

Samferdsels- og miljøkomiteen  
Rådhuset  
0037 Oslo

Sak 93/18 i Samferdsels- og miljøkomiteen  
Vår saksbehandler: Are Eriksen (are.eriksen@getmail.no)

Oslo, 11. september 2018

## **PERMANENT BRUFORBINDELSE MELLOM SUKKERBITEN OG SØRENGA ER EN DÅRLIG IDE**

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har registrert at byråd Lan Marie Berg i notat 330/2017 av 1. desember 2017 og notat 350/2017 av 8. desember 2017 har besvart spørsmål om brua over til Sørenga fra Eivor Evenrud (R) og Espen Ophaug (V).

I notatet av 1. desember 2017 skrev byråden at «kommunen legger opp til en permanent broforbindelse mellom Sørenga og Sukkerbiten, men at den midlertidige broen blir værende inntil Havnepromenaden er ferdigstilt i området». I notatet av 8. desember 2017 skrev byråden at «den midlertidige broen videreføres inntil Havnepromenaden i området er ferdigstilt, og man har en alternativ gangtrasé. Byrådet har ennå ikke vurdert hva som vil bli den permanente løsningen i området».

Etter først å ha signalisert at kommunen legger opp til en permanent broforbindelse, holdt byråden det allerede ei uke senere langt mer åpent hva den permanente løsningen vil bli, det vil si om det vil bli noen permanent broforbindelse til Sørenga.

Eirik Lae Solberg (H) fremmet 1. juni 2018 privat forslag om permanent broforbindelse til Sørenga. Forslaget skal behandles i Samferdsels- og miljøkomiteens møte 12. september 2018 (sak 93/18).

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel ba i brev av 27. juni 2018, med svarfrist 1. november 2018, Bymiljøetaten om å vurdere om det er formålstjenlig med ei permanent bru over til Sørenga fra Sukkerbiten, eventuelt med andre tilkoblingsmuligheter enn dagens midlertidige bru.

I påvente av tilbakemeldingen fra BYM har byråd Lan Marie Berg i notat 187/2018 av 17. august 2018 konkludert slik:

Inntil det er avklart hva som er faktisk behov og muligheter i området, mener jeg det er prematurt å vedta at det skal være en permanent bro, da det foreløpig ikke er gitt at dette vil være den beste løsningen på sikt.

Vi er enige med byråden i at det er prematurt å vedta ei permanent bru. Ja, etter vårt syn vet vi allerede tilstrekkelig til å kunne trekke den endelige konklusjonen i denne saken:

**Det bør ikke etableres noen permanent broforbindelse over til Sørenga.**

### Det blir kortere å gå rundt Bispevika enn mange synes å tro

Sjøarealet i Bispevika vil bli redusert med ca. 1/3 ved at deler av boligfeltene B6a, B6b, B8a, B9a og B9b bygges ute i sjøen i den nordøstre delen av Bispevika. Dette fører til at det blir kortere å gå rundt Bispevika når området er ferdig utbyggt og Havnepromenaden er ferdig enn det mange synes å tro.

Det blir dermed forholdsvis lite å spare i gangavstand ved å bygge ei permanent bru over til Sørenga.

**For alle praktiske formål snakker vi om en forskjell i gangtid på 2–3 minutter eller mindre, jf. vedlegget «Gangavstander med og uten permanent bru til Sørenga» på side 5.**

### Kollektivbetjeningen av Sørenga

Kollektivbetjeningen er i dag elendig, med buss 85 til Sørenga (stoppestedet ligger i Kongsbakken) kun én gang i timen (to i rushen). Det viktigste stoppestedet for de som skal til Sjørengutstikkeren, er i dag bussholdeplassen Bjørvika (i fremtiden også trikkeholdeplass) i Dronning Eufemias gate. Gangavstanden herfra til sørøstre brukar er 615 m med dagens gangbru, og blir 645 m uten gangbru når Havnepromenaden er ferdigstilt. Videre ut til Sørenga sjøbad er det ca. 300 m, dvs. alt i alt nesten én kilometer å gå.

