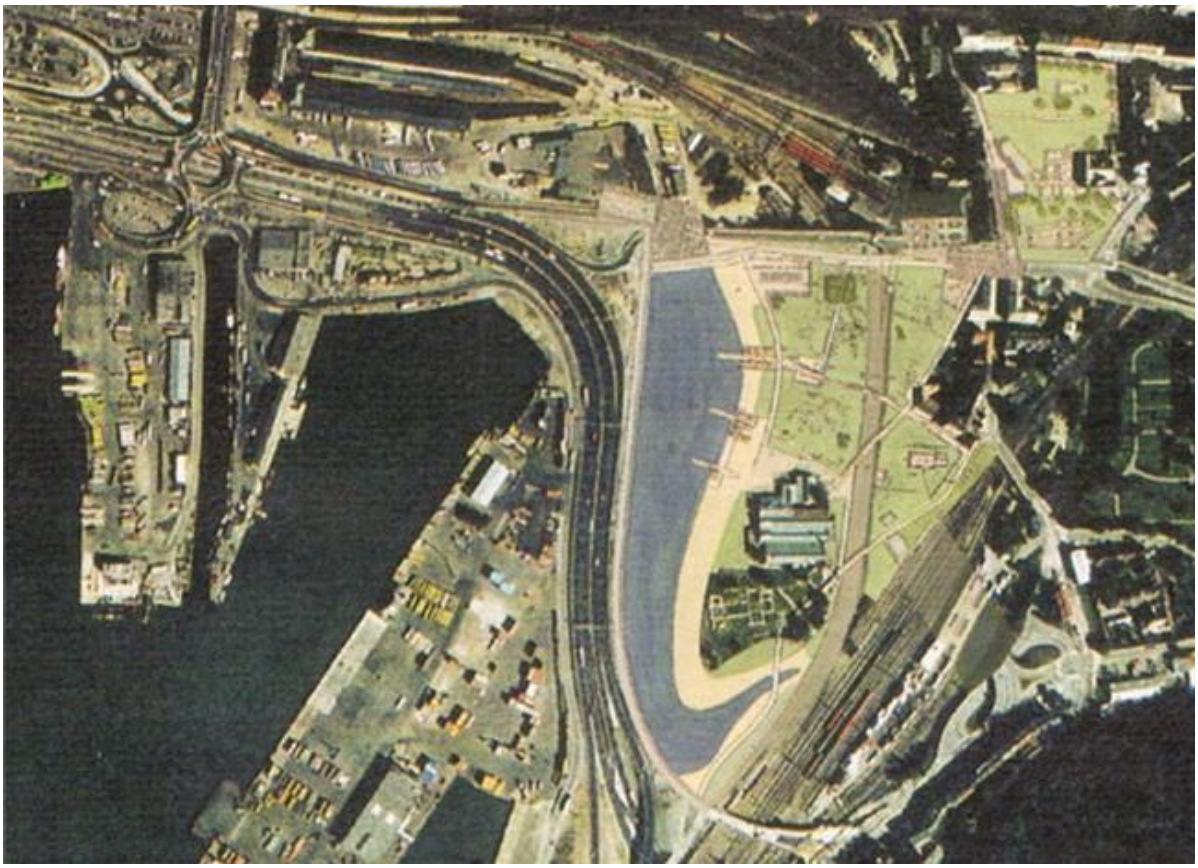
RIVING AV NYLANDSVEIEN
GJENÅPNING AV AKERSELVA

Presentasjon 2. mars 2021
Miljøforeningen Akerselvas Venner og Oslo Elveforum

På Oslo S er det i dag 19 jernbanespor som krysser over Akerselva. For 150 år siden var det kun ett spor. Jf. det store fotoet fra slutten av 1860-tallet (forsiden) som viser jernbanebrua for Hovedbanen til Eidsvoll. Gangveien på jernbanebrua var det eneste stedet man kunne krysse tørrskodd over Akerselva nedenfor Vaterlands bru inntil Schweigaards bru og Bispebrua ble åpnet i 1882 og 1887.

Sju av de små fotoene viser Schweigaards bru i dagens lukkede elveparti mellom Vaterlandsparken og sporområdet. De to små fotoene nederst til høyre viser Akerselvas utløp ved Nylands Verksted. De to små fotoene nede til venstre viser jernbanebrua sett fra Bispebrua i 1913 og 1929. Helt fram til 1960-tallet kunne lastebiler kjøre under sporene på Oslo S på Nylandsveien, jf. kartet fra 1936 under.

Flyfotoet under, tatt i 1969, dokumenterer hvor store arealer som var tatt i bruk til jernbaneformål siden den spede begynnelsen med Hovedbanen til Eidsvoll (1854) og Smålensbanen (1879), og ikke minst den storstilte veiutbyggingen for tungtransport og privatbilisme. I forgrunnen ses Loenga bru (1961), i bakgrunnen Bispelokket (1967) med Nylandsveien videre nordover mot Schweigaards gate.



