

TAR VI RETT MEDISIN FOR Å FÅ ÅPNET AKERSELVA?

Oslo Elveforum og
Miljøforeningen Akerselvas Venner
v/ Are Eriksen - 4. mai 2022

På dette flyfotoet fra 1937 går
Nylandsveien under sporområdet
langs Akerselvas vestre bredd.

Her kan det etableres en
gangkulvert med heis og trapper
opp til alle plattformene på
dagens Oslo S.

Galleri Oslo er vist med oransje
farge på flyfotoet.



Trafikksystem - Bispelokket-Nylandsbrua

En effektiv medisin ble foreskrevet av Oslo bystyre da bystyret i 2001 vedtok 36 punkter som grunnlag for arbeidet med Bjørvikaplanen:

«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.»

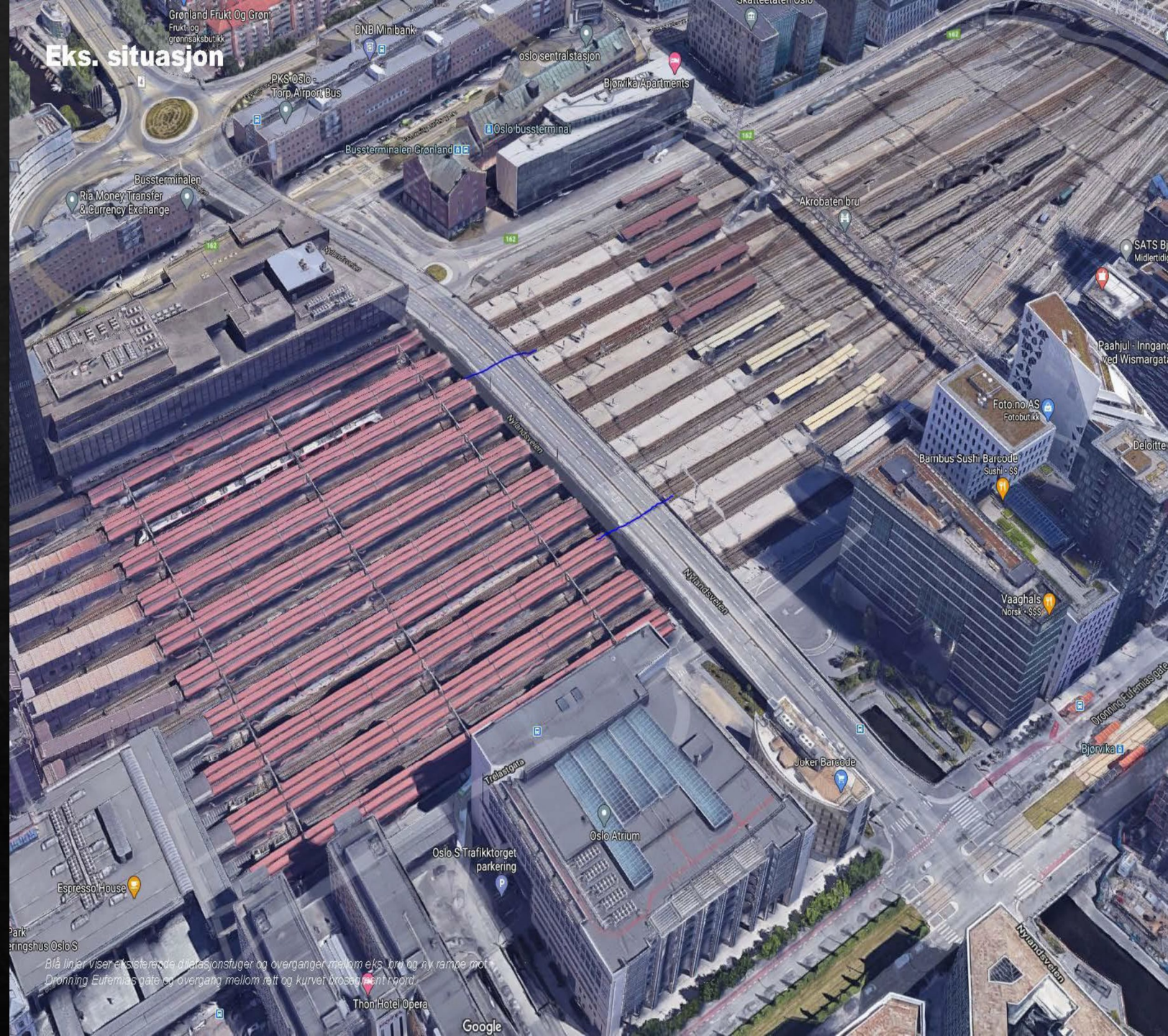
Dette ble dessverre ikke fulgt opp i byrådets planforslag for Bjørvika. Bjørvikaplanen som ble vedtatt i 2003, la i realiteten opp til å bilbetjene en fremtidig bebyggelse på lokk over sporene fra Nylandsbrua.



