

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref. 201517497-29
Vår saksbehandler: Are Eriksen

Oslo, 16. mai 2017

MERKNADER TIL UTKAST TIL HANDLINGSPROGRAM FOR ØKT BYLIV I OSLO SENTRUM

Det vises til brev av 29. mars 2017 der vi inviteres til å komme med innspill til PBEs foreløpige utkast til handlingsprogram for økt byliv i Oslo sentrum. Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende merknader til handlingsprogrammets overordnede romlige strategier og konkretiseringen av disse innenfor delområdene 11–13:

Vi støtter den romlige strategien om å supplere dagens overvekt av forbindelser øst–vest med en rekke nye forbindelser nord–sør slik at det etableres et nettverk av forbindelser som kan styrke bylivet, bidra til økt samspill og gi synergieffekter mellom målpunkter i sentrum, og løfte fram og videreutvikle skjulte byromskvaliteter. Behovet for bedre forbindelser nord–sør er ekstra stort innenfor delområdene 11–13 der Galleri Oslo / Bussterminalen og sporområdet på Oslo S i dag utgjør en kraftig barriere mellom Vaterland/Grønland og Bjørvika/Bispevika.

I handlingsprogrammet omtales denne forbindelsen nord–sør som «Fjordaksen (Grønland–Akerselva –Operaen–Sjøbadet)» (s. 34), men består i realiteten av seks forbindelser eller akser nord–sør ut mot fjorden (pluss sideforgreninger) innenfor delområdene 11–13, der forbindelsen langs Akerselva (nr. 4 regnet fra vest) er den desidert viktigste:

1. Youngstorget – Pløens gate – Skippergata – Europarådets plass – Jernbanetorget – Christian Frederiks plass – Operaallmenningen – Deichmanske bibliotek – Operaen – Munchmuseet (med forgrening vestover fra Europarådets plass til Kirkeristen, Oslo domkirke og Stortorget innenfor delområde 7)
2. Arbeidersamfunnets plass – Hammersborggata – Lybekkergata – Sonja Henies plass – Stasjonsalleen – Christian Frederiks plass – Operaallmenningen – Deichmanske bibliotek – Operaen – Munchmuseet (med forgrening sørvestover fra Christian Frederiks plass langs Havnepromenaden til Vippetangen innenfor delområde 10, og nordøstover fra Sonja Henies plass til Vaterlandsparken, Lilletorget og Vaterlands bru)
3. Dagens gangkulvert på tvers av jernbanens sporområde inn mot stasjonsbygningen i vest (Denne gangkulverten bør forlenges mot nord til Biskop Gunnerus' gate og mot sør til Dronning Eufemias gate)
4. Maridalsvannet – Akerselva – Ola Enstads «Dykkar skulptur» – Akerselvas tvillingkulvert – Akersellmenningen – Operaen – Munchmuseet – Bjørvika (med forgreninger fra Enstads dykkerskulptur østover via Olafiagangen og Smalgangen til Grønlands torg, og nordvestover via Vaterlandsparken, Lilletorget, Brugata og Hammersborggata til Arbeidersamfunnets plass)

5. Botanisk hage – Motzfeldts gate – Grønlands torg – Tøyenbekken – Annette Thommessens plass – Akrobaten/kjørekulverten – Stasjonsallmenningen – Bispekaia – Munchmuseet
6. Helga Helgesens plass – Platous gate – Nordenga bru – Kong Håkon 5.s gate – Nye Sørenga bru – Ekeberg (med forgreningene Bispekilen og Kongsbakkallmenningen fra Kong Håkon 5.s gate mot Bispevika, forgreningen Loallmenningen fra Kong Håkon 5.s gate mot Lohavn, Havnepromenaden og Sørenga sjøbad, og forgreningen østover fra sykkelrampa på nordsiden av Nordenga bru langs Hovinbekken på sørsiden av Schweigaards gate 33–53, via Munkegata til Klosterenga)

Her skal vi nøye oss med å omtale delstrekninger av de tre sistnevnte forbindelsene.

Det glemte byrom

I over 40 år, fra Akerselvas nesten 600 m lange tvillingkulvert stod ferdig i 1969 og fram til arbeidet med å rive Bispelokket startet i 2012, var Akerselvas nedre del et glemte byrom, gjemt i kulverten under Nylandsveien. Ja, så glemte var dette viktige byrommet at denne delen av Akerselva ikke engang ble tatt med i KDP Akerselva miljøpark i 1990.

På sørsiden av jernbanens sporområde er Akerselva nå blitt åpnet i Akerselvallmenningen helt opp til PWC-bygget ved å sideforskyve elva mot øst, slik at det i dag kun er 430 m av Akerselvas nedre del som fortsatt er lukket. Ved behandlingen av kommuneplanen vedtok bystyret i september 2015 å gjenåpne Akerselva fra Vaterlandsparken til nordsiden av jernbanens sporområde, dvs. ytterligere 200 m av elva. Jf. det juridisk bindende temakartet T7 for blågrønn struktur i byggesonen, der partiet fra Vaterlandsparken ned til sporområdet er vist som fremtidig elv og fremtidig turdrag. Når denne strekningen er gjenåpnet med turvei langs elvebredden, vil det kun være partiet under jernbanens sporområde og et kort parti sør for Trelastgata som fortsatt er lukket, dvs. i alt 230 m av Akerselva.

I handlingsprogrammet for økt byliv i Oslo sentrum er den strategiske retningen for delområde 11 Grønland/Vaterland formulert på forbillidlig vis (s. 106): «Nabolagskvaliteter, attraktive forbindelser og Akerselva som bylivsgenerator.» Men ved konkretiseringen av strategien og anbefalingen av tiltak svikter det. I omtalen av strategi 11.6 «Bruke Akerselva som bylivsgenerator» finnes det kun en rund formulering om å «knytte mer aktivitet til Akerselva, for eksempel å få småbåter til Vaterland» og en setning om å «forlenge Akerselva ned til Schweigaards gate» (s. 109). Akerselva Trebåtforening har allerede etablert tre museumsbåtplasser på østsiden av elva nedstrøms Vaterlands bru, og har planer om å tilrettelegge for langt flere båtplasser enn dette.

Ved operasjonaliseringen av strategi 11.6 foreslås det kun to tiltak: «11.6.1 Etablere gjestebrygger og fiskeplasser i Akerselva på Vaterland, ved Vaterlandsparken» og «11.6.2 Oppgradere og integrere Akerselvas østbredd som en attraktiv bryggekant for opphold» (s. 111). Det er ønskelig både med gjestebrygger og faste båtplasser for småbåter, men neppe behov for å etablere egne fiskeplasser. Både Akerselvas vestbredd (Vaterlandsparken) og østbredd (Olafiagangen) gir god tilgang til elva for de som ønsker å fiske, og østbredden har en egen fiskebrygge. Akerselvas østbredd er allerede en attraktiv bryggekant for opphold. Det er byrommet videre østover under Nylandsveien og fram til bebyggelsen langs Olafiagangen som trenger en kraftig oppgradering. Fiskebrygga på østsiden av elva er for øvrig regulert til spesialområde bevaring, slik at eventuelle ønsker om å justere utformingen av brygga/bryggekannten må avklares med Byantikvaren.

Strategipunktet om å forlenge Akerselva ned til Schweigaards gate følges ikke opp med noe tiltak for gjenåpning av elva, og bystyrets vedtak om å gjenåpne Akerselva med tilhørende turdrag ikke bare ned til Schweigaards gate, men også videre ned til nordsiden av jernbanens sporområde, nevnes verken under omtalen av delområde 11 eller 12. Det byrommet som vil kunne bli den viktigste bylivsgeneratoren innenfor disse delområdene, Akerselva, glemmes altså på nytt, selv om handlingsprogrammet har et gjennomføringsperspektiv på hele ti år (s. 8).

Og det til tross for at det tydeliggjøres at «Akerselva er et landskapselement som er en del av [...] strategien [...] for å oppnå en attraktiv kobling til Bjørvika» (s. 108), og at det under strategi 11.4 «Styrke forbindelser til Bjørvika» står følgende (s. 109): «Det er en overordnet strategi å sikre en kobling som følger Akerselva og som bidrar til en grønn og attraktiv kobling over det som i dag er sporområdene på Oslo S.» Problemet er at handlingsprogrammet har ambisjoner om å gjøre en riksvei, Nylandsveien, til denne grønne og attraktive koblingen. Det er å kaste blå i øynene på folk når det i 11.4.2 heter at denne brua skal utvikles «som fotgjenger-, sykkel- og kollektivforbindelse over sporområdene og som Oslos 'highline', en grønn parkforbindelse», og «tilby trygg og herlig forbindelse for myke trafikanter» (s. 111). Dette blir ikke et byrom med «høy herlighetsverdi» (s. 28).

Det at brua ligger høyt over jernbanens sporområde, gjør det svært krevende å etablere universelt utformet atkomst (uten bruk av heiser) og egnet sykkelatkomst til Nylandsveien fra Trelastgata, Østre tangent og Schweigaards gate, noe arbeidet med KU Oslo S og detaljreguleringsforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B med all tydelighet har vist. Linjeføringene blir lange for syklist og mennesker med behov for UU-atkomst, og det å bruke Nylandsveien for å krysse sporområdet vil følgelig ikke fremstå som noe attraktivt alternativ, og dette desto mer som selve Nylandsveien selvsagt ikke vil bli en grønn og herlig parkforbindelse for myke trafikanter.

Nylandsveien

Nylandsveien er det viktigste hinderet for å kunne etablere en bred blågrønn korridor langs Akerselva med en god forbindelse på tvers av sporområdet på Oslo S.

Da bystyret i 2001 vedtok 36 punkter som grunnlag for arbeidet med Bjørvikaplanen, ba de byrådet «arbeide for å redusere RV 4-trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles. Området må derfor planlegges slik at dette [...] kan realiseres».

Da PBE i 2010 sendte områdeprogrammet for Oslo S over til byrådet for politisk behandling, foreslo PBE å fjerne Nylandsveien på hele strekningen fra Hausmanns bru til Schweigaards gate, inklusive rampene både mot vest og øst ved Galleri Oslo. PBE foreslo også å rive Galleri Oslo. PBE foreslo å flytte den gjenværende delen av Nylandsveien 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 koble sammen med kulverter under sporområdet, helt ut til Operaen, Munchmuseet og Havnepromenaden. PBE foreslo også å etablere en 85 m bred blågrønn korridor langs Akerselva. Dessverre fikk ikke PBE gjennomslag hos det forrige byrådet, som nøyde seg med å åpne for å rive én av rampene. Saken bør tas opp på nytt med det nye byrådet.

I en rapport laget på oppdrag av plansamarbeidet for Oslo S konkluderte Rambøll i desember 2012 med at det er teknisk mulig å etablere gangkulverter langs Akerselva under sporområdet på Oslo S både på vest- og østsiden av Akerselvas tvillingkulvert, med trapp og heis opp til alle plattformene på

Oslo S. Rambølls illustrasjon av løsningen med gangkulvert vest for tvillingkulverten (som etter vårt syn er klart best, blant annet fordi løsningen gir korte og effektive forbindelser til togplattformene), og parkdrag med gjenåpnet elv fra Vaterlandsparken til Biskop Gunnerus' gate, er gjengitt i illustrasjonsvedlegget til dette brevet. (Alt med rødt er tydeliggjøringer gjort av oss.) Rambølls gjenåpningsløsning krever kun at Nylandsveiens vestre rampe og en mindre del av Galleri Oslo rives.

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har senere vist hvordan Rambølls gangkulvert (som også kan benyttes av syklistene) enkelt kan forlenges sørover mot Operaen og Munchmuseet ved å tørrlegge den vestre av de to elvekulvertene på sørsiden av sporet, og også hvordan det kan etableres gode gangforbindelser nordover til Vaterlands bru og Grønland T-banestasjon, og det selv om en skulle velge å beholde Nylandsveien. Det er det imidlertid ikke lenger noen grunn til. For Akerselva og turdraget langs elva gjør det da også en enorm forskjell om Nylandsveien rives.

I arbeidet med KU Oslo S legges det opp til at Nylandsveien etter hvert skal bli en ren kollektivgate med bussholdeplasser og atkomst til ny bussterminal over jernbanens sporområde.

Samtidig viser analysene fra arbeidet med KVU 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 det primært være langrutebusser og østlandsekspressbusser som har 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 Nylandsveien i øst, slik en legger opp til i KU Oslo S.

Siden alle fjernbussene 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 Nylandsveien bort.

Ved å rive Nylandsveien vil motorisert trafikk på tvers av sporområdet utelukkende gå via Nordenga bru og Østre tangent, med tilkobling til Ring 1 videre vestover.

Riving av Nylandsveien er samtidig helt avgjørende for å kunne etablere gode byrom langs Akerselvas østbredd både oppstrøms og nedstrøms Vaterlands bru, jf. at behovet for å styrke bylivet er spesielt stort i dette området hvor det i dag er «utflytende og dårlig vedlikeholdte byrom» (s. 107).

Akrobaten og kjørekulverten

I arbeidet med KU Oslo S er det foreslått å ta i bruk eksisterende kjørekulvert rett vest for Akrobaten som sykkelforbindelse på tvers av jernbanesporene på Oslo S. Vi antar forslaget blant annet bunngrunn i en erkjennelse av at rampeforbindelsen fra Annette Thommessens plass opp til Akrobaten er såpass lang at den ikke virker så fristende på en del syklistene.

Etter vårt syn bør denne kulverten også kunne benyttes av gående, ikke minst fordi den vil gi en kort og effektiv forbindelse til alle jernbaneplassene på Oslo S fra øst. At dagens kjøreramper opp til plattformene ikke tilfredsstiller kravet til UU, og heller ikke lar seg bygge om slik at de tilfredsstiller

kravet, bør ikke være noe avgjørende argument for å nekte gående å benytte kulverten og rampene, jf. at det her ikke handler om å bygge noen ny atkomst til plattformene, kun om å ta i bruk en eksisterende atkomst som en tilleggsatomst til atkomster som allerede tilfredsstillers UU-kravet.

Kulverten bør få en ekstra atkomst fra Annette Thommessens plass. En bør samtidig se på mulighetene for å forlenge kulverten under Schweigaards gate til dagens bussterminal og videre til Grønland T-banestasjon, jf. at store deler av de to kjellerplanene under Sameiet Grønlandstunet og Sameiet Grønlandshagen i dag ikke benyttes.

Hovinbekken

Vi støtter forslaget om å prioritere myke trafikanter i Trelastgata og langs Østre tangent på sørsiden av bygningsmassen langs Schweigaards gate (s. 109, 115 og 117). Forslaget i punkt 12.2.2 om å «etablere et grønt byrom i nordenden av Nordengbrua» og skape en bedre kobling til Nordenga bru (s. 116) er godt, og i tråd med tidligere innspill fra Oslo Elveforum. Det var her Hovinbekken i middelalderen rant ut i fjorden.

I artikkelen «Byen mellom elvene» i *Middelalder-Oslo* nr. 1/2015 har vi beskrevet hvordan bekken kan gjenåpnes i sin historiske trasé fra Klosterenga til sørøstsiden av Schweigaards gate 33 B, der Hovinbekken rant ut i Bjørvika på 1300-tallet. Her bør bekken munne ut i et lite vannspeil som illuderer en bit av strandlinjen og fjorden for den nordre delen av Oslo middelalderby, slik man i år 2000 valgte å illudere strandlinjen og fjorden for den søndre delen av Oslo middelalderby. Vannet fra vannspeilet bør forsvinne ned i eksisterende kulvert og ledes videre ut i fjorden via Akerselva, dvs. slik som i dag.

Fra Oslo gate i øst til bekkeoset i vest bør det anlegges turvei langs den gjenåpnede Hovinbekken, med trapp fra øst opp til gang- og sykkelveien langs østsiden av Nordenga bru. Jf. plasseringen av trapp, vannspeil og gjenåpnet bekk på vedlagte illustrasjon hentet fra artikkelen. Trappa tenkes koblet på der sykkelrampa dreier 180 grader helt i øst. Turveien legges i direkte forlengelse av den fotgjenger- og sykkeldominerte gata som er vist på strategikartet for Oslo S (s. 115).