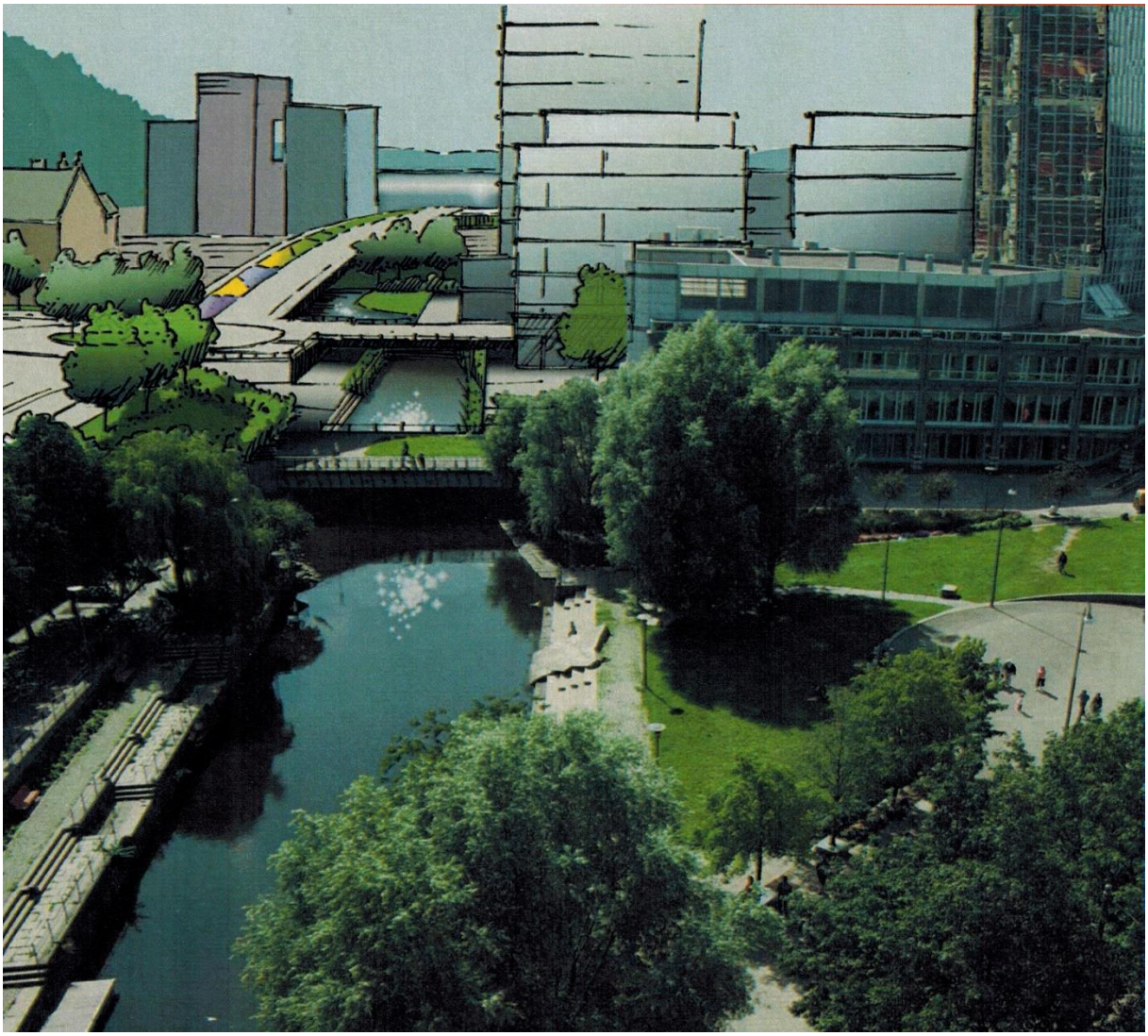
Da Ekebergtunnelen stod ferdig i 1995, ble visjonen om å gjenskape middelalderbyen Oslo realisert. Loenga bru ble revet og gamle jernbanespor fjernet. Ved årtusenskiftet var middelalderbyens søndre del hentet fram igjen fra glemselen, med et vannspeil som visualiserte strandlinja i middelalderen.

Denne 3D-illustrasjonen viser hva som var bygd eller regulert, og hva det gjenstod å regulere (glatte, hvite bygg) i Bjørvika i 2018. Den viser også hvordan middelalderbyens terreng kan rekonstrueres når Follobanen etter planen står ferdig i desember 2022. I felt C6 ønsker utbygger å bygge 55 600 m^2. Her bør bystyret i stedet vedta Byantikvarens alternativ, jf. illustrasjonen nederst på siden, med 5 850 m^2. Bjørvikaplanen og utbyggingsavtalene for Bjørvika er utformet slik at det ikke vil få noen økonomiske konsekvenser for kommunen å vedta dette forslaget. Dermed vil vannspeilet og Middelalderparken kunne forlenges inn i middelalderbyens nordre del, slik også Riksantikvaren og Oslo Byes Vel ønsker.

Bjørvikatunnelen (2010) gjorde det mulig å fjerne trafikkmaskinen, jf. illustrasjonene på forrige side. Bispelokket ble revet i 2013. Nylandveien ble revet over den søndre halvdelen av sporområdet, ble bygd opp igjen og rampet ned i Dronning Eufemias gate. I områdeprogrammet for Oslo S foreslo PBE i 2010 å rive Nylandsveien også over sporområdets nordre del, bygge den opp igjen og rampe veien ned i Schweigaards gate. PBE foreslo samtidig å fjerne Nylandsveien i hele partiet fra Schweigaards gate til Hausmanns bru, inklusive rampene mot vest og øst ved Galleri Oslo som ble foreslått revet.

PBE foreslo å flytte Nylandsveien lenger østover i partiet mellom Tollbygningen og KLP Eiendoms planlagte høyhus i Biskop Gunnerus' gate 14 B, og foreslo også å heve gatelegemet i Schweigaards gate for å redusere stigningen på den nye Nylandsveien sørover fra Schweigaards gate. Dette ga samtidig plass til fotgjengerunderganger både vest og øst for Akerselva under Schweigaards gate / Biskop Gunnerus' gate, «som eventuelt kan koples sammen med kulverter under sporområdet» (Oslo S – områdeprogram, s. 73).