Da Nylandsbrua måtte rives over søndre del av sporområdet ved fjerningen av Bispelokket i 2013, ble brua følgelig bygd opp igjen og rampet ned i Dronning Eufemias gate.

Dersom Nylandsveien nå skal rampes ned i Schweigaards gate eller ved dagens rundkjøring nord for Galleri Oslo, vil brua måtte rives også over nordre del av sporområdet og bygges opp igjen.

Dette er dårlig ressursbruk og lite bærekraftig med tanke på at det neppe kan herske tvil om at hele Nylandsveien før eller senere vil bli revet. Det er på høy tid å fjerne siste rest av det gigantiske motorveisystemet fra 1960-tallet.



Fjernes Nylandsveien på hele strekningen fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru, vil Akerselva kunne åpnes både nord og sør for jernbanens sporområde i et bredt blågrønt belte.

I områdeprogrammet for Oslo S foreslo PBE å fjerne Nylandsveien fra Schweigaards gate til Hausmanns bru, inklusive rampene mot vest og øst ved Galleri Oslo. PBE foreslo også å rive Galleri Oslo.

PBE beholdt brua over sporområdet og rampet den ned i Schweigaards gate. Her ble gatelegemet hevet for å redusere stigningen på rampa.

Dette ga samtidig plass til fotgjengerunderganger både langs østre og vestre elvebredd, underganger som PBE ønsket å kople sammen med kulverter under sporområdet, helt ut til Operaen og Munchmuseet.



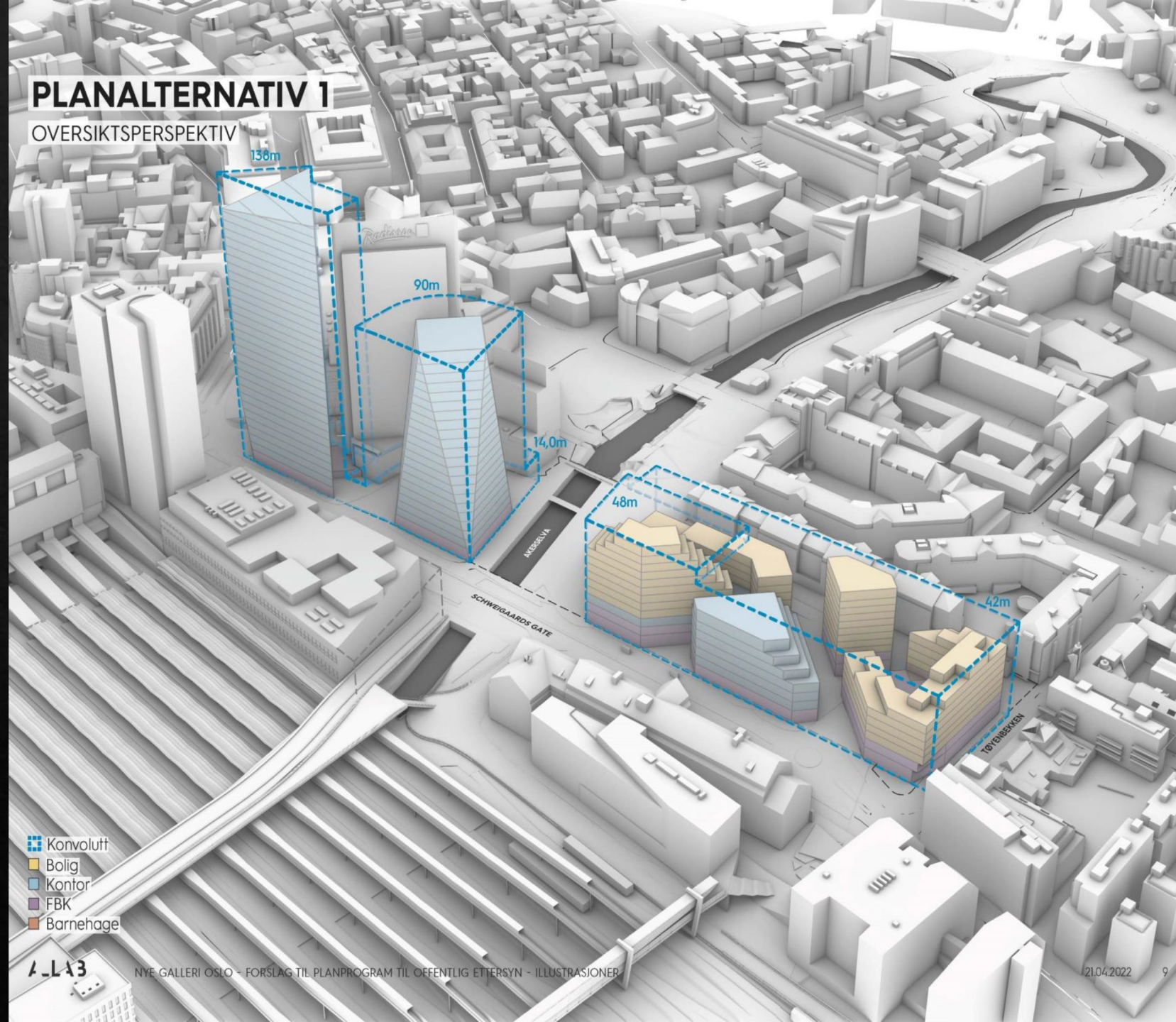
Byrådet viste i 2021 til områdeprogrammet for Oslo S i et notat til byutviklingsutvalget:

«Utviklingen i området skal videreutvikle Oslos blågrønne struktur og det biologiske mangfoldet, blant annet ved gjenåpning av Akerselva i en grøntkorridor ned til nordsiden av sporområdet.

En mulig riving av deler av Galleri Oslo vil redusere dette bygget som barriere mellom Schweigaards gate og Grønland, og gi Akerselva med grønnstruktur tilstrekkelig plass.»

I planprogrammet for «Nye Galleri Oslo», som nå ligger ute til offentlig ettersyn, foreslår Galleri Oslo Utvikling å rive hele Galleri Oslo og gjenåpne Akerselva.

Planalternativet med høyest utnyttelse gjengis her.



PBE foreslo en ca. 85 meter bred blågrønn korridor langs Akerselva fra Hausmanns bru til Dronning Eufemias gate, men lot merkelig nok den planlagte bussterminalen over sporområdet gå hele 35 meter inn i den blågrønne korridoren.

Denne illustrasjonen av bussterminalen er hentet fra konsekvensutredningen i 2017.

Planene om bussterminal over sporene møtte sterke motforestillinger og innsigelser fra berørte parter og ble stanset av byrådet i 2021.

Byrådet viste til KVU Oslo-navet som anbefalte at regionbussene skulle terminere ved Lysaker, Bryn og Sinsen, og anså det også som lite sannsynlig at en bussterminal over Oslo S ville la seg finansiere.



Riving av Galleri Oslo er definitivt rett medisin for å få gjenåpnet Akerselva. Men medisinen må tas sammen med en kraftig pille mot Nylandsveien.

Skrinleggingen av bussterminalen, og med det også alle tanker om å bilbetjene en eventuell fremtidig bebyggelse over sporene fra Nylandsveien, gjorde at det ble stilt store forventninger til arbeidet med KVV Schweigaards gate og Nylandsveien.

Dessverre ble KVV-en en stor skuffelse.

Det å rive hele Nylandsveien er ikke engang blitt vurdert, selv om bystyret gjentatte ganger har bedt om dette, eksempelvis 21. april 2021. Begrunnelsen: «Utrykningskjøretøy må ha mulighet til å krysse sporområdet.» Alle fordelene og ulempene ved å rive brua over sporene burde selvsagt vært vurdert.