Tiltaket bør realiseres allerede i forbindelse med utbyggingsplanene for Schweigaards gate 35–51 mfl. som vi mottok oppstartsvarsel for 19. april 2017. Av hensyn til den trange passasjen mellom Oslo gate 1 og Schweigaards gate 53 bør det ikke anlegges bilatomst fra øst. Vi legger til grunn at tiltaket legges inn i form av rekkefølgebestemmelser i detaljreguleringsplanen for området, og at det gjennom utbyggingsavtale sikres at utbygger bekoster tiltaket.

Bispekilen

For å aktivisere byens eldste havn med vikene Bjørvika og Bispevika, slik det legges opp til i omtalen av delområde 13 (s. 118), er utformingen av Bispekilen spesielt viktig. For å skape et godt byliv i Bispekilen bør sjøen trekkes så langt inn i Bispekilen som mulig rent konstruksjonsmessig. Det bør etableres trapper ned til trebrygger både langs nordsiden og sørsiden av vannkilen fra Kong Håkon 5.s gate, og ramper med universell utforming østover fra Rostockgata ned til de samme trebryggene. Utenfor UU-rampene bør det tilrettelegges for sittemuligheter og ilandstigning fra båter ved å anlegge brede trebrygger.

Vest for Kong Håkon 5.s gate bør det anlegges et vannspeil på samme nivå som vannspeilet i Middelalderparken. Det nye vannspeilet bør utformes slik at laks og sjøørret kan vandre fra sjøen i Bispekilen opp i dette vannspeilet, videre inn i Middelaldervannspeilet via eksisterende rør under Kong Håkon 5.s gate, og opp i Alnaelva som skal gjenåpnes ned til Middelaldervannspeilet.

Vannspeilet vest for Kong Håkon 5.s gate bør avsluttes med et loddrett vannfall ned i Bispekilens sjøområde. Vannfallet skal visualisere høydespranget mellom sjønivået i middelalderen og i dag. Spranget vil invitere til undring, åpne for historiefortellingen om landhevingen fra middelalderen til i dag, som igjen kan forklare etableringen av Middelaldervannspeilet og strandlinja inn mot Oslo middelalderby (Middelalderparken) ved siste årtusenskifte.

Fjordbåt og heve- og senkebru

For å koble Sørenga bedre til sentrum foreslås det som tiltak 13.1.1 å etablere stoppested for fjordbåt, noe vi støtter fullt ut. Dette har ligget inne som en forutsetning helt siden Bjørvikaplanen ble vedtatt, jf. eksempelvis § 16 i reguleringsbestemmelsene for Bjørvikaplanen. Stoppestedet langs Sørengutstikkeren er planlagt lagt innenfor nåværende provisoriske bru fra Sukkerbiten til Sørenga, og dette er antakelig grunnen til at det i punkt 13.1.3 er foreslått å gjennomføre et forprosjekt for varig heve- og senkebru for gående og syklende fra Sukkerbiten til Sørenga.

I Bjørvikaplanen er det ikke regulert inn noen bru her, og det har hele tiden vært forutsetningen at brua skulle være midlertidig. Ei bru her vil gjøre at Bispevika, som får sitt sjøareal redusert med 1/3 når utbyggingsprosjektene Bispevika Nord og Bispevika Sør er fullført, lett fremstår som en dam, og ikke som et sjøområde, jf. at Munchmuseet og bebyggelsen på Sørenga nesten vil lukke igjen for alt utsyn mot sjøen. For at Bispevika fortsatt skal oppleves som ei vik i sjøen, og for at Akerselvas utløp skal ligge ut mot sjøen og ikke innenfor ei bru på tvers av Bispevika, fraråder vi at det anlegges ei permanent heve- og senkebru fra Sukkerbiten til Sørenga. Ved å benytte Havnepromenaden rundt Bispevika som atkomst for gående og syklende til Sørenga styrkes samtidig bylivet innerst i Bispevika.