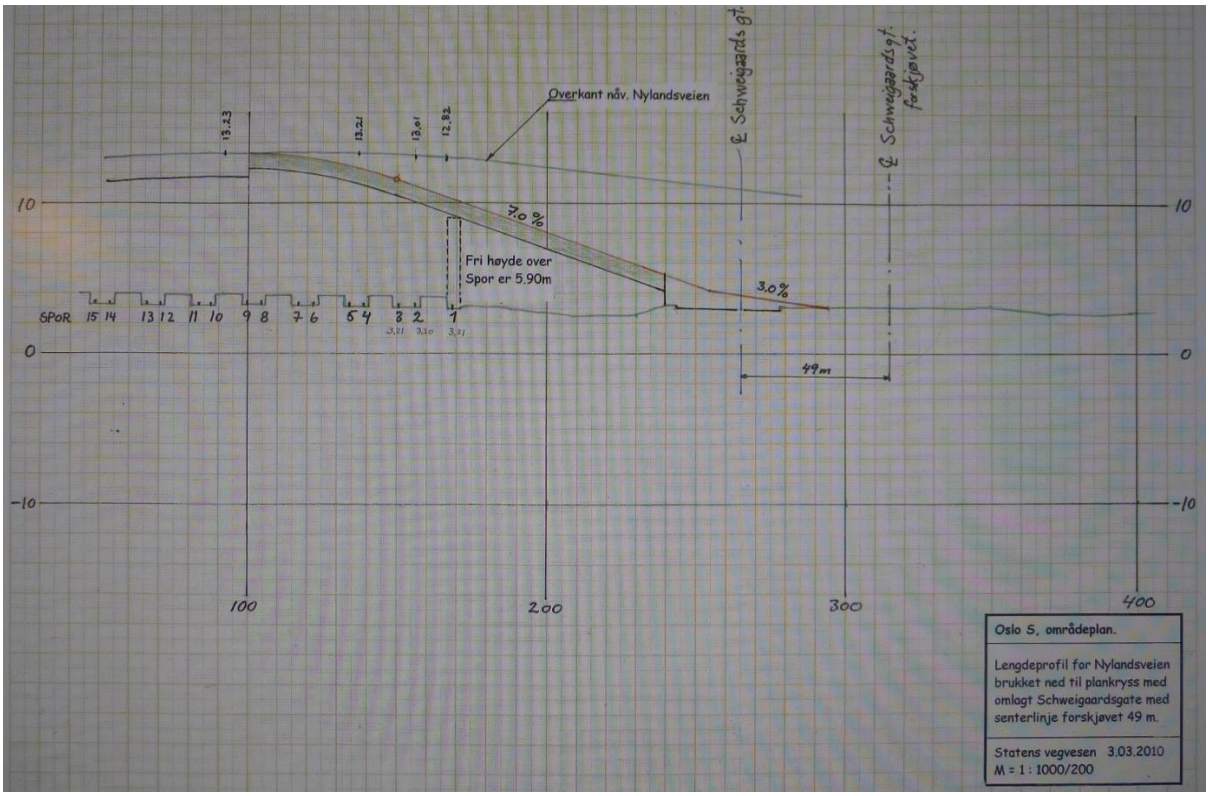
PBE illustrerte sitt forslag på følgende måte i 2010 da områdeprogrammet for Oslo S ble oversendt til politisk behandling.



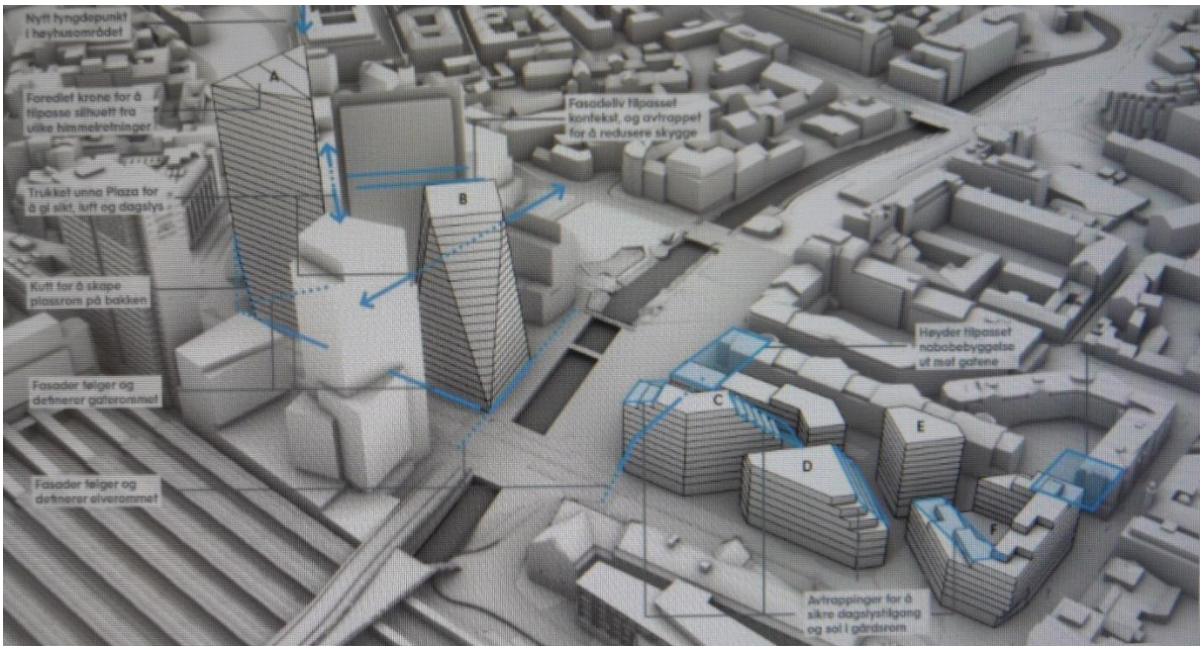
Statens vegvesen var sterkt kritiske til forslaget om å rampe ned Nylandsveien fra sporområdet til Schweigaards gate, og uttalte i 2010 at den løsningen som PBE skisserte i områdeprogrammet for Oslo S ikke er mulig å realisere uten at det får konsekvenser for sporområdet på Oslo S.