Utredningskonseptene er blitt rigget på en slik måte at KVV-en har endt opp med å anbefale konsept 1 (nedramping nord for Galleri Oslo) i stedet for konsept 2 (nedramping i Schweigaards gate vest for Akerselva).



Konsept 2 med nedramping i Schweigaards gate vest for Akerselva er det klart beste av nedrampingsalternativene.

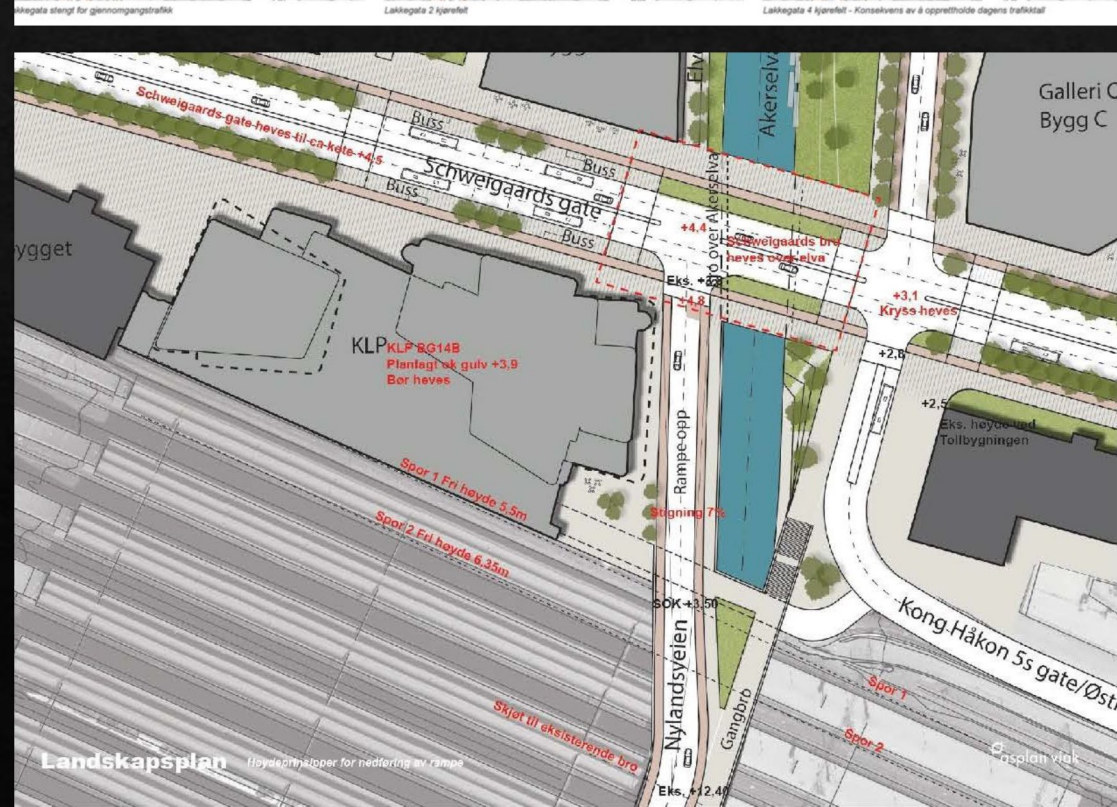
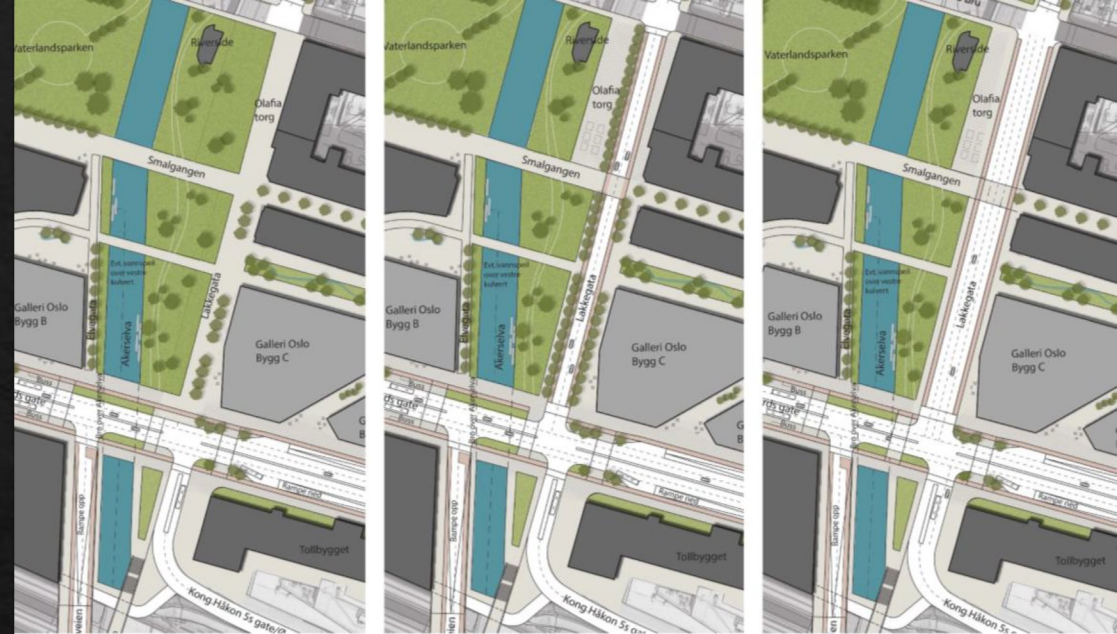
Jf. argumentasjonen i Asplan Viaks rapport «Alternative vegløsninger for Nylandsveien» av 8. april 2022 (der nedrampingen i konsept 2 kalles alternativ A3)

I KVV-en forkastet BYM konsept 2 ved å legge inn henholdsvis fire kjørefelt (konsept 2A) og tre kjørefelt (konsept 2B) i Lakkegata nord for Schweigaards gate.

I kostnadsberegningen av konseptene ble konsept 2A og 2B som en konsekvens av dette, belastet med henholdsvis 1000 og 100 millioner kr til flytting/ombygging av trafostasjon. Med to kjørefelt i Lakkegata slapp konsept 1 denne kostnaden.

Lenge før KVV-en ble ferdigstilt, hadde Galleri Oslo Utvikling gitt BYM tilgang til illustrasjonsmateriale der konsept 2 ble vist både med Lakkegata stengt for gjennomkjøring og med to og fire kjørefelt i Lakkegata.

Både konsept 1 og konsept 2 er byggbare, men begge konseptene har anstrengte høyde- og stigningsforhold. Konsept 2 kan bygges med heving av Schweigaards gate og dispensasjon fra kravet til fri høyde over jernbanespor.

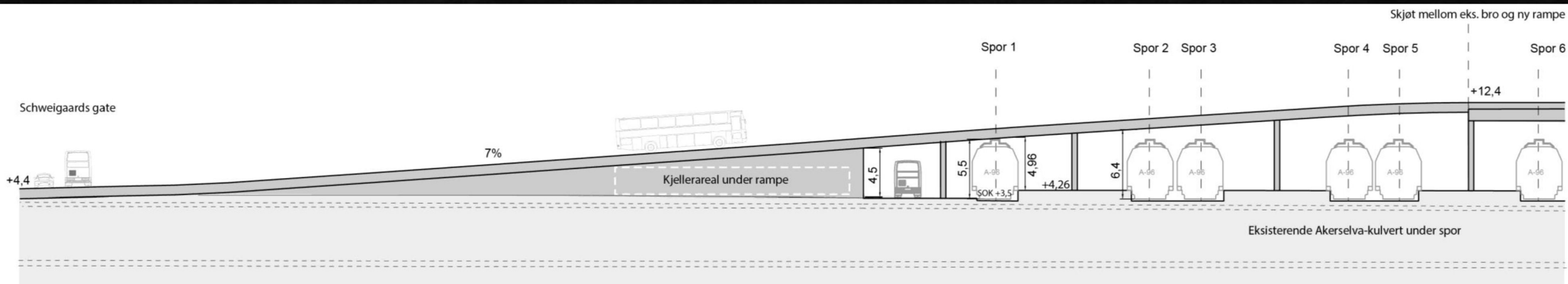


På oppdrag av Galleri Oslo Utvikling har Asplan Viak AS og Dr.techn. Olav Olsen AS dokumentert at konsept 2 med nedramping i Schweigaards gate vest for Akerselva kan realiseres, med litt smidighet fra Bane NORs og Statens vegvesens side.

