

**Rapport fra åpent verksted for oppdatering av alternativ Bjørvikaplan  
(revisjon av plansmie i regi av Bydel Gamle Oslo 2008)  
onsdag 10. mars kl. 18 i Saxegården, Saxegårdsgate 17**

Følgende var representert på møtet:

Lokalt næringsliv  
Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo  
Bydelsutvalget i Gamle Oslo  
Fjordbyaksjonen  
Interesseforeningen for Oslo Middelalder  
Gruppa Oslo Torg  
Gamlebyen beboerforening

Rådgiver Audun Engh  
Arkitekt Arne Sødal

Innlegg:

Arne Sødal redegjorde for den alternative planen slik den ser ut i dag, og for behovet for justeringer i forhold til allerede fastlagte reguleringer og nye elementer som har kommet inn siden bydel Gamle Oslo sin plansmie i 2008.

Helge Winswold (A) presenterte alternative jernbaneløsninger for Oslo, med spesiell fokus på en underjordisk ringbane som vil kunne revolusjonere togtrafikken i og rundt Oslo. Flere mulige alternativer og ”byggetrinn” ble skissert, deriblant koblinger til eksisterende banestrekninger for å kunne utnytte fleksibiliteten som en slik ringbane vil kunne gi. Det ble antydnet total lengde på ca. 13,5 km med nye dobbeltspor til en slik bane. Det skal videre være mulig å bygge alt i fjell slik at all eksisterende bebyggelse vil være ubebørt av inngrepene samt at eksisterende jernbanelinjer kan være i full drift i anleggsperioden.

Andre personer holdt mindre innlegg og kommentarer, uten at disse refereres spesielt til her.

## Diskusjonsemner:

**Jernbanen** ble et sentralt diskusjonsemne, da den alternative planen på mange måter har sitt utgangspunkt i nedsenkede jernbanespor ved Oslo S. for å kunne benytte dette arealet for bebyggelse og derfor oppnå lavere bebyggelse i hele planområdet. Jernbaneringen som foreslått vil gi senkede spor i hele området som vil erstatte dagens spor på bakkenivå, samtidig som ringen åpner for helt nye muligheter for trafikkavvikling av togtrafikken med et antall alternative traseer samt mulighet til å unngå sentrum for tog som ikke trenger å anløpe Oslo sentrum. De positive ringvirkningene med en slik løsning ble applaudert. Man diskuterte også mulighetene for fire underjordiske spor under Oslo S. i to plan: lokaltrafikk i fire spor øverst og fire spor for høyhastighetstog under dette. Det ble også pekt på fordelene med å få lagt disse underjordiske banene i fjell (antatt at 40 meters dyp vil være tilstrekkelig for at alt skal kunne ligge i fjell) vil gjøre at tunnelboring skal kunne foregå uten at kulturlag etc. skal måtte røres. Bygninger og annet på bakkeplan vil kunne stå urørt og man unngår dermed de problemene som bl.a. er beskrevet i planene for Follobanen i forhold til konsekvenser av dagbrudd og linjer som til dels ligger nært bakkenivå.

**Trikken** ble diskutert angående traséalternativer. Det ble poengtert at Bispegata ikke bør ha trikketraffikk da dette bl.a. vil ødelegge for den allerede vedtatte re-etableringen av Oslo Torg. Videre ble det diskutert rundt den planlagte fjordtrikken, og det faktum at trikk i Dronning Euphemias gate vil gjøre at disse trikkelinjene vil ligge for nær hverandre – og at man underforstått heller bør satse på fortsatt trikk i Schweigaards gate.

**Siktlinjer** i Kongsbakken ble diskutert, hvor man diskuterte hvorvidt bebyggelsen som foreslått i den opprinnelige 2008-planen skal beholdes. Det ble diskutert hvorvidt man skulle vurdere å fjerne et bygg for å gjøre plass til et større grøntområde/liten park, men det endte ikke opp men noen enighet om dette.

Det ble notert at **Riksantikvarens** tre hovedprioriteringer er 1) siktlinjer i Kongsbakken, 2) fokus på bebyggelse på ”stranden” i Bispekilen, at denne i så fall må bli lav, og 3) krav om nedtrapping av byggehøydene i ”Barcode” i retning øst mot Ladegården.