Med mindre Schweigaards gate heves betydelig, noe Statens vegvesen anså som urealistisk, eller det etableres en rundkjøring et godt stykke nord for dagens Schweigaards gate, noe Statens vegvesen i så fall anså som helt nødvendig, med de konsekvensene dette får for gateløpet Schweigaards gate / Biskop Gunnerus' gate, bebyggelsen langs gatas nordside og byrommet langs Akerselvas østside.

Statens vegvesen forutsatte i 2010 at kravene i gjeldende vegnormaler ble fulgt, bl.a. med 7 % maks stigning på rampene og maks 3 % det siste stykket inn mot rundkjøringen. Basert på premisset om at driften på alle sporene på Oslo S skulle opprettholdes, presenterte Statens vegvesen denne skissen, der Schweigaards gate forskyves hele 49 m mot nord, selv om nedrampingen starter alt over spor 9.

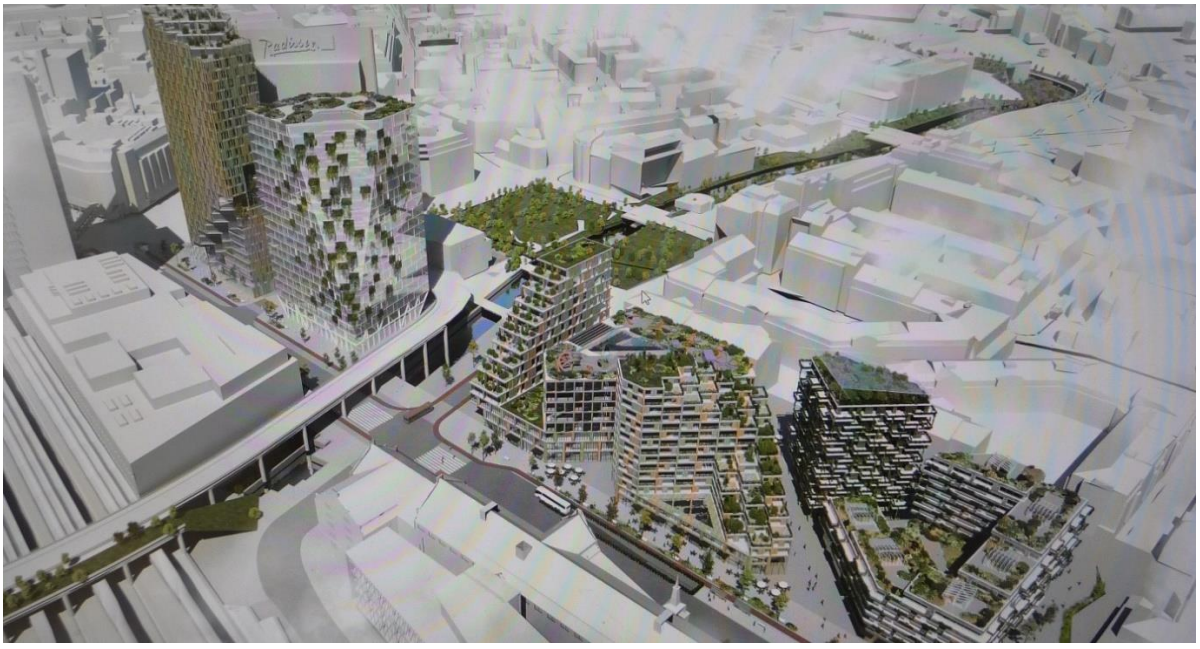


Til tross for dette benyttet deltakere i parallelloppdraget for Galleri Oslo i 2017 PBEs rampeløsning, slik som i forslaget «Spire» fra Mad, som gjengis under, og til og med uten å legge inn rundkjøring.