Sørenga bru

Vi støtter forslaget om å styrke forbindelsen mellom Sørenga og Ekeberg, men kan ikke anbefale at det etableres trapp fra Middelalderparken opp til Gamle Sørenga bru for «etablering av utegymmer i en sekvens fra Sørengallmenningen [...] opp til Ekebergskrenten», slik som foreslått i tiltak 13.2.1. Det sentrale må være å etablere en god gang- og sykkelforbindelse på tvers av Loenga, og ikke kun en trappeforbindelse, og det gjøres best langs Nye Sørenga bru, ikke via Gamle Sørenga bru.

Restene etter Gamle Sørenga bru ligger helt inntil Middelalderparken og nær vannspeilet, og er estetisk skjemmende. Inntrykket blir ikke bedre om en forsøker å føre en gang- og sykkelvei opp til bruas avslutning på nordsiden av Loenga. Den overdimensjonerte brustumpen vil harmonere dårlig med en smalere gang- og sykkelvei i bruas forlengelse mot nordøst og nordvest.

Ikke bare estetisk, men også funksjonelt finnes det bedre alternativer enn å benytte Gamle Sørenga bru for å føre en gang- og sykkelvei over sporområdet på Loenga. Fra Grønland er det bygd ny gang- og sykkelvei sørover langs østsiden av Nordenga bru ned til Dronning Eufemias gate / Bispegata og videre sørover langs østsiden av Kong Håkon 5.s gate, dvs. vestsiden av Middelaldervannspeilet. Dessverre ble ikke gang- og sykkelveien ført videre over Loenga i forbindelse med prosjekteringen

av Kong Håkon 5.s gate. Gang- og sykkelveien langs vestsiden av Middelaldervannspeilet ble i stedet kun ført ned til turveien og Grønligata (parallelt med bilrampa ned til Grønligata) i sørenden av vannspeilet. Dette bør rettes opp ved å fortsette gang- og sykkelveien i bru videre sørover, hengt utvendig på østsiden av Nye Sørrenga bru (Kong Håkon 5.s gate).

Langs Nye Sørrenga bru vil man kunne anlegge ei langt smekrere bru over Loenga enn det som vil være mulig om en legger gang- og sykkelveien via Gamle Sørrenga bru. Ei bru hengt utvendig på Nye Sørrenga bru trenger ingen fundamentering mellom jernbanesporene på Loenga. Først på nordsiden av sporene vil det være nødvendig med bæresøyler under gang- og sykkelbrua, der den skal føres ned på terrengnivå mot nord og nordøst. Se vedlagte illustrasjon med Oslo Elveforums forslag til gang- og sykkelveiforbindelse (oransje farge) over Loenga langs Nye Sørrenga bru (Kong Håkons 5.s gate). Uten fundamentering mellom sporene vil denne gang- og sykkelbrua ikke legge bindinger på sporplassering og sporbruk på Loenga.

For å bygge denne gang- og sykkelbrua vil det kun være nødvendig å flytte kontaktledningsmasten nord for sporene 4–5 m lenger fra Nye Sørrenga bru. Dermed blir det plass til gang- og sykkelveien mellom bru og åk for kjøreledningene. Ønsker BaneNor å flytte også den søndre kontaktledningsmasten slik at åket krysser mer vinkelrett over sporene, er det ikke noe i veien for å gjøre dette. Kostnadene knyttet til denne omleggingen av KL-anlegget er små sammenlignet med den gevinsten BaneNor får ved å slippe de fem store bæresøylene/fundamentene for Gamle Sørrenga bru (vist med sorte rektangler på illustrasjonen) når gamlebrua rives.

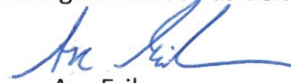
Etter vårt syn bør det, i tillegg til denne gang- og sykkelbrua langs østsiden av Kong Håkon 5.s gate, også etableres ei gang- og sykkelbru over jernbanesporene et stykke vest for Kong Håkon 5.s gate, eksempelvis i forlengelsen av gata mellom de fremtidige byggefeltene D6 og D7 i Bjørvikaplanen.