Med trikken på plass vil holdeplassen Bjørvika bli enda viktigere enn i dag, og vil kunne betjene den fremtidige bebyggelsen i Bispevika nord og Bispevika sør på en god måte. Dessverre ble forslaget om trikking rundt Middelalderparken ikke fulgt opp. En trikkeholdeplass i Kong Håkon 5.s gate øst for Kongsbakken ville ha gitt god kollektivdekning til Sjørengutstikkeren og (via planlagt bru over til Middelalderparken) til de sentrale delene av Middelalderparken, med Mariakirken, Kongsgården og Lokomotivverkstedet. Denne trikkeholdeplassen ville også ha forbedret betjeningen av Bispevika sør.

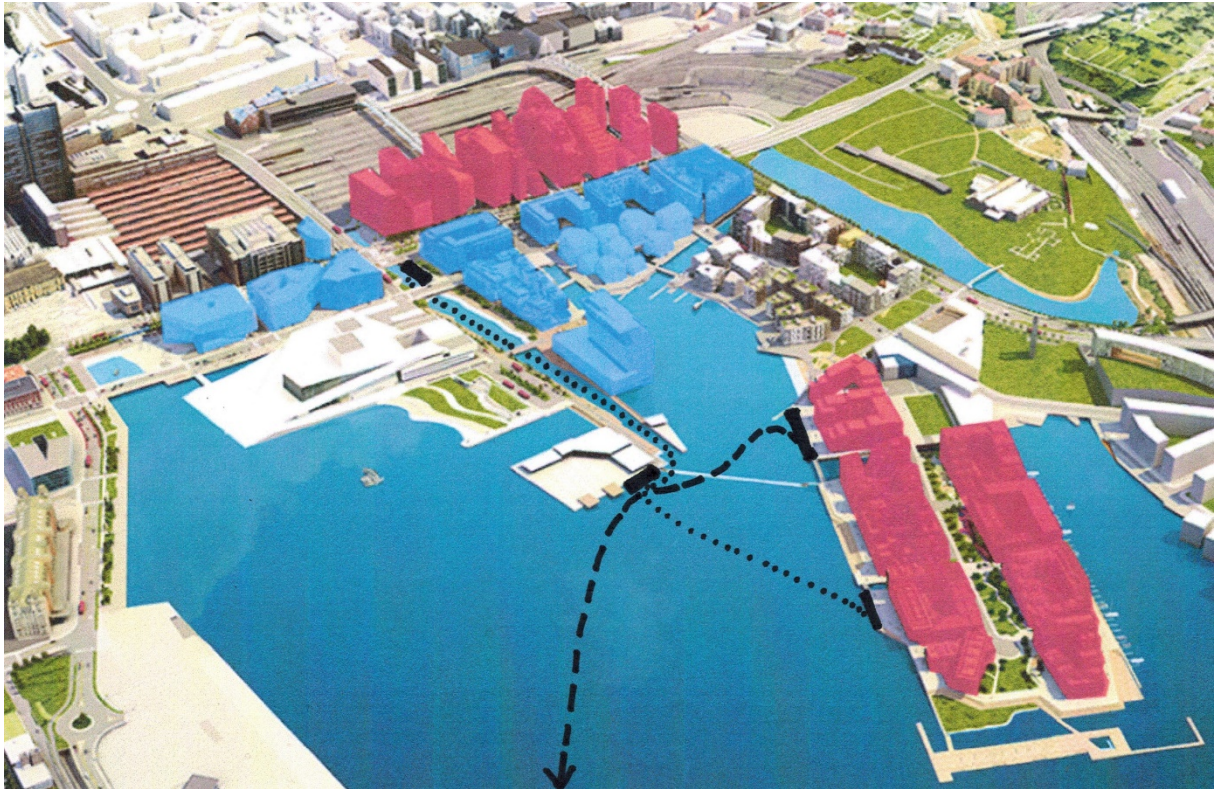
Gangavstanden fra nylig regulert holdeplass for buss og trikk i Bispegata til Sjørengutstikkeren er større enn fra holdeplassen Bjørvika, slik at ingen på Sørenga, og også svært få andre, vil benytte denne holdeplassen om Bispegata ferdigstilles i tråd med vedtatt detaljregulering. Bispegata burde vært regulert uten buss og trikk, og langt smalere slik at middelalderens Bispeallmenning kunne blitt rekonstruert.