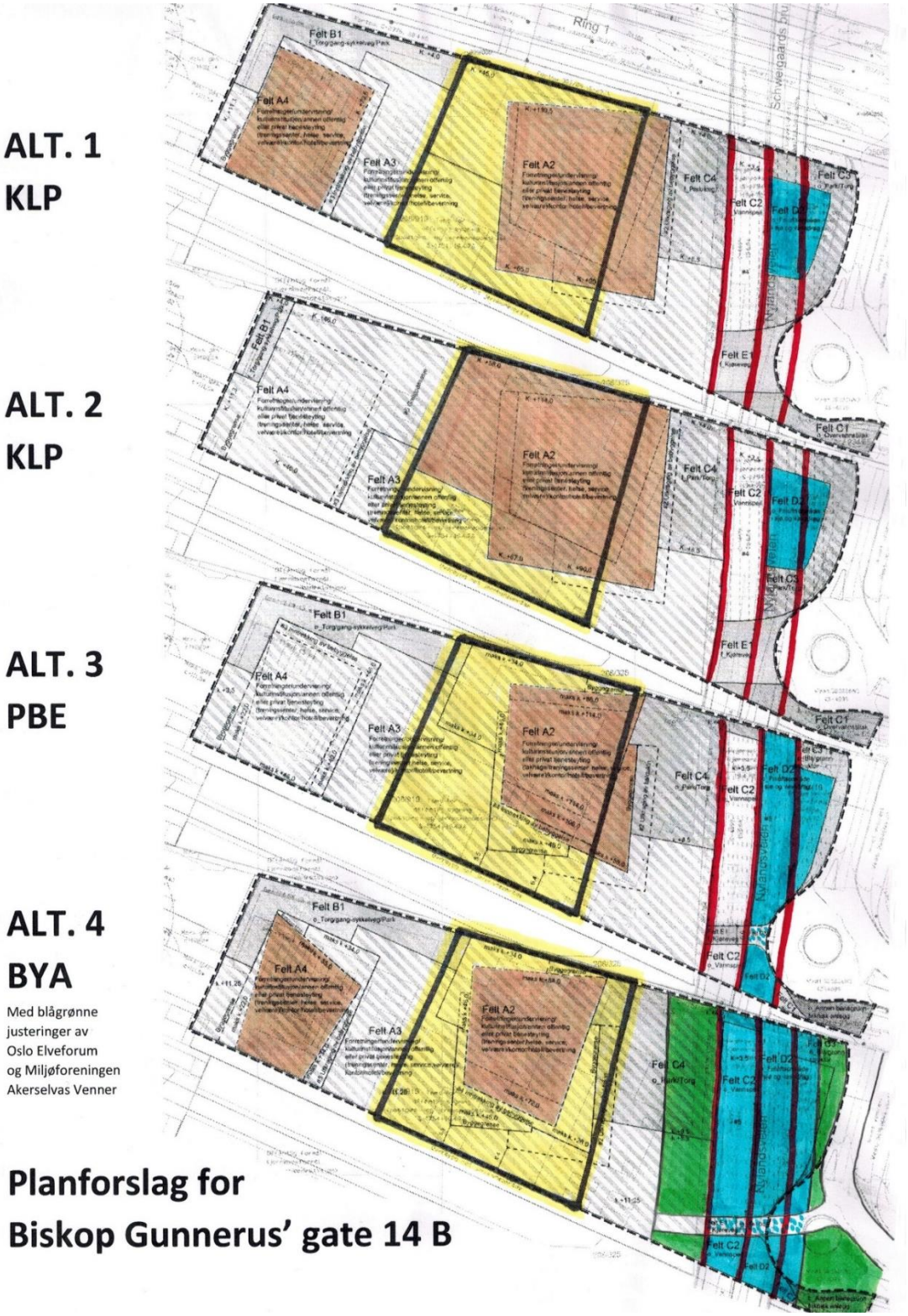


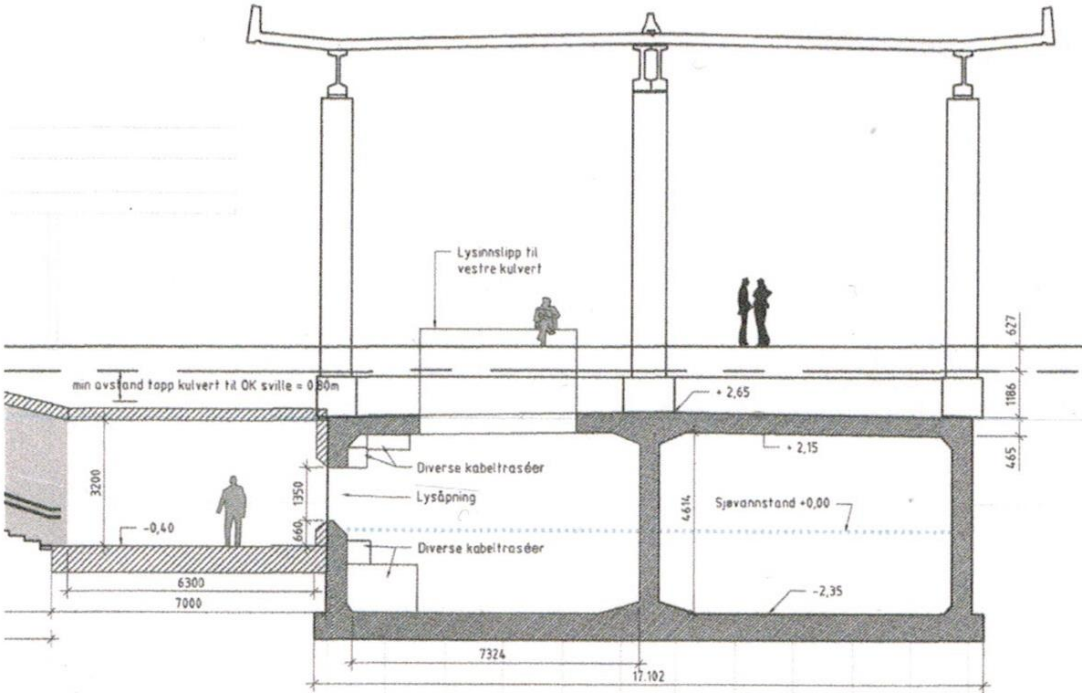
Ja, selv i planinitiativet for Galleri Oslo nå i 2021 benyttes rampeløsningen, jf. illustrasjonen over som er en videreutvikling av vinnerforslaget «Soulside» fra parallelloppdraget. Ved å flytte nedrampingen fra Akerselvas østside til vestsiden blir det lettere å fordele biltrafikken på ønsket måte, men dette løser ikke problemet med den altfor korte nedrampingsstrekningen. Det gjenstår også å komme opp med en løsning for biltrafikken fra Schweigaards gate til Hausmanns bru. Når Nylandsveien rives på denne strekningen, vil det muligens bli nødvendig å etablere en tunnelløsning for RV4-trafikken.

Unngår en RV4-trafikk på bakkeplan langs østsiden av Akerselva, vil partiet fra Schweigaards gate opp mot Hausmanns gate kunne opparbeides til et flott parkrom. Det å forskyve rampa for Nylandsveien vestover slik at hele rampa havner vest for Akerselvas tvillingkulvert, vil bli vurdert som konfliktfylt av KLP Eiendom, men vil gjøre det mye lettere å åpne Akerselva fra Schweigaaards gate til sporområdet. Uten forskyvning gir rampeløsning dårligere muligheter for elveåpning i dette partiet enn en løsning med å beholde vestre rampe, jf. parallelloppdragets gamle utgave av «Soulside», som gjengis under.



Parallelloppdragets «Soulside» åpner omtrent like lite av Akerselva som KLP Eiendom så langt har ønsket å gjøre i sitt planforslag for høyhus i Biskop Gunnerus' gate 14 B, dvs. ca. 18 % av det lukkede partiet av elva. Jf. KLPs alternativ 1 og 2 under, der vi har tydeliggjort gjenåpningen med blå farge. PBE har i alt. 3 ønsket å åpne Akerselvas østre kulvert (kulvertene er vist med rødt), mens vi har tatt oss den frihet å legge inn en full gjenåpning av elva i ca. 20 m bredde på Byantikvarens alt. 4, som for øvrig er det eneste av alternativene hvor høyhus (vist med brunt) ikke er plassert nærmere Akerselva enn sonen for høyhus (det gule området med svart kontur) i områdeprogrammet for Oslo S tillater.



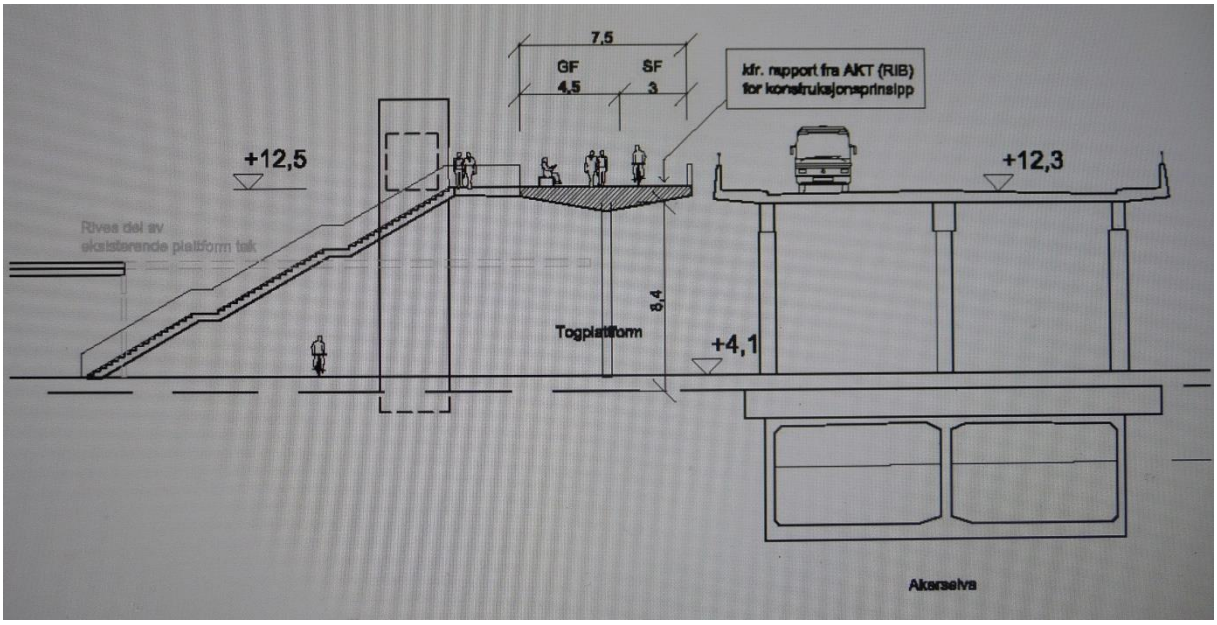


Det som gjør det så krevende å gjenåpne Akerselva uten å rive Nylandsveien, er at bæresøylene for brua er fundamentert direkte på de tre veggene i Akerselvas tvillingkulvert på hele strekningen fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate, jf. Rambølls illustrasjon over. På oppdrag fra Plansamarbeidet for kollektivknutepunktet Oslo S utredet Rambøll i 2012 muligheten for å gjenåpne Akerselva (uten å gjøre andre grep med Nylandsveien enn å rive vestre rampe) og for å etablere en gangforbindelse langs Akerselva under sporområdet, med atkomst til alle plattformene på Oslo S. Rambøll konkluderte med at det er teknisk mulig å etablere gangkulvert langs elva både på vestsiden og østsiden av Akerselvas tvillingkulvert, med trapp og heis opp til alle de 10 plattformene på Oslo S, og med lysåpninger til Akerselva både fra gangkulverten og fra alle plattformene. Jf. illustrasjonene.

