

Norconsult AS  
v/ Torhild Gausereide  
Postboks 626  
1303 Sandvika

Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 15. september 2016

## **INNSPILL TIL OPPSTART AV DETALJREGULERING FOR THORVALD MEYERS GATE PÅ GRÜNERLØKKA**

Det vises til varselbrev av 22. august 2016 om oppstart av detaljregulering for Thorvald Meyers gate på Grünerløkka.

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende innspill til planarbeidet:

- **Vi støtter det overordnede grepet om å gjøre Thorvald Meyers gate til en trikkegate med svært begrenset biltrafikk og bedre forhold for gående.**
- **Det bør fortsatt være en trikkeholdeplass mellom Olaf Ryes plass og Nybrua, enten på Schous plass som i dag, eller rett sør for Korsgata hvor gatetverrsnittet i Thorvald Meyers gate er bredere.**
- **Torshovbekken bør gjenåpnes fra Schous plass til Nybrua. Jf. s. 60 i den juridisk bindende arealdelen av Kommuneplan 2015: «Der tiltak berører lukkede vassdrag bør gjenåpning [...] alltid vurderes.» Gjenåpning bør sikres gjennom utbyggingsavtale og bestemmelser.**
- **For å kunne vurdere ulike gjenåpningstraseer for Torshovbekken bør planområdet utvides slik at det også omfatter Schous plass, Schous-kvartalet og friområdene langs Akerselva rett oppstrøms og nedstrøms Nybrua.**

De tre siste kulepunktene utdypes under.

### Trikkeholdeplass mellom Olaf Ryes plass og Nybrua

Inntil august 2015 var det to trikkeholdeplasser mellom Olaf Ryes plass og Nybrua (Akerselva): Schous plass og Nybrua. Etter at Nybrua trikkeholdeplass ble lagt ned, økte reisetiden for passasjerer som tidligere hadde byttet mellom trikk i Thorvald Meyers gate og buss/trikk i Trondheimsveien ved å gå mellom holdeplassene Nybrua og Heimdalsgata. Disse passasjerene ble nå henvist til å bytte ved Hausmanns gate hvor det er separate holdeplasser for trikk og buss. Mange passasjerer fra/til midtre del av Grünerløkka (grovt regnet området mellom Helgesens gate og Nordre gate) har det siste året unnlatt å benytte trikken i Thorvald Meyers gate og i stedet valgt å gå hele veien til/fra holdeplassen Sofienberggata, Lakkegata skole eller Heimdalsgata når de benytter buss/trikk i Trondheimsveien. Passasjerveksten på trikk 11, 12 og 13 har dermed blitt mindre enn den ellers ville ha blitt. Enkelte har også valgt bil i stedet for kollektiv transport.

Kontakt: [post@osloelveforum.no](mailto:post@osloelveforum.no)

Frithjof Funder (leder), Karl Andersens vei 21, 1086 Oslo, mobil: 90961265, e-post: [hfunder@online.no](mailto:hfunder@online.no)

Rune Bille Rørvik (sekretær), Ljansbakken 1, 1169 Oslo, mobil: 94840676, e-post: [runebille@gmail.com](mailto:runebille@gmail.com)

Denne problematikken blir mindre dersom holdeplassen Hausmanns gate i Storgata flyttes ca. 100 m nærmere Nybrua og omgjøres til en 75 m lang felles holdeplass for buss og trikk, slik som foreslått. Jf. PBE-sak 201506509-73. Denne nye holdeplassen vil samtidig kunne avlaste holdeplassen Brugata som (med sine over 24 000 av-/påstigninger i døgnet) er sprengt, og nå er foreslått plassert mellom Youngs gate og Folketeaterpassasjen, også den som en 75 m lang felles holdeplass for buss og trikk. Langt flere enn i dag vil komme til å velge å bytte transportmiddel på holdeplassen Hausmanns gate.

Dersom de to holdeplassene i Storgata flyttes slik som foreslått, vil avstanden mellom holdeplassene økes fra dagens ca. 300 m til ca. 500 m. En holdeplassavstand på 500 m er etter vårt syn for mye i den tette bystrukturen og i strøkgater med stort trafikkgrunnlag. Her bør 300–450 m være normen, mens 500–600 m avstand kan aksepteres utenfor bykjernen.

Hvis holdeplassen Schous plass legges ned, slik det legges opp til i arbeidet med detaljreguleringen for strøkgata Thorvald Meyers gate, vil avstanden mellom de nye lokaliseringene av holdeplassene Olaf Ryes plass og Hausmanns gate (som antakelig omdøpes til Nybrua) bli ca. 650 m. Dette er altfor mye i et så tett befolket område som Midtre og Nedre Grünerløkka. Jf. at avstanden mellom holdeplassene fra Olaf Ryes plass helt opp til Disen ikke noe sted er mer enn ca. 500 m.