Bussbetjeningen av Sørenga bør styrkes umiddelbart, og vil senere kunne bli ytterligere forbedret når bebyggelsen i Bispevika nord og Bispevika sør er ferdigstilt og Rostockgata tas i bruk som busstrasé. Etter hvert som boligbebyggelsen i D-feltene fra Lohavn videre ut til Kongshavn kommer på plass, vil passasjergrunnlaget for hyppige bussavganger året rundt øke betydelig.

I sommerhalvåret/turistsesongen bør bussene suppleres med elferger. Dagens trebrygge langs østsiden av Akerselva mellom Dronning Eufemias gate og Operagata bør forsterkes slik at den kan benyttes som fergekai, jf. at det herfra kun er noen få meter til Bjørvika holdeplass (buss og trikk). Vi foreslår at ferga legger til langs sørsiden av Sukkerbiten ved Akerselvas utløp, og at den på Sørenga går til kai rett sørvest for Ytre kanal, dvs. rett innenfor Sørenga sjøbad.

Fra regulert fergekai på Sjørengutstikkeren ved «Sjøbar» (sørvest for badestranda ved Kongsbakken og med kort vei til Middelalderparken) bør ei større ferge sommerstid frakte turister og badende via sørsiden av Sukkerbiten (nærhet til Munchmuseet, Operaen og badestranda mellom Sukkerbiten og Operaen), Vippetangen (nærhet til Akershus festning) og Munkebyrga på Hovedøya (kloster, bading m.m.) til Bygdøynes (nærhet til Kon-Tiki Museet, Frammuseet og Norsk Maritimt Museum, og via buss videre til Norsk Folkemuseum, Vikingskipshuset og badeplassen på Huk).

Fergekaiene på Sørengutstikkeren, Sukkerbiten og i Akerselva er vist med svarte rektangler på 3D-illustrasjonen under, foreslåtte fergeruter med svarte prikker og streker.



Av illustrasjonen fremgår det samtidig hvor små forskjellene i gangavstand med og uten bru over til Sørenga vil være når Havnepromenaden rundt Bispevika er ferdig opparbeidet.

#### Alternativ bruplassering, åpenhet mot fjorden og atkomst for ferger og småbåter

Flytter en sørøstre brukar lenger ut på Sørengutstikkeren, vil forskjellene i gangavstand til brukaret øke noe, men marginalt. Bruas lengde og byggekostnad vil øke, samtidig som færre av beboerne på Sørenga vil få kortere gangavstand, dvs. ha nytte av brua. Flytter en sørøstre brukar lenger inn på Sørengutstikkeren, kommer brukaret i konflikt enten med regulert fergekai mellom Kongsbakken og Indre kanal eller med planlagt badeplass i Kongsbakken. Legges brukaret enda lenger inn, vil brua ikke lenger ha noen verdi/funksjon. Dagens plassering av sørøstre brukar, rett utenfor Indre kanal, er etter vårt syn optimal dersom man skal etablere ei permanent bru. Men det bør man ikke.

Nordvestre brukar kan i praksis kun plasseres to steder, enten som i dag eller på Munchutstikkeren. Legges brukaret nord for Munchmuseet, dvs. på østsiden av Edvard Munchs plass, mister brua sin funksjon/verdi. Den vil samtidig bli svært lang. Legges nordvestre brukar på Munchutstikkeren, vil trengselen av personer foran inngangen til Munchmuseet og på den smale utstikkeren bli svært stor. Samtidig øker gangavstanden fra Sukkerbiten til Sørenga betydelig.

Vil man legge nordvestre brukar ytterst på Munchutstikkeren, blir man følgelig nesten nødt til samtidig å bygge ei ekstra bru over Akerselva fra Sukkerbiten til Munchutstikkeren, selv om ei bru helt ute ved elveoset strengt tatt ikke er ønskelig. Frihøyden under brua bør i så fall være minst like stor som for de to andre bruene over elva sør for Dronning Eufemias gate. Jf. at disse bruene både i Bjørvika-reguleringen (S-4099) og i senere detaljreguleringer er lagt såpass høyt at båttrafikk kan passere uhindret under bruene.

Dagens midlertidige bru fra Sukkerbiten over til Sjørenga forvansker opplevelsen av Akerselvas os. Sett fra Oda Krohgs bru fremstår brua til Sjørenga som ei lense som effektivt blokkerer elveoset mot fjorden. Småbåter, kanoer og kajaker som i dag går ned Akerselva, må helt ut til Sjørengutstikkeren for å komme under dagens midlertidige bru og kunne gå ut fjorden.

Den midlertidige brua forvansker samtidig opplevelsen av Bispevika som en del av fjorden. Munchmuseet og bygningene ytterst på Sjørenga, i kombinasjon med brua, gjør at Bispevika fremstår som et lukket basseng sett fra Stasjonsallmenningen, til dels også fra Havnepromenaden i Bispevika nord og Bispevika sør. Selv fra munningen av Bispekilen, der utsynet mot fjorden fra den indre delen av Bispevika er bredest, vil ei permanent bru over til Sjørenga, selv med et høyt bruspen, svekke opplevelsen av Bispevika som en del av fjorden, og også være estetisk uheldig.

Med mindre ei permanent bru bygges som ei vippebru eller ei svingbru, som i praksis ikke er noe godt alternativ med stor båttrafikk, vil i det minste deler av den permanente brua måtte få et høyt bruspen, jf. fergekaia («Havneområde i sjø, kai for passasjerbåter») som er regulert inn i S-4099 rett sørvest for Kongsbakken, dvs. innenfor dagens midlertidige bru. Både i Bjørvika-reguleringen og i vedtatte detaljreguleringer for områdene rundt Bispevika er det lagt opp til stor småbåttrafikk, jf. reguleringsbestemmelsene for Bispekilen og regulert kai på østsiden av Munchutstikkeren. Også seilbåter må kunne gå inn i Bispevika.

**Samlet sett er det etter vårt syn ingen tvil om at ulempene ved en permanent bruforbindelse til Sjørenga er langt større enn fordelene. Kostnadene ved å bygge brua er her et tilleggsmoment.**

Inntil Havnepromenaden er ferdigstilt rundt Bispevika, bør imidlertid den midlertidige brua så vidt mulig beholdes. Samtidig bør arbeidet med ferdigstillingen av Havnepromenaden fremskyndes.

Avslutningsvis vil vi minne om at BYA, BYM, EBY, KUL, PBE og Oslo Havn KF i en felles kommentar i vedlegget «Høringsmerknader» til «Havnepromenaden i Oslo, Forslag til prinsipp- og strategiplan» av 18. februar 2014, bemerket følgende (s. 9): «Det er ønskelig at Havnepromenaden har 1 hovedtrase, og denne bør gå i Bispevika fremfor i permanent bro mellom Sjørenga og Sukkerbiten.»

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Per Østvold (sign.)  
leder

Are Eriksen (sign.)  
leder

Kopi: Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel  
Byrådsavdeling for byutvikling  
Plan- og bygningsetaten  
Bymiljøetaten  
Eirik Lae Solberg (H)  
Espen Ophaug (V)  
Eivor Evenrud (R)

## Vedlegg: Gangavstander med og uten permanent bru til Sørenga

Tar vi dagens plassering av den midlertidige brua som utgangspunkt for sammenligningene, blir forskjellene i gangavstand med og uten permanent bru til Sørenga som følger:

- For alle som befinner seg vest for Akerselva og i eller nord for Operagata og skal til bruas sørøstre brukar eller lenger ut på Sørenga, blir det kun ca. 175 m kortere å gå via brua. Fra krysset Operagata/Nylandsveien til sørøstre brukar er gangavstandene henholdsvis ca. 665 m og ca. 490 m.
- Krysser man Akerselva over til østsiden, blir forskjellen straks mindre enn 100 m, og går man av buss eller trikk på holdeplassen Bjørvika i Dronning Eufemias gate, vil det i praksis ikke spille noen rolle om man velger å gå via brua eller rundt Bispevika. Målt fra midt på bussholdeplassen langs sørsiden av gata er forskjellen i gangavstand kun ca. 30 m (ca. 615 m via brua og ca. 645 m rundt Bispekilen), og stopper bussen langt fremme på holdeplassen, blir det lenger å gå via brua enn å gå rundt Bispevika ved å ta ned Stasjonsallmenningen og deretter følge Havnepromenaden.
- Befinner man seg vest for Nylandsveien og i eller nord for Operagata og skal lenger nord på Sørenga enn sørøstre brukar, blir forskjellen i gangavstand raskt mindre enn 175 m. Allerede midt på den regulerte kaia for passasjerferjer sørvest for Kongsbakken blir det hipp som happ om man benytter brua eller går rundt Bispevika ettersom gangavstanden er lik.
- Befinner man seg på Paulsenkaia, vil man på nordre halvdel av strekningen fra Operagata til Edvard Munchs plass ha lenger vei til Sørenga via brua enn rundt Bispevika, men jo lenger ned mot Edvard Munchs plass man starter gåturen på søndre halvdel av strekningen fra Operagata til Edvard Munchs plass, desto mer vil det lønne seg å benytte brua. Fra Paulsenkaia på østsiden av Edvard Munchs plass vil gangavstanden til Sørenga være ca. 110 m kortere via brua enn om veien legges rundt Bispevika.
- Befinner man seg på Tomtekaia langs Akerselvas østside, vil man på nordre halvdel av strekningen fra Operagata til Edvard Munchs plass ha ca. 80 m kortere vei til Sørenga via brua enn om veien legges rundt Bispevika, men jo lenger ned mot Edvard Munchs plass man starter gåturen på søndre halvdel av strekningen fra Operagata til Edvard Munchs plass, desto mer vil det lønne seg å benytte brua. Fra Tomtekaia på vestsiden av Edvard Munchs plass (ved østre brukar for Oda Krohgs bru) vil gangavstanden til Sørenga være ca. 220 m kortere via brua enn om veien legges rundt Bispevika.
- Står man ved hovedinngangen til Munchmuseet eller befinner seg et hvilket som helst sted lenger ut på Tomtekaia (Munchutstikkeren), vil gangavstanden til Sørenga overalt være ca. 215 m kortere via brua enn om veien legges rundt Bispevika.
- Står man ved hovedinngangen til Operaen, dvs. befinner seg vest for Akerselva og sør for Operagata, vil gangavstanden til Sørenga være ca. 290 m kortere via brua enn om veien legges rundt Bispevika. På vestsiden av Akerselva vil gangavstanden til Sørenga først bli mer enn ca. 320 m kortere via brua enn om veien legges rundt Bispevika når man befinner seg sør for Havnepromenaden. Forskjellen er størst ved bruas nordvestre brukar på Sukkerbiten, ca. 740 m, jf. at bruas lengde er ca. 140 m, mens gangavstanden til sørøstre brukar på Sørenga er hele 880 m dersom veien legges rundt Bispevika fra nordvestre brukar på Sukkerbiten.

Men hvor mange av beboerne på Sørenga har til daglig noe ærend på Sukkerbiten? Ytterst få, om noen. Og hvor mange av de som skal bade ytterst på Sørenga, bor på Sukkerbiten eller på vestsiden av Akerselva sør for Operagata? Ingen, det finnes jo ikke boliger her.

Selv de få gangene man som beboer på Sørenga går i Operaen eller besøker Munchmuseet, vil gangveien fra/til Sørenga uten gangbru kun være henholdsvis ca. 290 m og ca. 215 m lenger enn om det hadde blitt etablert ei permanent bru samme sted som dagens midlertidige bru.

**For alle praktiske formål snakker vi om en forskjell i gangtid på 2–3 minutter eller mindre.**