Illustrert løsning med gangkulvert under jernbanesporene langs vestsiden av tvillingkulverten er langt bedre enn gangkulvert langs østsiden av Akerselvas tvillingkulvert. Kulvert under sporene («low line») er også bedre enn bru over sporene («high line»), først og fremst av hensyn til en god gjenåpning av Akerselva, men også fordi høydespranget fra terreng til bru er vesentlig større enn fra terreng til kulvert. Dessuten eksisterer det allerede to gang- og sykkelbruer («high lines») over sporområdet litt lenger øst: Akrobaten og Nordenga bru.

Fra Akrobaten er det så langt kun etablert trapp og heis ned til én av de ti plattformene på Oslo S, selv om Akrobaten i Bjørvikaplanen fra 2003 er tiltenkt rollen som Stasjonsinngang Øst. Derav også navnet Stasjonsallmenningen på Akrobatens forlengelse ut mot sjøen i Bispevika.

Nå ønsker Bane NOR at det bygges ei 7,5 m bred gang- og sykkelbru over jernbanesporene parallelt med Nylandsveien. Brua skal gå fra Schweigaards gate til Dronning Eufemias gate. Bane NOR omtaler denne gang- og sykkelbrua, som skal ha trapp og heis ned til alle plattformene på Oslo S, på følgende måte (PBE-sak 201510215-28, fil 4, s. 15): «Broen bygges som en egen konstruksjon på friksjonspeler, uavhengig av Nylandsbroen som står på kulverten til Akerselva. Dette er viktig fordi hele sporområdet ‹flyter›, og ikke er fundamentert til fjell.»



Dette er Bane NORs illustrasjon av forslaget. Bane NOR foreslår med andre ord å bygge trapp og heis ned til alle plattformene på Oslo S på samme sted som Rambøll foreslo å bygge trapp og heis opp til plattformene fra gangkulverten langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert. Jf. Rambølls illustrasjon på forrige side. Interessant nok benytter Bane NOR nå de samme argumentene for bruløsningen som vi har benyttet for kulvertløsningen helt siden Rambølls utredning forelå i 2012: bedre utnyttelse av plattformene, bedre forhold ved rømning, kortere gangavstand ved bytte mellom plattformer og ikke minst store reisetidsbesparelser grunnet redusert gangtid til målpunkter på Grønland og i Bispevika.

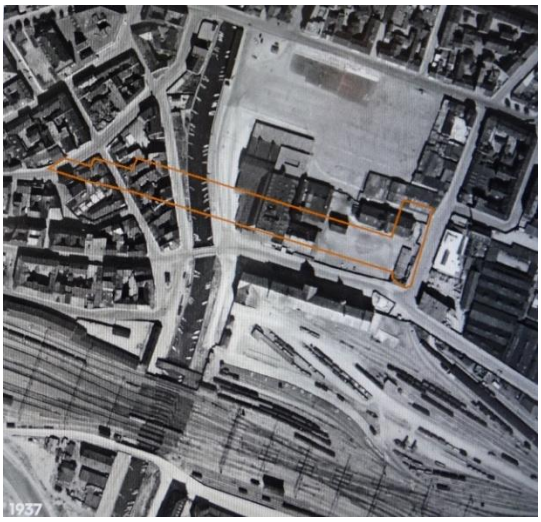
Med gangkulvert langs Akerselvas vestside under sporområdet vil en dertil få en sammenhengende turveilenke langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden.

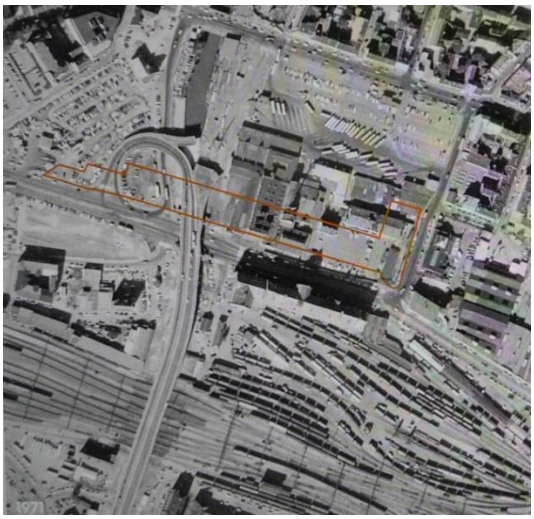
Bane NORs forslag må også ses i lys av Bane NORs innsigelse til forslaget om å legge bussterminalen over sporområdet, og som et alternativ til den østlige gangatkomsten i Ruters bussterminalforslag.