Nedrampingen starter mellom spor 6 og 5 på Oslo S. Overgangskurven ligger over spor 5 og 4, før veien rampes ned med fall 7 % og frihøyde 5,5 m over spor 1. Jf. lengdesnittet under.

Rampeløsningen avviker fra vegnormalen og er avhengig av å få de samme dispensasjonene som ble gitt da Nylandsveien ble rampet ned i Dronning Eufemias gate i sør med 7 % fall da Bispelokket ble revet.

Rampeløsningen krever også dispensasjon fra Teknisk regelverk (TRV) for jernbane, som stiller krav om minste frihøyde på 6,35 m over topp skinne (SOK). Siden spor 1 er et buttspor med svært lav toghastighet, og buttsporet heller ikke tenkes omgjort til gjennomgående spor i forbindelse med utvidelse av trakta på Oslo S ved bygging av ny jernbanetunnel, bør det kunne gis dispensasjon slik at strømvaktakerprofilen kan tilpasses en frihøyde på 5,5 m.



KLP Eiendom som tidligere ønsket å rive postterminalen i Biskop Gunnerus' gate 14B og trekke planlagt ny bebyggelse tilbake fra Akerselva mot å få lov til å bygge to høyhus på eiendommen, har nå øynet muligheten for å få både i pose og sekk. De vil nå gjenbruke eksisterende bygningsmasse og bygge høyhus på denne basen.

KLP har hoppet på BYMs anbefalte konsept i KVV-en og har fått Rambøll til å dokumentere at konsept 1 med nedramping nord for Galleri Oslo er byggbart.

Rambølls løsningsforslag er å senke Schweigaards gate med 0,5 m (til kote 2,8) slik at frihøyden under den nye rampa for Nylandsveien blir 4,9 m ved nordre fortau, og heve landingshøyden for rampa med 0,6 m (til kote 4,2).

Konsept 1 krever at det bygges ei dobbelt så lang rampe for Nylandsveien som konsept 2 krever. Konsept 1 (rødfarget) krever i tillegg store trafikkarealer nord for Schweigaards gate, mens en med konsept 2 (guldfarget) har mulighet for å skåne Grønland for det aller meste av denne trafikken.

Nedramping i Schweigaards gate (konsept 2) vil koste langt mindre enn nedramping lenger nord (konsept 1).



KLPs illustrasjon av sitt reviderte prosjekt (med konsept 1) gjengis til høyre.

Nedrampingen og den nye bilbrua over Akerselva legger beslag på store arealer.

Dette spiser av grøntarealene langs Akerselva og etablerer nye barrierer mellom Grønland og Akerselva.

Byromskvalitetene langs Akerselva blir langt dårligere med konsept 1 enn med konsept 2 på en 100 m lang strekning nord for Schweigaards gate.

Fotgjengerunderganger langs Akerselvas bredder under nye Schweigaards bru vil bare være mulig med konsept 2, der rampa lander i gata på kote 4,4.



For å kunne rampe Nylandsveien ned i Schweigaards gate vest for Akerselva må bygningsmassen i Biskop Gunnerus' gate 14B trekkes minst 20 m tilbake fra elva.

Dersom eksisterende bygningsmasse skal gjenbrukes, må i det minste den stiplede delen av postterminalen rives (jf. illustrasjonen av konsept 2 øverst).

Bygget kan ikke lenger ha fasadelivet kun ca. 2 m fra Akerselva, slik KLP Eiendom nå ønsker (jf. illustrasjonen av konsept 1 nederst).

KLPs planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14B bør ikke behandles før det er avgjort hva som skal skje med Nylandsveien.

Det bør snarest settes i gang reguleringsarbeid for Nylandsveien med tilstøtende arealer.

Reguleringsplanen bør utarbeides med to alternativer: Rampe Nylandsveien ned i Schweigaards gate vest for Akerselva (konsept 2) og rive Nylandsveien på resten av strekningen nordover til Hausmanns bru.

Rive Nylandsveien på hele strekningen fra Dronning Eufemias gate til Hausmanns bru.