Den vanskelige og trange atkomsten fra nedre del av Grünerløkka via Nybrua til den foreslåtte nye holdeplassen ved Legevakta, hvor mange reisende vil måtte krysse Storgata, Trondheimsveien eller Thorvald Meyers gate i det uoversiktlige trafikkbildet ved brua over Akerselva, er også et viktig argument for fortsatt å ha én trikkeholdeplass mellom Olaf Ryes plass og Akerselva. En bør imidlertid vurdere å flytte trikkeholdeplassen på Schous plass noe lenger sør, jf. dagens trange forhold for av- og påstigning på vestsiden av gata hvor det er stor trafikk av gående på fortauet. Ny lokalisering rett sør for Korsgata, hvor gatetverrsnittet er betydelig større, er utredet og synes å være et godt alternativ. Flyttes dagens trikkeholdeplass på Schous plass hit, vil avstanden både til den nye holdeplassen på Olaf Ryes plass og den nye holdeplassen ved Legevakta bli ca. 325 m.

I Trondheimsveien er det planer om å nedlegge både holdeplassen Heimdalsgata og holdeplassen Lakkegata og samlokalisere disse i form av en ny holdeplass mellom dagens to holdeplasser. Også her vil avstanden mellom holdeplassene bli i lengste laget, men ikke så lang som i nedre del av Thorvald Meyers gate dersom holdeplassen Schous plass også forsvinner. Dersom den nye holdeplassen i Trondheimsveien legges omtrent ved Kirkegårdsgata, vil avstanden både til holdeplassen Sofienberg og den planlagte nye holdeplassen ved Legevakta bli ca. 460 m.

Det å nedlegge holdeplasser for trikken er et av flere «kraftfulle fremkommelighetstiltak» for å øke trikkens gjennomsnittsfart, og et av tiltakene som også er lettest å gjennomføre. Samtidig er dette et fremkommelighetstiltak som lett fører til at samlet reisetid øker for en del av passasjerene, ettersom avstanden til nærmeste holdeplass blir større for mange. Holdeplassnedleggelse bør derfor vurderes nøye. Vi minner i den forbindelse om at gjennomsnittlig holdeplasstid for trikken i Oslo kun er 22 sekunder, og ikke mer enn 25 sekunder selv i ettermiddagsrushet på holdeplassen Brugata. I tillegg kommer tid for nedbremsing inn mot og akselerasjon ut fra holdeplass med ca. 10 sekunder. Med færre holdeplasser vil samtidig flere passasjerer stige på/av ved de holdeplassene som blir igjen, slik at gjennomsnittlig holdeplasstid vil øke noe.

Vi er ikke i tvil om at det samlet sett vil være fornuftig å beholde den siste av de tidligere to holdeplassene i Thorvald Meyers gate mellom Olaf Ryes plass og Akerselva. Men flytt den gjerne til sørsiden av Korsgata.

### Der tiltak berører lukkede vassdrag, bør gjenåpning alltid vurderes

Kommuneplan 2015 har en klar ambisjon om å åpne lukkede elve- og bekkestrekninger, selv i de tilfellene hvor strekningene ikke eksplisitt er angitt på det juridisk bindende temakartet T7 for blågrønn struktur i byggesonen. I kommuneplanens juridisk bindende arealdel heter det om dette:

Utover strekningene angitt på temakartet vil det være andre lukkede bekker som kan være aktuelle for gjenåpning som ledd i bedring av vannkvalitet, overvannshåndtering, biologisk mangfold eller som lokalt miljøopprustingsprosjekt. I tillegg vil mulighetene for gjenåpning kunne endre seg over tid ved at nye områder blir aktuelle for transformasjon. Der tiltak berører lukkede vassdrag bør gjenåpning derfor alltid vurderes. Det forutsettes at nye bekkeløp dimensjoneres til å ta unna flomvann, slik at gjenåpning ikke øker flomfaren for omkringliggende bebyggelse. (s. 60)

«Byøkologisk program 2011–2026» slår fast at kommunen skal drive et systematisk arbeid for å gjenåpne rørlagte elve- og bekkestrekninger, og at gjenåpnet trasé om mulig skal følge vassdragets historiske løp (punkt 5.3.1). Gjenåpning av lukkede elver og bekker er viktig for biologisk mangfold og for å kunne håndtere klimaendringene med mer og kraftigere nedbør. Gjenåpning av vassdrag er videre positivt for estetiske og opplevelsesmessige kvaliteter, og gjør Oslo til en attraktiv, blågrønn by. Både forslaget til revidert «Grøntplan for Oslo» (2010) og Kommuneplan 2015 («Oslo mot 2030 – Smart, trygg og grønn») tydeliggjør at ikke bare dagens blågrønne struktur, men også elve- og bekkestrekninger som ennå ikke er åpnet, skal være premissgivere for byutviklingen, dvs. strukturerende elementer i arbeidet med å utvikle blågrønne korridorer i byggesonen.