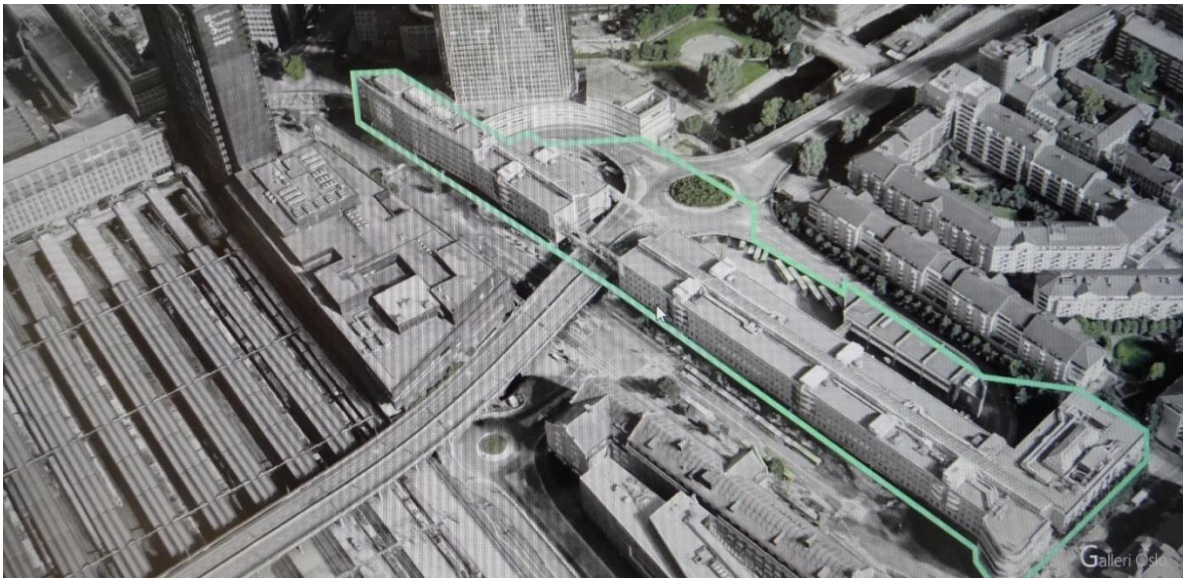
Det er også blitt lansert andre løsninger for gang- og sykkelbru over sporområdet, både langs og på Nylandsveien. Problemet med alle løsningene er at de sementerer en struktur med rampeløsninger nord og sør for sporområdet som svekker kvalitetene i elverommet når en skal gjenåpne Akerselva nord og sør for jernbanesporene.

I områdeprogrammet for Oslo S foreslo PBE i 2010 å bygge om Nylandsveien slik at den forbeholdes kollektivtrafikk, gående og syklister, og det allerede i en første fase før arbeidet med å rampe veien ned i Schweigaards gate starter. Å beholde Nylandsveien utelukkende for å betjene busser, sykler og gående lar seg ikke forsvare, så ødeleggende som brua er for byens aller viktigste byrom etter Karl Johans gate: Akerselva.

I over 40 år, fra den 600 meter lange tvillingkulverten stod ferdig i 1969 og fram til arbeidet med å rive Bispelokket startet i 2012, forble Akerselva et glemt byrom, gjemt i kulverten under Akerselva. Det er på høy tid å fjerne siste rest av det gigantiske motorveisystemet fra 1960-tallet: Nylandsveien fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru, og gjenåpne Akerselvas tvillingkulvert både nord og sør for sporområdet. Dvs. gjenskape situasjonen for Akerselva fra før byggingen av tvillingkulverten startet i 1964 (her illustrert med et flyfoto fra 1937) og ikke nøye oss med noe à la situasjonen i 1971 da Nylandsveiens vestre rampe var ferdigstilt. (Planområdet for nye Galleri Oslo er vist på fotoene.)







Dessverre har MOS og BYM så langt holdt kortene tett til brystet om arbeidet med KVU-en for Schweigaards gate og Nylandsveien. Vi vet derfor fortsatt ikke stort mer om hva som utredes enn det som fremgår av brevet fra MOS til BYM i 2019 der konseptvalgutredningen ble bestilt.

Det viktigste konseptet å utrede i KVU-en er etter vårt syn hvordan trafikken i området kan avvikles på en best mulig måte i fremtiden, gitt følgende premisser:

- **Nylandsveien rives på hele strekningen fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru**
- **Akerselvas tvillingkulvert åpnes i full bredde på hele den 75 meter lange strekningen fra Dronning Eufemias gate til Trelastgata på sørsiden av sporområdet og på hele den 210 meter lange strekningen fra nordsiden av sporområdet til Vaterlandsparken**
- **Gjenåpnet elv skal ha en gjennomsnittlig bredde på minst 20 meter**
- **Det bygges ikke bussterminal over sporområdet på Oslo S, og alle (eller tilnærmet alle) regionbusser termineres utenfor Oslo sentrum, jf. at KS1 for KVU Oslo-Navet anbefaler en optimalisering av konsept K4 med nye terminaler for regionbussene på Lysaker og Bryn**
- **Den fremtidige trafikkløsningen skal gi et vesentlig bidrag til å oppnå Oslo kommunes mål om 30 % reduksjon i biltrafikken innen 2030**
- **Det skal tilrettelegges langt bedre for syklister og ikke minst fotgjengere enn i dag**

Dette konseptet bør utredes til bunns før man eventuelt anbefaler et av de andre konseptene som utredes.

Dersom Nylandsveien ikke fjernes fra Dronning Eufemias gate til Vaterlandsparken, vil alle forsøk på å gjenåpne Akerselva under Nylandsveien nødvendigvis ende opp som halvgode løsninger eller rene nødløsninger. Det er nesten så en er fristet til å slutte seg til følgende formulering i planinitiativet for nye Galleri Oslo: «En ‹åpning› av Akerselva uten at veisystemet over fjernes, har etter forslagsstillers mening liten verdi.»

Allerede i 2001 vedtok bystyret at «Akerselva gjenåpnes helt inn til sporområdet» og ba byrådet «arbeide for å redusere RV 4 trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles». Ønsket om å rive Nylandsveien og gjenåpne Akerselva er blitt gjentatt i vedtak og merknader en rekke ganger de siste 20 årene. Det er på høy tid at planene realiseres.

Den hårete visjonen om å gjenskape Oslo middelalderby ble realisert ved årtusenskiftet.
Nå må den våte drømmen om å gjenåpne Akerselva virkeliggjøres.