Videre ble det pratet om **Lambda** (nytt Munch museum) og det faktumet at dette prosjektet faktisk innbefatter boligbebyggelse lenger inn på Paulsenkaia i lameller som går på tvers av siktlinjene gjennom ”Barcode”, og at siktlinjene således er verdiløse. Man anså dette som et særdeles negativt element i og med at det ødelegger siktlinjene mot sjøen.

Det ble også gjort kjent for møtedeltakerne at **Ladegårdens barokkhage** er planlagt utvidet. Veien langs vannspeilet skal være vedtatt og regulert som senket under bakkenivå, og det var spørsmål om hvorvidt dette vil bli noe av eller ikke.

Man diskuterte behovet for et **tydelig skille** mellom bebyggelsen i Bjørvika og selve Middelalderbyen, og det var stor enighet om at dette er særdeles viktig. Et **forlenget vannspeil** i Middelalderparken er således et sentralt element i 2008-planen, og bør vektlegges enda mer.

For å unngå at en eventuell innregulering av tomt forbeholdt **Kulturhistorisk museum** skulle kunne bli benyttet til et annet formål (for eksempel dersom Kulturhistorisk museum vil ende på Bygdøy), så ble man enige om at dette bør omtale dette og andre mulige museumsbygg etc. som ”kulturbygg”. Dette for at det skal signaliseres at det forbeholdes kulturbygning(er).

Videre ble det også diskutert *reduisert bredde av Dronning Euphemias gate* for å oppnå en mer intim gate, med mulig bilfri del av denne med mulig innkjøring for servicetrafikk under bakkenivå, eventuelt fra bakenforliggende gater. (Reduksjon av bredden av gaten er allerede med i 2008-planen, og dette beholdes.)

*Grøntområder langs sjøen* ble diskutert i forhold til gjeldende planer, og man ønsker at strandpark i strandsonen vil Bispevika være realiserbart tross signaler om at dette vil bli et bebygd område.

*Borgen* ble diskutert m.h.t. bevaring vs. riving, men man valgte å ikke gå inn i denne problematikken grunnet Jernbaneverkets planer for Follobane-trasé som sannsynligvis vil avgjøre om Borgen rives eller blir stående.

### Sentrale punkter for oppdatert plan:

- Massiv jernbanesatsning med jernbanering som sentralt element. Slikt prosjekt vil også kunne gi 5 – 6 nye trafikkknutepunkter i tillegg til Oslo S. og Nationaltheatret stasjoner som i dag er de eneste store knutepunktene.
- Grundig gjennomgang av trikketraseer, for å finne de beste løsninger i forhold til planen (fjordtrikk, traseer i Schweigaards gate vs. Dronning Euphemias gate etc.)
- Strandparken må realiseres
- ”Kulturbygg” riktig definisjon på den tiltenkte tomt for Kulturhistorisk museum
- Østre Tangent med riving av Nylandsbroen
- Siktlinjer i Kongsbakken og Barcode: Riksantikvarens krav må imøtekommes og det bør i tillegg opprettes flere siktlinjer i Kongsbakken enn det er lagt opp til (som illustrert i opprinnelig 2008-plansmie plan)
- Man bør ikke binde seg m.h.t. ny bussterminal over sporområdene på Oslo S. på grunn av planens forslag om nedsenkede jernbanespor, og heller benytte dagens bussterminal inntil videre til større jernbaneprosjekt er avklart. Regionbusser bør benytte termini utenfor bykjernen, som i sin tur vil gi fjernbusser bedre plass på dagens bussterminal. Overordnet mål er å få flyttet over mest mulig persontrafikk fra buss til bane, og følgelig redusere behovene for stor bussterminal i sentrum.
- Man krever at planlagt utredning av ny jernbanetunnel vestover fra Oslo S. blir sett i sammenheng med en større plan (ringbane etc.), slik at ny tunnel ikke vil være til hinder for gjennomførsel av større jernbaneplan når denne måtte foreligge.
- Krav om nedtrapping av byggehøyder i retning øst mot middelalderbyen
- Kulturhistoriske anlegg i middelalderbyen (kan være flere) defineres som ”middelaldersenter”.

## Prosessen videre:

1. Staten må på banen, og må kunne overstyre sine egne selskaper. Man må velge å ta utgangspunkt i jernbanens utvikling, og ikke at prosjektene styres ene og alene av markedskrefter slik tilfellet synes å være i dag.
2. Man må få i gang en lokal prosess hvor alle parter er representert, og det er ønskelig at dette skjer i form av en offisiell plansmie som initieres av Bydel Gamle Oslo som best passende organ i en slik sammenheng.