I det kommunale styringsdokumentet «Prinsipper for gjenåpning av elver og bekker i Oslo» (2015) fremgår det at «det er en politisk målsetning å gjenåpne flest mulig av Oslos lukkede bekk- og elvestrekninger» (s. 1). Ved prioritering av gjenåpningsprosjekter legger kommunen vekt på at prosjektene er godt tilpasset klimaendringene, at de bidrar til et bedre vannmiljø og en styrket byøkologi, og at de gir økt mulighet for friluftsliv og bedre folkehelse. Gjenåpning av elver og bekker med sammenhengende turveier/turtraseer langs vassdragene skal innby til bynært friluftsliv med gode opplevelser av fysisk, psykisk og estetisk art. Ved prioritering mellom ulike prosjekter legges det vekt på at gjenåpningen bedrer forholdene for fisk; at lengre kanaliserte løp kan brytes opp av mer naturlige partier med dammer eller kulper; at gjenåpningen bedrer overvannshåndteringen eller er et ledd i separeringen av avløpsnett slik at tilførselen av overvann og bekkevann til avløpsnett reduseres; at gjenåpningen i hovedsak kan skje i elvas eller bekkens historiske løp slik at erosjon, sedimentasjon og flom kan være med å forme elve- eller bekkeløpet; og at sideløp kan være tilfluktssted og kilde for reetablering av flora og fauna i hovedløpet ved utslipp i hovedløp. At gjenåpningmuligheten kan gå tapt dersom et prosjekt skyves ut i tid, er også viktig ved prioritering av prosjekter.

Torshovbekken (også kalt Rodeløkkbekken) scorer høyt på disse prioriteringskriteriene.

### Torshovbekken kan åpnes i sitt historiske løp gjennom parker og friområder

Torshovbekken er en av de største bekkene i byen. Hele bekken er i dag lukket. Torshovbekken, og dens øvre del Disenbekken, har imidlertid et stort gjenåpningspotensial. På den fire kilometer lange strekningen fra Tonsen kirke til bekken renner ut i Akerselva ved Nybrua burde det være enkelt å gjenåpne 80–90 % av bekkestrekningen. Det aller meste av bekken kan åpnes gjennom friområder og store parkområder som Muselunden, Torshovdalen og Sofienbergparken langs allerede eksisterende

turveier og gangveier. Langs Københavngata og på den 500 m lange strekningen fra Sofienberggata til Nybrua må bekken åpnes i mer urbane omgivelser. Gjenåpning kan i all hovedsak skje i bekkens historiske løp, men i enkelte partier er det behov for eller ønskelig å sideforskyve bekken noe.

I behovsnotat av 26. januar 2016 til arbeidet med KVV Grünerløkka har vi redegjort utførlig for hvordan Torshovbekken kan gjenåpnes fra friområdet nordvest for Tonsen kirke i Bydel Nordre Aker ned til bekkens historiske utløp i Akerselva ved Nybrua i Bydel Grünerløkka (PBE-sak 201515808, dok. 4, s. 4–8). I merknadsbrev av 22. februar 2016 til forslag til detaljregulering for Hans Nielsen Hauges gate 43 (PBE-sak 201312165, dok. 65) og innspillsbrev av 6. juni 2016 til oppstart av planarbeid for Hans Nielsen Hauges gate 50 (PBE-sak 201509539, dok. 15) har vi beskrevet mer i detalj hvordan Torshovbekken kan gjenåpnes fra Muselunden til Torshovdalen. I merknadsbrev av 1. mars 2016 til forslag til detaljregulering for Seildukgata 30 (PBE-sak 201005656, dok. 67) har vi redegjort nærmere for hvordan Torshovbekken kan åpnes fra friområdet ovenfor Chr. Michelsens gate, langs eksisterende turvei ned til og forbi Grünerhallen og videre ned langs Københavngata til Sofienbergparken.

#### Torshovbekken som tilfluktssted og kilde for reetablering av flora og fauna og som ørretbekk

I behovsnotatet til arbeidet med KVV Grünerløkka påpekte vi at Akerselva gjennom årene har vært svært utsatt for utslipp, og at nye utslipp også må påregnes i årene fremover. Vi beklaget at ingen av Akerselvas rørlagte sidebekker så langt er blitt gjenåpnet og poengterte at ved å åpne Torshovbekken i elveskråningen rett oppstrøms eller nedstrøms Nybrua vil den nederste bekkestrengen og resten av bekken kunne fungere som et viktig tilfluktssted og en viktig kilde for reetablering av flora og fauna i Akerselva ved utslipp i elva.

Vi påpekte at anadrom fisk og bekkeørret vil kunne bli et spennende innslag i Torshovbekken dersom bekken åpnes, ikke minst for barn og unge, og at det i den urbane nedre delen av Torshovbekken er svært gode muligheter for å bryte opp kanaliserte strekninger med mer naturlige partier, og også med dammer. Vi viste til at det på Schous plass tidligere lå en dam som ble benyttet som skøytebane vinterstid av ungene på Grünerløkka. Dammen ble fylt igjen i 1887 da park ble anlagt på Schous plass. Når Torshovbekken gjenåpnes over Schous plass, bør en vurdere å reetablere dammen. I nedre del av Sofienbergparken foreslo vi å anlegge en større dam med god dybde og bunnforhold som kan gi skjul for fisk.

#### Bymiljøetaten plikter å utrede gjenåpning av Torshovbekken

Dokumentene i saken (PBE-sak 201604002) tyder ikke på at Bymiljøetaten/Norconsult så langt har vurdert å foreslå å gjenåpne Torshovbekken i forbindelse med detaljreguleringsplanen for Thorvald Meyers gate. PBE har heller ikke bedt forslagsstiller om å vurdere å åpne bekken, jf. PBEs område- og prosessavklaring til oppstartsmøte, selv om Kommuneplan 2015 er helt tydelig på at gjenåpning alltid bør vurderes der tiltak berører lukkede vassdrag. Torshovbekkens historiske trasé går langs Thorvald Meyers gates østside helt fra Schous plass ned til Ruth Reeses plass, før bekketraseen krysser under Thorvald Meyers gate og munner ut i Akerselva rett oppstrøms Nybrua. Det er således ingen tvil om at dette lukkede vassdraget berøres av tiltaket.

Vi viser i denne forbindelse til Bymiljøetatens forhåndsuttalelse av 13. oktober 2014 ved oppstart av detaljregulering for Thorvald Meyers gate 66 og 68 og del av Schous plass (PBE-sak 201312378, dok. 36, fil 4):

Torshovbekken [ligger] som lukket vassdrag under Schous plass. Det er en politisk målsetting å gjenåpne rørlagte elve- og bekkestrekninger, jfr. Byøkologisk program 2011–2026. Vi ber om at muligheter for gjenåpning av bekken utredes og vurderes innpasset i planarbeidet (og sees i sammenheng med tilstøtende planarbeid). Utredningen må inkludere en undersøkelse av om bekkevannet finnes i en overvannsledning innenfor planområdet, og om det er mulig å lede dette til overflaten mht. ledningsdybder og terrengforhold.

I planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn i november 2015 utkvitterte forslagsstiller BYMs bemerkning om gjenåpning av bekken i kulverten fra 1875 på følgende måte (dok. 36, fil 1, s. 30):

Den ligger hovedsakelig under Schous plass og passerer planområdet i utkanten ved innkjørselen. Bydel Grünerløkka har prosjektert ny Schous plass. På landskapsplanen deres er det ikke vist noen del av bekken, til tross for at størsteparten av bekken muligens ligger under plassen. Vi ser det da som uaktuelt for planområdet å skulle undersøke dette anliggende.

PBE valgte etter dette, naturlig nok, å ikke kreve bekkeåpning og overlot til forslagsstiller selv å ta stilling til spørsmålet om bekkeåpning. Verken BYM eller VAV behandlet spørsmålet om bekkeåpning i sine merknadsbrev av 9. desember 2015 og 4. januar 2016.

#### Gjenåpning av Torshovbakkens nedre del bør utredes i KVV Grünerløkka

Vi finner det ikke naturlig at en privat utbygger skal foreta en større utredning av spørsmålet om gjenåpning av en bekk som krysser under en fire meter bred vei inn til dennes eiendom, når bekken ellers, slik tilfellet er på Schous plass med Torshovbekken, i sin helhet ligger utenfor området som det utarbeides reguleringsplan for. Det må være en kommunal oppgave å utrede gjenåpningsløsningen for Torshovbekken ikke bare over Schous plass, men gjennom hele Bydel Grünerløkka og videre nordøstover i retning Grefsenåsen.

Det er naturlig at store deler av dette utredningsarbeidet gjøres i forbindelse med KVV Grünerløkka og planarbeidet for Thorvald Meyers gate, hvor alternativvurderingene av den fremtidige gatebruken for de nord-sør-gående byrommene på Grünerløkka inntar en så sentral plass. Når utnyttelsen av gatetverrsnittene i Thorvald Meyers gate og Toftes gate skal utredes, må det å benytte noe av gatebredden til å gjenåpne Torshovbekken inngå som et helt sentralt element i vurderingene.

Analyseområdet for Torshovbekken i KVV Grünerløkka bør være Bydel Grünerløkka, dvs. hele strekningen fra og med kryssingen under Fagerheimgata/Mailundveien til Torshovbakkens utløp i Akerselva ved Nybrua. Analysen av partiet fra Grünerhallen ned til Nybrua bør være spesielt grundig. KVV-en må ta stilling til hvor bekkevannet bør ledes til overflaten for å renne uavhengig av eksisterende AF-ledning videre ut i Akerselva. Ovenfor dette stedet må avløpsnett separeres slik at bekkevannet holder god kvalitet helt fra bekkens kilder til utløpet i Akerselva. Jf. at mange gamle rørledninger i nedslagsfeltet for Torshovbekken alt lenge har vært overmodne for utskifting. Inntil separeringsarbeidet er gjort, bør bekken åpnes med kommunalt vann fra nordsiden av Sofienbergparken ned til Akerselva.

Analyseområdet for Torshovbekken i planarbeidet for Thorvald Meyers gate bør være strekningen fra Schous plass til bekkens utløp i Akerselva ved Nybrua.

Analysearbeidet i tilknytning til KVV-en og detaljreguleringsplanen bør koordineres, og bør også være lett å koordinere siden Bymiljøetaten og Norconsult holder i begge prosjektene. Det vil være naturlig at KVV Grünerløkka legges ut til offentlig ettersyn før reguleringsforslaget for Thorvald Meyers gate, alternativt kan KVV-en og planforslaget sendes på høring samtidig.

#### Kartmaterialet i plansaken gjør at Torshovbekken glemmes

Selv om både Plan- og bygningsetaten, Bymiljøetaten og Norconsult har mottatt vårt behovsnotat om Torshovbekken i forbindelse med arbeidet med KVV Grünerløkka, er Torshovbekken ikke omtalt i plansaken for Thorvald Meyers gate. I PBEs stedsanalyse (dok. 10, fil 3) gjengis Krums kart fra 1888. På det tidspunkt var Torshovbekken allerede blitt lukket på hele strekningen fra Helgesens gate (nordsiden av Sofienbergparken) ned til Nybrua. I stedsanalysen burde også Næsers kart fra 1860 vært presentert. I 1860 rant Torshovbekken fortsatt åpen hele veien ut i Akerselva, jf. kartblad 24 og 36 av Næsers detaljkart i målestokk 1 : 1 000.

PBEs stedsanalyse gjengir riktignok et flomkart med vannskillelinjer og dreneringslinjer hvor også enkelte historiske bekkeløp er stiplet (s. 30), men bekkene er ikke navnsatt på flomkartet og omtales heller ikke. Det opplyses imidlertid at det i KVV Grünerløkka blir vurdert «om det er hensiktsmessig å anlegge fordrøyningsbasseng i Sofienbergparken, for å unngå overvann i Toftes gate og Thorvald Meyers gate» (s. 30). Vi anbefaler at det etableres et slikt fordrøyningsbasseng i den søndre delen av Sofienbergparken, i kombinasjon med en større dam og en gjenåpnet Torshovbekk.

Den stiplede røde linjen som er ment å vise Torshovbekkens historiske trasé på flomkartet, er hentet fra «Blå Liste»-kartet «Historiske elve- og bekketraseer». Traseen for Torshovbekken er angitt svært omtrentlig på dette kartet, noe som lett ses ved å sammenligne med bekkens trasé på Næsers kart. Den vestre dreneringslinjen gjennom Sofienbergparken på flomkartet gir et langt bedre inntrykk av hvor Torshovbekken rant for 150 år siden.

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har lenge vært klar over at de historiske elve- og bekketraseene på «Blå Liste»-kartet til dels er svært unøyaktig lagt inn. I sommer påbegynte derfor VAV og Oslo Elveforum et arbeid med å legge inn de historiske traseene mer nøyaktig på «Blå Liste»-kartet. På det vedlagte kartet i målestokk 1 : 3 750 vises det foreløpige resultatet av dette arbeidet for Torshovbekkens del på strekningen fra Nybrua til Grünerhallen, basert på Næsers kart fra 1860. Kartet viser Torshovbekken med sidebekker, bekkesig og grøfter. På strekningen fra Nybrua til Sofienbergparken vil det etter vårt syn bare være aktuelt å gjenåpne selve Torshovbekken, ikke de små sideløpene til Torshovbekken.

#### Alternative gjenåpningstraseer for Torshovbekken fra Schous plass til Akerselva

Over Schous plass bør Torshovbekken åpnes fra det nordøstre hjørnet av plassen og ned til den søndre spissen av parkområdet. Med dagens fysiske utforming av plassen bør bekken legges på sørøstsiden av gangdiagonalen, mens den historiske dammen gjenåpnes på østre del av plassen. En annen utforming av Schous plass kan gjøre det aktuelt med en justert bekketrasé og en noe annen plassering av dammen.

En eventuell fremtidig riving av bygningene i Thorvald Meyers gate 66 og 70 vil gjøre Schous plass til et attraktivt byrom med Deichmanske bibliotek som eneste bygning på plassen, og også gi et større spillerom ved valg av gjenåpningstrasé for bekken. Vi viser i den forbindelse til Byantikvarens

forhåndsuttalelse av 23. oktober 2014 ved oppstart av detaljregulering for Thorvald Meyers gate 66 og 68 og del av Schous plass (PBE-sak 201312378, dok. 36, fil 4):

Om bebyggelsen av ulike årsaker ender opp med å måtte rives, anser vi [...] ikke dette som ny byggegrunn, men vil da sterkt innstille på at kvartalsparken kompletteres som et av de viktige grøntanleggene langs Thv. Meyers gate i tråd med 1800-tallsbyens formideal og intensjoner.

Nå som trikkeholdeplassen nederst i Thorvald Meyers gate er nedlagt, er Thorvald Meyers gate fra Korsgata til Nybrua blitt en svært aktuell gjenåpningstrasé for Torshovbekken. Jf. at Thorvald Meyers gate er langt bredere sør for Korsgata enn nord for Korsgata. Avstanden mellom trikkeskinnene og fasadelivet langs østsiden av gata er så stor at det her er god plass både til en gjenåpnet bekk og et bredt fortau uten å måtte legge om trikkesporene. Denne mulige bekketraseen er vist med stiplede rødt på et forstørret utsnitt (målestokk 1 : 1 500) av det reviderte «Blå Liste»-kartet. Dersom dagens trikkeholdeplass på Schous plass flyttes rett på sørsiden av Korsgata, noe vi vurderer som en god løsning for trikken, vil det vanskeliggjøre en åpning av Torshovbekken langs østsiden av Thorvald Meyers gate.

På kartutsnittet viser vi også to alternative traseer for åpning av bekken fra Schous plass til Akerselva. Begge traseene er lagt i det nordre portrommet inn til Schous-kvartalet. For at portrommet skal kunne opprettholdes som kjøreatkomst, må bekken legges under bakken. Avvikles kjøreatkomsten, vil det være plass til både gangveien og en åpen bekk i portrommet. Om nødvendig kan det lages en dykket løsning for bekken under Korsgata fra Schous plass til gårdsrommet inne i Schous-kvartalet.

Innvendig i kvartalet kan Torshovbekken åpnes enten inn mot bygningene langs Thorvald Meyers gate eller inn mot bygningene langs Herslebs gate. Det bør undersøkes om det å åpne bekken inne i Schous-kvartalet vil komme i konflikt med kjellere under gårdsrommet eller om det finnes en trasé hvor bekken kan gjenåpnes med liten eller ingen konflikt med eksisterende kjellere og innretninger under gårdsrommet. Forholdene under bakken i den nordre delen av kvartalet er her mest kritisk, jf. at terrenget faller betydelig mot den søndre delen av gårdsrommet, slik at Torshovbekken her eventuelt kan åpnes over eksisterende terreng.

Velges løsningen inn mot bygningene langs Herslebs gate, bør bekken åpnes langs sørøstsiden av Trondheimsveien 2B, føres under veien og åpnes ut mot Akerselva nedstrøms Nybrua. Med denne gjenåpningstraseen vil VAV samtidig kunne få en gjenåpnet Torshovbekk i sin egen bakgård, noe som vil kunne fungere som et utstillingsvindu for etatens og kommunens arbeid med å gjenåpne lukkede elve- og bekketrekninger i Oslo. Etter vårt syn er denne traseen den optimale løsningen for gjenåpning av Torshovbekken. Denne løsningen bør derfor velges dersom den lar seg realisere.

Må man velge løsningen inn mot bygningene langs Thorvald Meyers gate, vil det med dagens bruk av bygningene langs vestsiden av gårdsrommet kun være mulig med en delvis åpning av bekken. Bekken kan da alternativt ledes ut i Thorvald Meyers gate mellom nr. 76 og 78, dvs. nedenfor en eventuell ny trikkeholdeplass sør for Korsgata, eller ut gjennom portrommet i Trondheimsveien 2C. Dette portrommet benyttes i dag ikke som kjøreatkomst. Fra Ruth Reeses plass på sørvestsiden av nr. 2C kan bekken enten føres under Trondheimsveien og åpnes ut mot Akerselva nedstrøms Nybrua eller føres under Thorvald Meyers gate og åpnes ut mot Akerselva oppstrøms Nybrua.

Legges Torshovbekken langs østsiden av Thorvald Meyers gate fra Korsgata og ned, kan bekken åpnes oppstrøms eller nedstrøms Nybrua.

Med forslaget om å utvide Ruth Reeses plass sørover vil spillerommet bli større når en skal velge bekketrasé det siste stykket ut mot Akerselva.

