminalen benyttes som østre utgang. Behovet for en ytterligere adkomst til plattformene fra østre ende av plattformene vurderes senere.» Formuleringen er også gjengitt i planprogrammet for Oslo S (s. 11).

Gangatkomsten til jernbanepattformene via Nylandsbrua og fordelingsplanet under bussterminalen vil bli vesentlig lengre enn en gangatkomst via en ny gangkulvert vest for Akerselva, jf. blant annet tenkt plassering av rulletrapper fra fordelingsplanet ned til jernbanepattformene. En gangkulvert langs vestsiden av Akerselva vil også bli langt mer attraktiv for gående enn Nylandsbrua noen gang vil kunne bli. En slik gangkulvert vil bli en svært viktig forbindelseslinje fra Grønland til Oslo S, Munch-museet og sjøen, og fra Bjørvika til Oslo S og Grønland, og vil også bety enormt for turveilenken langs elva mellom Maridalsvannet og fjorden.

I de analysene av personstrømmer, destinasjoner og byttemønstre på Oslo S som Rambøll har utført for plansamarbeidet, jf. delutredning D1, har Rambøll ikke lagt inn ny gangkulvert vest for Akerselva i en eneste av sine beregninger. Basert på de modellforutsetninger som Rambøll selv gjør, at valgt gangrute mellom to målpunkter er basert på korteste gangavstand, vil store deler av personstrømmene som Rambøll i 2030 antar vil benytte den utvidede kulverten inn mot Stasjonshallen (jf. figur 10 og 13 i delutredning D1), i stedet velge å benytte den nye gangkulverten vest for Akerselva dersom denne blir bygd. Denne effekten vil forsterkes ytterligere av at passasjerer som benytter tog hyppig, gjerne velger vogn på toget ut fra nærhet til inngang/utgang.

Heller ikke i kapasitets- og sikkerhetsutredningen for personflyt på plattformene på Oslo S (delutredning D2) har Rambøll analysert noe alternativ med ny gangkulvert vest for Akerselva, selv om en slik kulvert antakelig vil gi både lavest gjennomsnittstetthet og lavest makstetthet av personer på den vestlige delen av plattformene. Gangkulvert langs Akerselva sikrer også en god rømningsvei mot øst fra plattformene.

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 1.4.4:*

**«Som videreføring av Rambølls utredning av gangkulvert langs Akerselva under sporområdet (delutredning C) skal det utredes hvordan en gangkulvert lagt umiddelbart vest for Akerselva best kan avsluttes med trapp og heis nord og sør for sporområdet. Kostnadene ved løsningen skal også utredes»** (tas inn som eget underpunkt «Etablering av gangkulvert langs Akerselva»).

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 2.1.1:*

**«herunder atkomst fra ny gangkulvert under sporområdet lagt umiddelbart vest for Akerselva»** (tas inn til slutt i setningen «Det er imidlertid behov for supplerende vurderinger/utredninger når det gjelder jernbanestasjonens inngang nord og atkomster til sporområdet fra øst» i underpunktet «Utredningsbehov»).

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 2.2.1:*

**«og etablering av ny gangkulvert under sporområdet lagt umiddelbart vest for Akerselva»** (tas inn helt til slutt under «Utredningsbehov»).

*I forslaget til planprogram bør følgende tas inn i pkt. 2.2.2:*

**«Det skal vurderes om det er mulig å samordne byggingen av gangkulvert langs Akerselva med utvidelsen av dagens gangkulvert inn mot Stasjonshallen, byggingen av ny bussterminal på lokk over sporene og byggingen av Follobanen på en slik måte at de samlede trafikkforstyrrelsene ikke øker»** (tas inn som eget strekpunkt under «Utredningsbehov»).

## Utvidelsen av planområdet

Planområdet foreslås utvidet i sør ned mot felt A14 slik at endepunktet for foreslått gangkulvert langs Akerselva (trapp og heis mot sør) havner innenfor planområdet. Dersom gangkulverten under sporområdet alternativt avsluttes med en rampeløsning mot sør, må planområdet utvides helt ned til Dronning Eufemias gate.

Planområdet foreslås utvidet i nord for å påskynde gjenåpningen av Akerselva mellom Vaterlandsparken og Biskop Gunnerus' gate. Jf. den interessante løsningen for gjenåpning og utvidelse av Akerselva, med parkdrag på vestsiden av elva, som skisseres på s. 14–15 i Rambøll-rapporten av 12. desember 2012 (delutredning C). Det er viktig at gjenåpningen av Akerselva nord og sør for Biskop Gunnerus' gate ses i sammenheng. Dermed får man samtidig det beste grunnlaget for å vurdere hvor turveien langs vestsiden av Akerselva og personstrømmene fra Biskop Gunnerus' gate 14B bør krysse Biskop Gunnerus' gate. Etter vårt syn bør kryssing skje planfritt, under gata. At utvidelsen mot nord også inkluderer et parti av Østre Tangent vest for Tollbygningen, er for å sikre en god samordning av bilatkomsten til KLP-bygget og avslutningen av gangkulverten mot nord (med trapp og heis).

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Ida Fossum Tønnessen (sign.)

Thrond Berge Larsen (sign.)

Kopi

- Bydel Gamle Oslo
- Bydel Sentrum c/o Bydel St. Hanshaugen
- Akershus fylkeskommune
- Riksantikvaren
- Byantikvaren
- Byrådsavdeling for byutvikling
- Byutviklingskomiteen
- Bymiljøetaten
- Oslo Byes Vel
- Oslo og Omland Friluftsråd
- Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo