

DET GLEMTE BYROM

1

Jeg skal nå ta for meg den mest forsømte delen av Akerselva: det lukkede partiet fra Vaterlandsparken til fjorden.

Hele dette partiet må åpnes opp og innlemmes i Akerselva miljøpark.

2

Fram til midten av 1960-tallet var Akerselva åpen helt ut mot fjorden

Det øverste fotoet er tatt i 1951 fra Bispebrua oppover Akerselva i retning jernbanebrua, som den gang hadde langt færre spor enn i dag. Fotoet viser livlig småbåttrafikk på elva. Jernbanebrua er høy og luftig og oppleves ikke som noen propp i elvedraget. Ja, selv store lastebiler kunne kjøre under jernbanebrua på Nylandsveien, som den gang lå på elvas vestre bredd.

For å øke antall jernbanespor over elva og for å kunne legge RV 4, den nye Nylandsveien, oppå Akerselva fra Bispelokket og nordover, ble elva lukket inne i en 600 m lang tvillingkulvert.

På det nederste fotoet fra 1968 er arbeidet med de to betongkulvertene nesten fullført. Fotoet viser elvepartiet fra Schweigaards bru til Vaterlands bru.

Byggingen av søylene for Nylandsveien (dvs. Nylandsbrua) er så vidt begynt. De tre søylene for Nylandsveien fundamenteres direkte på de tre kulvertveggene, noe som i dag gjør det vanskelig å gjenåpne Akerselva.

3

På dette flyfotoet fra 1990-tallet er trafikkmaskinen for lengst ferdigstilt med ramper både mot vest og øst. Galleri Oslo og bussterminalen er på plass.

I over 40 år, fra den 600 m lange tvillingkulverten stod ferdig i 1969 og fram til arbeidet med å rive Bispelokket startet i 2012, ble Akerselva et glemt byrom, gjemt i kulverten under Nylandsveien.

4

Ja, så glemte vi dette viktige byrommet at denne delen av Akerselva ikke engang ble tatt med i kommunedelplanen for Akerselva miljøpark i 1990. Som dere ser, stopper plankartet ved Vaterland. Partiet videre ut mot fjorden er utelatt.

5

Men det partiet av Akerselva som Nylandsveien hadde ødelagt, var ikke helt glemt. I 1995 påpekte firmaet Arkitektskap at Nylandsveien står «som et monument over forfeilet byplanlegging på 60-tallet». De foreslo å fjerne Nylandsveien fra rampene ved Galleri Oslo og nordover til Hausmanns bru ...

6

... og i stedet opparbeide denne flotte parken langs østsiden av Akerselva.

Oslo bystyre gikk enda lenger i 2001 da bystyret vedtok 36 punkter som grunnlag for arbeidet med Bjørvika-planen. Her heter det at «byrådet bes (...) arbeide for å redusere RV 4-trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles. Området må derfor planlegges slik at dette (...) kan realiseres.»

7

Byrådet fulgte dessverre IKKE opp bystyrets vedtak i byrådets planforslag for Bjørvika, men det måtte man lese mellom linjene for å forstå. Bjørvika-planen, som bystyret vedtok i 2003, la i realiteten opp til å tilbytjene en fremtidig bebyggelse på lokk over sporene fra Nylandsbrua.

Dagens planer om bussterminal over jernbanesporene på Oslo S er bare første steg i denne utviklingen.

8

I områdeprogrammet for Oslo S, som i 2010 ble oversendt byrådet til politisk behandling, beholdt derfor PBE Nylandsveien over jernbanesporene, men foreslo å rampe brua ned til Schweigaards gate i nord. PBE foreslo samtidig å fjerne Nylandsveien på hele strekningen fra Schweigaards gate til Hausmanns

bru, inklusive rampene både mot vest og øst ved Galleri Oslo. PBE foreslo også å rive Galleri Oslo.

Dermed gikk PBE enda lenger enn Arkitektskap hadde gjort 15 år tidligere.

PBE foreslo i tillegg å flytte den gjenværende delen av Nylandsbrua lenger østover i partiet opp mot Schweigaards gate, og foreslo også å heve gatelegemet i Schweigaards gate. Dette ga plass til underganger både vest og øst for Akerselva, underganger som PBE ønsket å kople sammen med kulverter under sporområdet, helt ut til Operaen, Munchmuseet og Havnepromenaden.

Dette gjorde det samtidig mulig å åpne Akerselva ikke bare fra Vaterlandsparken ned til Schweigaards gate, men også fra Schweigaards gate videre ned til jernbanesporene på Oslo S.

9

PBE foreslo også en 85 m bred blågrønn korridor langs Akerselva, men lot merkelig nok den nye bussterminalen (rosa på PBEs illustrasjonsskisse) gå hele 35 m inn i den blågrønne korridoren.

I arbeidet med KU Oslo S er det foreslått at lokket for den nye bussterminalen etter hvert forlenges østover helt fram til Nylandsbrua, noe som vil kappe av den blågrønne korridoren på midten. Som det fremgår av PBEs illustrasjon, planlegges det ny bebyggelse på lokk over sporene også øst for Nylandsbrua.

10

Oslo Elveforum konkretiserte PBEs forslag med denne skissen, og foreslo å forlenge den blågrønne korridoren langs Akerselva fra Dronning Eufemias gate videre ut til sjøen.

Byrådet gikk i 2011 imot PBEs forslag om en blågrønn, byggefri korridor på 85 m langs Akerselva, under henvisning til at dette blant annet ville innebære riving av Galleri Oslo, og at felt A14 ikke ville kunne utbygges. I byrådssaken om områdeprogrammet for Oslo S uttalte byrådet at bredden på korridoren må avklares ved behandling av de enkelte prosjektene.

Det viktigste prosjektet i denne forbindelse er det planlagte KLP-bygget i Biskop Gunnerus' gate 14B. Dette høyhuset (hvitt på flyfotoet) går langt inn i den blågrønne korridoren langs Akerselva.

11

På den øverste illustrasjonen, sett langs Nylandsveien fra sør, ser vi hvor høyt KLPs planlagte bygg er (100 m), og hvor nær høyhuset vil ligge Nylandsbrua og tvillingkulverten for Akerselva. Av byrådssaken i 2011 om områdeprogrammet for Oslo S fremgår det at avstanden mellom brua og bygget vil bli ca. 15 m, noe som passer godt med den nederste illustrasjonen, hvor KLP-bygget ses fra nord.

Den 15 m brede grønne stripa mellom Nylandsbrua og høyhuset kan ikke gi plass til både elv og turvei. Jf. også retningslinjen i den nye kommuneplanen om minimum 20 m mellom elv og bebyggelse.

12

I en rapport laget på oppdrag av plansamarbeidet for Oslo S konkluderte Rambøll i 2012 med at selv en avstand på 22 m mellom Nylandsbrua og KLP-bygget er for liten til at Akerselva bør åpnes vest for elvekulvertene. I Rambølls helhetsgrep for Akerselva fra Vaterlandsparken til Dronning Eufemias gate, hvor vestre rampe ned fra Nylandsveien er fjernet, er derfor partiet mellom KLP-bygget og Nylandsbrua kun vist som parkdrag, uten gjenåpnet elv.

I partiet mellom Nylandsbrua og PWC-bygget er Akerselva nylig åpnet i et parkdrag med en bredde på ca. 35 m, og selv dette har gitt en relativt trang løsning. For å få en akseptabel løsning for Akerselva ved det planlagte KLP-bygget må bygget derfor trolig trekkes 35–40 m vekk fra Nylandsbrua.

En av områdeprogrammets sentrale føringer for utviklingen av knutepunktet Oslo S, lyder som følger: «I utviklingen av planområdet bør gjenåpning av Akerselva nordfra fram til sporområdet prioriteres, og nye bygninger og konstruksjoner tilpasses en grønn korridor langs elva.» Det er altså KLP-bygget som bør tilpasses ei gjenåpnet Akerselv med turveifølge og grøntkorridor, ikke omvendt.

I den nye kommuneplanen, som ble vedtatt av bystyret i september 2015, er da også partiet fra Vaterlandsparken ned til sporområdet vist som fremtidig elv og fremtidig turdrag på det juridisk bindende temakartet T7 for blågrønn struktur i byggesonen.

13

I planprogrammet for kollektivknutepunktet Oslo S heter det i punkt 1.4.2 at «Det skal utarbeides mulighetsstudie for alternative løsninger for gjenåpning av Akerselva langs Biskop Gunnerus' gt. 14b». Vi føler oss ikke sikre på at dette vil bli utredet skikkelig i forbindelse med KU Oslo S og planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14B, som trolig begge vil bli lagt fram til sommeren.

14

Løsningen som velges for gjenåpning av Akerselva langs KLP-bygget, bør være så robust at den fungerer både a) med dagens løsning for Nylandsveien, b) med vestre rampe revet, og c) med Nylandsbrua rampet ned i Schweigaards gate.

Oslo Elveforum frykter at vi ender opp med en dårlig løsning for Akerselva, der KLP-bygget legges 15 m – ikke 35–40 m – fra Nylandsbrua/Akerselvkulvertene.

Selv om det nye byrådet skulle gå inn for å rive Nylandsbrua over sporområdet, slik at tvillingkulverten for Akerselva kan åpnes hele veien ned til nordsiden av sporområdet, vil det være nødvendig at KLP-bygget legges minst 20 m fra tvillingkulverten. Selv da er det sterkt ønskelig med en betydelig større avstand, jf. at kommunen stilte krav om 25 m avstand mellom Akerselva og bebyggelsen ved Operaen, som er en langt lavere bygning enn det planlagte KLP-bygget.

15

I Rambøll-rapporten ble det slått fast at det er teknisk mulig å etablere gangkulverter langs Akerselva under sporområdet på Oslo S både på vestsiden (gult) og østsiden (blått) av Akerselvas tvillingkulvert. Rambøll har på sine illustrasjoner lagt inn trapp og heis opp til alle plattformene på Oslo S og ramper mot nord og sør. Fra alle plattformene og fra gangkulverten har Rambøll foreslått lysåpninger til Akerselva.

På illustrasjonen øverst til høyre ser vi hvordan Nylandsbruas tre bæresøylar er fundamentert direkte på de tre kulvertveggene for Akerselvas tvillingkulvert.

Etter vårt syn bør gangkulverten legges på vestsiden av Akerselva. Det er flere grunner til det:

Sannsynligheten for å få en sammenhengende gangforbindelse er størst på vestsiden, jf. planene om å rive den gamle postterminalen og erstatte den med nybygg (KLP-bygget), og at det forrige byrådet åpnet for å rive vestre rampe ned fra Nylandsveien, noe som gjør det lettere å opparbeide parkdraget fra Vaterlandsparken ned mot Biskop Gunnerus' gate. Rambøll-rapporten anbefalte da også parkdrag langs vestsiden av en gjenåpnet og noe omlagt elv på denne strekningen.

Det er også langt lettere for kommunen å kreve at gangkulverten legges inn i utbyggingsavtalene mellom kommunen og utbyggerne av Oslo S, som et tiltak utbyggerne skal bekoste, dersom gangkulverten legges på vestsiden av elva, dvs. på den siden av Akerselva hvor de store utbyggingsprosjektene planlegges. Gangkulverten behøver ikke å koste kommunen en eneste krone.

Å bygge gangkulverten på et senere tidspunkt vil trolig føre til at kommunen må betale alle eller størstedelen av kostnadene ved byggingen av kulverten. Og det kan vi ikke se for oss at Oslo kommune vil ta seg råd til. Kostnadene ved byggingen av den drøyt 200 m lange gangkulverten er nemlig anslått til å bli ca. 500 millioner kr.

På grunn av driftsforstyrrelser for togtrafikken vil det dessuten bli langt dyrere å bygge gangkulverten senere. Ved en god samordning med byggingen av Follobanen og ombyggingen av Oslo S, herunder byggingen av ny bussterminal over sporområdet og utvidelsen og forlengelsen av dagens gangkulvert inn mot Stasjonshallen (denne gangkulverten er vist på de to nederste illustrasjonene), vil det å bygge gangkulvert langs Akerselva ikke føre til at driftsforstyrrelsene i togtrafikken ved Oslo S varer lenger enn de uansett vil måtte gjøre. Bygges gangkulverten nå, unngår man to runder med kostbare driftsforstyrrelser.

Dessverre gikk det forrige byrådet imot at gangkulverten bygges i forbindelse med den planlagte ombyggingen av Oslo S. Det er å håpe at det nye byrådet sørger for at gangkulverten under sporområdet blir bygd, og at KLP-bygget trekkes så langt tilbake fra Nylandsbrua at vi får en god løsning for Akerselva.

Ved å legge gangkulverten langs vestsiden av Akerselvkulvertene oppnår en korte og effektive forbindelser til togplattformene og planlagt bussterminal på lokk over sporene. Med oppgang mot øst fra dagens gangkulvert og oppgang mot vest fra ny gangkulvert langs Akerselva vil personflyten på plattformene på Oslo S bli langt bedre enn i dag. Jf. at de aller fleste togene ikke er lengre enn at hele toget får plass mellom Stasjonsbygningen og Nylandsveien. Som det

fremgår av den nederste illustrasjonen, vil de ti trappene opp fra gangkulverten langs Akerselva ligge i forlengelsen av trappene videre opp til fordelingsplanet under bussterminalen (kulvert og trapp er vist med rødt på illustrasjonen, som er speilvendt sammenlignet med de øvrige illustrasjonene på denne siden).

16

For å unngå dype og skjemmende skjæringer langs Akerselva rett nord for og rett sør for sporområdet har vi anbefalt at Rambølls ramper erstattes av trapp og heis både mot nord og sør. Dermed unngår en også å legge beslag på viktige blågrønne arealer som kan brukes til gjenåpning av Akerselva langs KLP-bygget.

En gangkulvert langs Akerselva vil bli en svært viktig forbindelseslinje fra Grønland til Oslo S, Operaen, Munchmuseet og Havnepromenaden.

Gangkulverten vil gi kort gangavstand til plattformene på Oslo S fra det nye buss- og trikkestoppestedet ved PWC-bygget i Dronning Eufemias gate. Når trikkesporene i Prinsens gate, som ligger i forlengelsen av Dronning Eufemias gate, er ferdig lagt, og sporene er ført videre opp Bispegata til Oslo torg, vil en del trikker kjøre rett fram, dvs. uten å svinge av for å stoppe på Jernbanetorget. Stoppestedet ved PWC-bygget blir derfor viktig ikke bare for de som kommer med trikken fra øst, men også de som kommer med trikken fra vest, og skal bytte til tog på Oslo S.

Gangkulverten vil også bli svært viktig for bytter mellom T-bane og tog.

Som det fremgår av illustrasjonen, der beliggenheten av stasjonshallene for Grønland T-banestasjon og Jernbanetorget T-banestasjon er vist med rødt, er avstanden den samme til begge T-banestasjonene for personer som går av toget ved trappa ned til gangkulverten langs Akerselva. De som kommer østfra med T-banen, vil dermed kunne spare reisetid ved å gå av allerede på Grønland T-banestasjon, forutsatt at det etableres en god forbindelse derfra til gangkulverten. Dermed avlastes den vestre atkomsten til jernbaneperrongene, noe som gjør at gangtiden til togene reduseres for alle passasjerer i rushtiden.

17

Denne illustrasjonen viser mulige gangforbindelser mellom gangkulverten og Grønland T-banestasjon.

Illustrasjonen tar utgangspunkt i Rambølls forslag til gjenåpning av Akerselva fra Vaterlandsparken til Biskop Gunnerus' gate, med Galleri Oslo revet vest for Akerselva og erstattet med nybygg med omtrent samme fotavtrykk, med vestre rampe ned fra Nylandsbrua fjernet, med Akerselva utvidet mot vest og tvillingkulverten kappet på vestsiden av Nylandsbrua. I tillegg har vi trukket KLP-bygget lenger tilbake fra Nylandsbrua og åpnet Akerselva langs Biskop Gunnerus gate 14 B.

Et slikt utgangspunkt gjør det mulig å tørrlegge den østre elvekulverten og bruke den som gangforbindelse. Denne nye gangkulverten kan forlenges direkte inn i Grønland T-banestasjon, og bør også få rampe eller trapp/heis opp til gatenivå under Nylandsbrua. De to gangkulvertene forbindes med trapper og heiser under Nylandsbrua på sørsiden av Schweigaards gate.

Gangkulverten langs vestsiden av Akerselva kan forlenges langs østsiden av KLP-bygget, føres under Biskop Gunnerus' gate og rampes opp i et bredt parkdrag langs vestsiden av Akerselva. Herfra kan dagens bru benyttes over til østsiden av elva, hvor eksisterende rampe eller trapp ned til T-banestasjonen kan benyttes. Gangkulverten kan også benyttes av syklistene.

18

Ved å tørrlegge den vestre av de to elvekulvertene på sørsiden av sporområdet kan gangkulverten forlenges sørover mot Operaen og Lambda, slik som vist på illustrasjonen til venstre. Kulverten avsluttes med rampe mot sør ved Operaen.

Med gangkulvert langs Akerselvas vestside under sporområdet vil vi få en sammenhengende turveilenke langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden. Ved å forlenge gangkulverten både nordover og sørover langs vestsiden av elva vil den kunne få universell utforming med stigningsforhold 1 : 20 eller bedre, og kunne benyttes av alle myke trafikanter. Også syklistene.

19

I arbeidet med KU Oslo S legges det opp til en helt annen løsning for gående og syklistene. KLP, ROM og Ruter foreslår gang- og sykkelvei over sporområdet langs østsiden av Nylandsbrua, lagt oppå en fjerde søylerekke på tvers av sporene. Å legge gang- og sykkelveien ved siden av den trafikkerte Nylandsveien vil bli en langt mindre attraktiv løsning for gående og syklistene enn en kombinert gang- og sykkelkulvert under jernbanens sporområde langs vestsiden av Nylandsbrua. Muligens med et unntak for enkelte ekspressyklistene.

Siden Nylandsbrua og den planlagte sykkelveien ligger høyt over terrengnivå, er sykkelveien lagt som en spiral med stigning 1 : 15 opp til Nylandsbrua for å sikre atkomst fra Schweigaards gate.

20

Sykkelspiralen og høydeforskjellen fremgår tydelig av disse to illustrasjonene. Her fremgår det også at KLP Eiendom planlegger å legge beslag på alt areal vest for tvillingkulverten til sitt bygg, slik at det her verken blir plass til gangkulvert eller gjenåpnet elv.

KLP skyver en eventuell åpning av Akerselva fram i tid, til etter at Akerselva er gjenåpnet fra Vaterlandsparken til Biskop Gunnerus' gate. Så langt har vi ikke fått tilgang til noe materiale som viser hvordan KLP ser for seg at Nylandsbrua skal fundamenteres etter at kulverttaket på de to elvekulvertene og den midterste kulvertveggen er fjernet.

Dersom tanken er å åpne Akerselva langs KLP-bygget der dagens tvillingkulvert ligger, er det ingen grunn til å utsette gjenåpningen, da en slik elveåpning kan foretas helt uavhengig av hva som skjer med Akerselva videre oppover. Hvis det da i det hele tatt lar seg gjøre å åpne kulvertene uten å rive Nylandsbrua eller pådra seg store kostnader knyttet til nyfundamentering av brua.

21

Tegningsmaterialet av 20.11.2015 er det siste som er offentliggjort. Her ser vi dagens gangkulvert inn mot stasjonsbygningen i vest, men ingen tilsvarende gangkulvert ut mot Akerselva og Nylandsbrua i øst, selv om den er svært viktig for passasjeravviklingen på Oslo S.

Dagens gangkulvert bør forlenges gjennom garasjekjelleren og ut til Dronning Eufemias gate. Samtidig bør sykkelparkeringen utvides østover til kulverten, slik at ingen biler krysser gangpassasjen, og slik at togpassasjerer som har satt fra seg sykkel, kan gå direkte inn i gangkulverten og opp til plattformene uten å komme i kontakt med biler. Dermed vil sykkelparkeringen legge beslag på ca. ¼ av parkeringskjelleren, jf. at parkeringskjelleren har to etasjer.

22

I arbeidet med KU Oslo S legges det opp til at Nylandsbrua etter hvert skal bli ei ren kollektivgate med bussholdeplasser over sporområdet.

Samtidig viser analysene fra arbeidet med KVV Oslo-navet at en stadig større andel av regionbussene i Oslo og Akershus ikke lenger bør ha Oslo Bussterminal som destinasjon, men knutepunkter i indre by som Lysaker/Skøyen, Sinsen og Bryn/Helsfyr. I fremtiden vil primært langrutebusser og Østlandsekspressbusser ha en sentral destinasjon i Oslo sentrum.

Dette aktualiserer både spørsmålet om det er nødvendig å bygge bussterminal over sporområdet på Oslo S, og spørsmålet om atkomsten til en eventuell ny bussterminal over sporene bør skje fra Nylandsbrua i øst, slik en legger opp til i KU Oslo S.

Siden alle fjernbusser vil komme østfra eller vestfra i Dronning Eufemias gate vil det være gunstigst med atkomst fra sør, mellom Thon Hotel Opera og Oslo Atrium.

Dermed faller behovet for å beholde Nylandsbrua bort.

23

Dette er en illustrasjon som til stadighet dukket opp i Aftenposten etter kommunevalget i høst. Den viser området innenfor Ring 1, som byrådet planlegger å gjøre tilnærmet bilfritt.

Ved å fjerne Nylandsbrua vil biltrafikken på tvers av sporområdet utelukkende gå via Nordenga bru og Østre tangent, med tilkobling til Ring 1 videre vestover.

24

Dersom Nylandsbrua og hele eller deler av Galleri Oslo rives, blir det enkelt å åpne Akerselva på hele strekningen fra Vaterlandsparken til nordsiden av jernbanens sporområde, slik som vist på den øverste av disse to illustrasjonene, laget av Oslo Byes Vel i 2012.

Akerselvkulvertens lengde vil da være redusert fra 600 m til 200 m.

Når det skal bygges ny jernbanetunnel gjennom Oslo, er det å håpe at noen av de 19 sporene på Oslo S fjernes, slik at kulverten blir enda kortere.

Eller enda bedre: at hele jernbanens sporområde senkes, slik at Akerselva kan flyte åpent i dagen helt ut mot fjorden. Først da vil det glemte byrom igjen kunne bli Oslos viktigste byrom.