#### Utvidet planområde, rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtale

I arbeidet med KVV Grünerløkka og planforslaget for Thorvald Meyers gate bør alle disse alternative traseene utredes. For å kunne vurdere ulike gjenåpningstraseer for Torshovbekken bør planområdet for Thorvald Meyers gate utvides slik at det også omfatter Schous plass, Schous-kvartalet og arealene langs nordøstsiden av Akerselva 50 m oppstrøms og 80 m nedstrøms Nybrua, samt 60 m av Korsgata øst for og 50 m av Trondheimsveien nordøst for nåværende planavgrensning. På kartutsnittet for partiet fra Schous plass til Nybrua har vi med svart skravur vist hvilke ekstra arealer som bør inngå i planområdet.


Den traseen som anbefales for gjenåpning av Torshovbekken, må følges opp og realiseres. Dersom anbefalt trasé helt eller delvis legges i Thorvald Meyers gate, må gjenåpning av Torshovbekken legges inn som et helt sentralt element i planforslaget for Thorvald Meyers gate. Selv om en annen trasé skulle bli anbefalt, må gjenåpning av Torshovbekken sikres gjennom rekkefølgebestemmelser og utbyggingsavtale i planforslaget for Thorvald Meyers gate.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Frithjof Funder (sign.)  
leder

Miljøforeningen Akerselys Venner

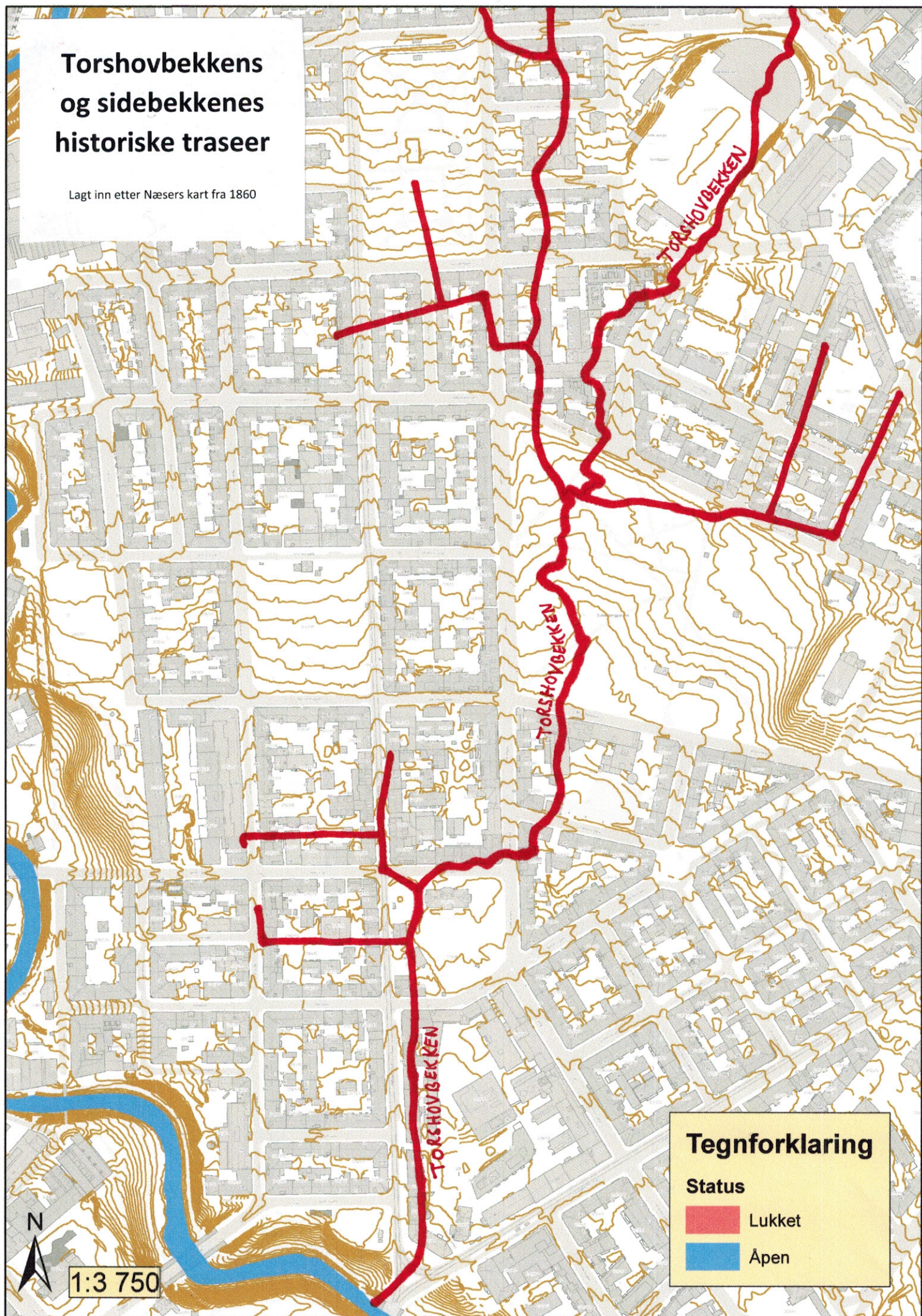
  
Are Eriksen  
leder

Vedlegg: To kart



# Torshovbekkens og sidebekkenes historiske traseer

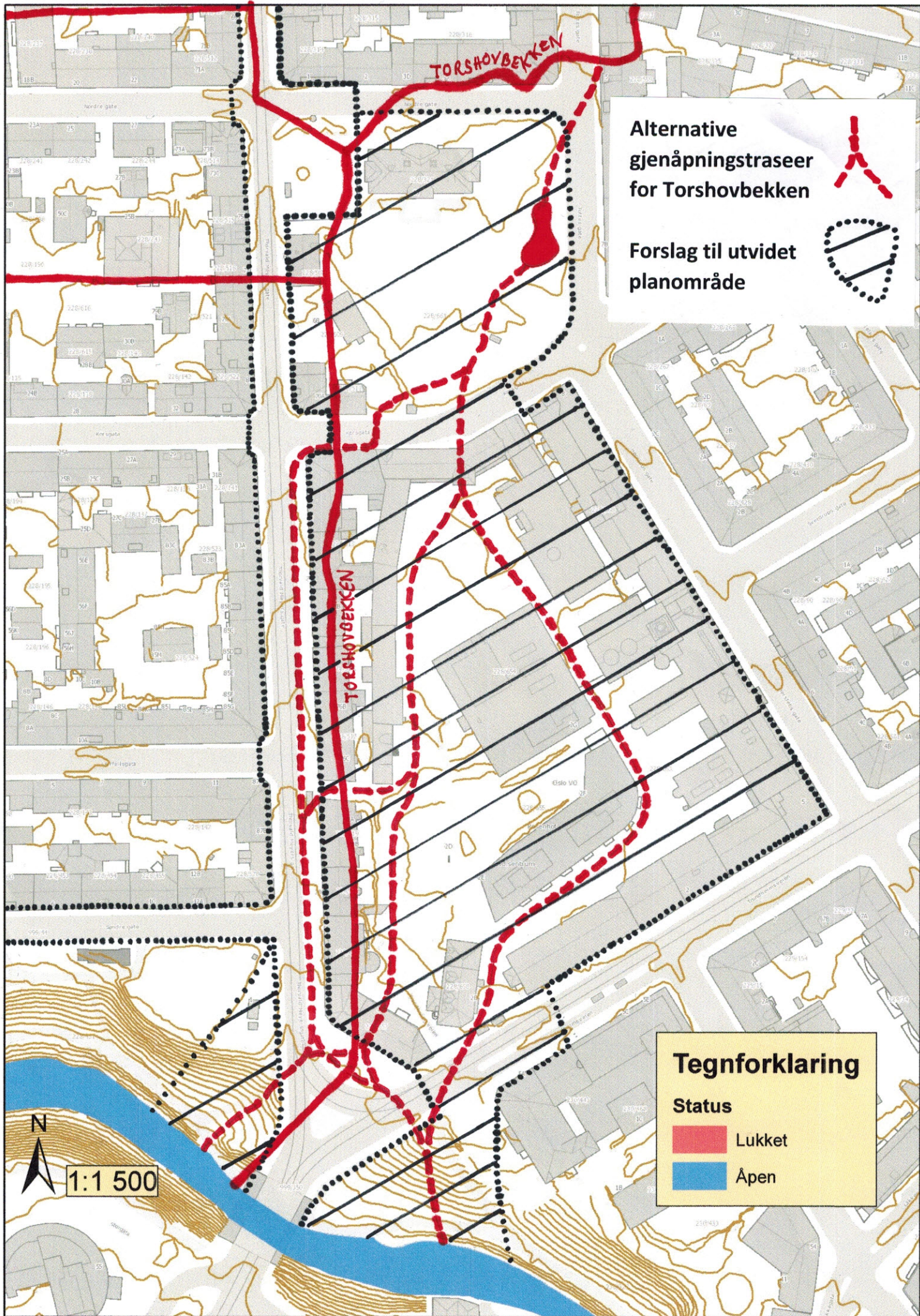
Lagt inn etter Næsers kart fra 1860



## Tegnforklaring

### Status

- █ Lukket
- █ Åpen



Alternative  
gjenåpningstraseer  
for Torshovbekken



Forslag til utvidet  
planområde



### Tegnforklaring

- Status
- Lukket
  - Åpen