Med vennlig hilsen

Oslo Elveforum

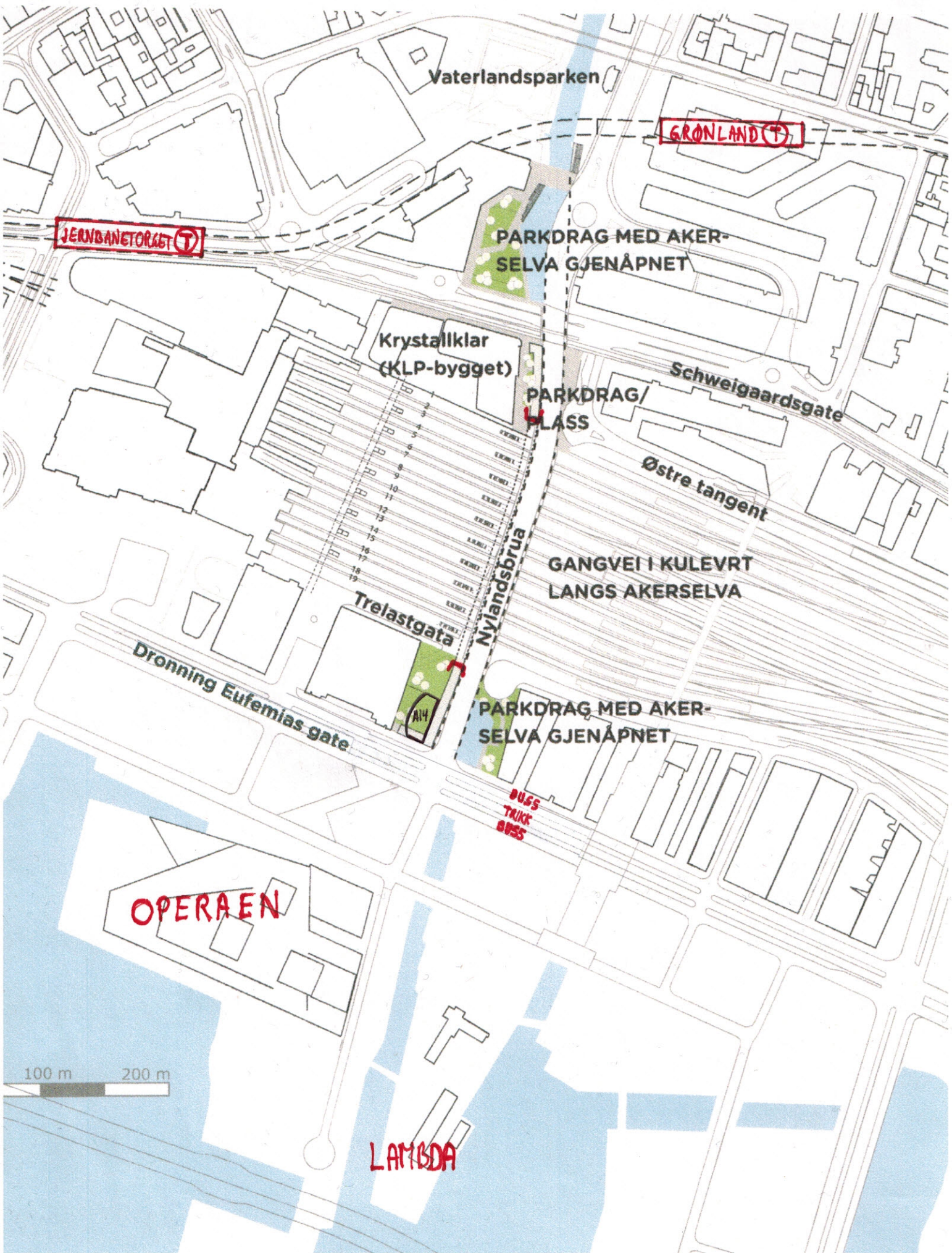
Per Østvold (sign.)
leder

Miljøforeningen Akerselvas Venner

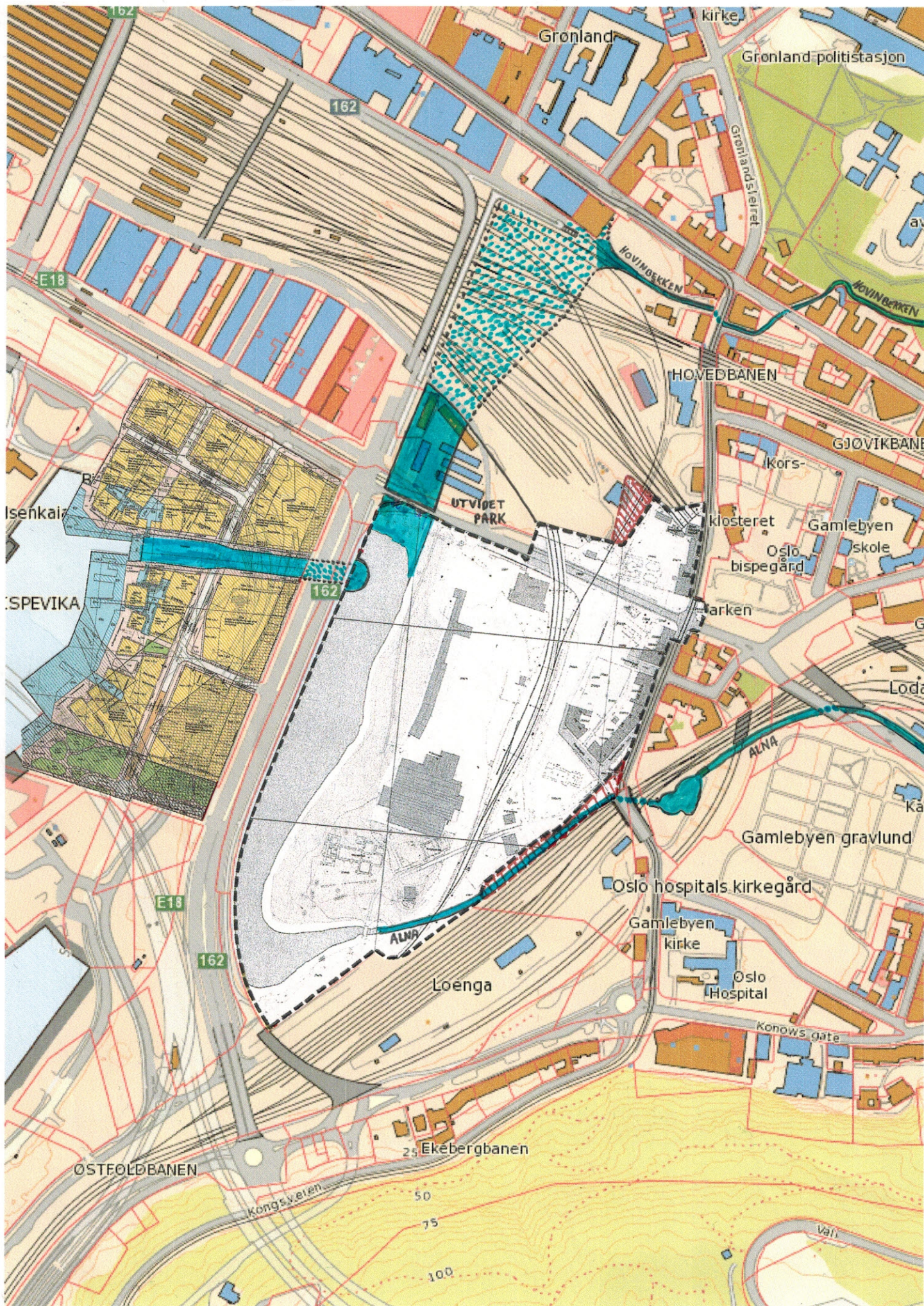

Are Eriksen
leder

Vedlegg: Tre illustrasjoner

FRA RAMBØLLS DELUTREDNING C AV 12.12.2012:
GJENÅPNING AV AKERSELVA OG GANGFORBINDELSE UNDER SPOROMRÅDET



OSLO MIDDELALDERBY MED ALNA OG HOVINBEKKEN GJENÅPNET



GANG- OG SYKKELVEIFORBINDELSE OVER LOENGA LANGS KONG HÅKON 5.s GATE

