

## Barcode / Ny plan

På møtet 22. januar ble det påstått at Barcode inneholder ca 60 000 m<sup>2</sup> enn det som er utbyggernes krav til utnyttelse. Det ville være interessant å vite begrunnelsen for dette, samt se hvilke muligheter det ville medføre å fjerne dette ekstra arealet.

### Ang. Overbygging av jernbanen:

Det er viktig at alternativet som nå utarbeides er realistisk slik at den vil bli tatt alvorlig av politikerne, og en overbygging over skinnene anses denne omgang som uaktuell. Men vi er enig med Didrik Eides innlegg på gårsdagens folkemøte om at vi ikke bør gjøre det umulig for senere å utnytte arealet som jernbanen opptar. Barcode-planen vender hele dette arealet "ryggen" og skyggelegger det, noe som gjør det til et mindre attraktivt areal å utnytte seinere. Hele problemet ligger i den avtalen som er gjort med utbygger og den høye tomteprisen.

Ideen om å flytte museet inn i Middelalderparken og oppgradere grøntarealene er en god ide for å få ned høyden på bygningene nedenfor Ladegården. Området Ladegården, Ruinparken i Oslogate og Middelalderparken er de viktige historiske skatter som bør ivaretas og fremheves i bybildet. Høye bygninger tett innpå vil ødelegge den plassen de bør ha i bybildet. Den høyeste bebyggelsen bør ligge nær Oslo S, der de allerede er høyhus.

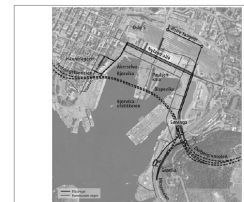
### Tetthet:

Tanken om å fortetting rundt viktige trafikk-knutepunkt er god. Dette er bra i et miljø-, samfunnsmessig og urbant perspektiv. Det hevdes at utnyttelsen i Bjørvika er halvparten av Aker Brygges, og at det ved å bygge stedvis veldig høyt vil det frigjøres store arealer til parker og plasser. Man må altså her gjøre en avveining mellom høyt og "glissent" og tett og lavt. Uten å ha gått detaljert inn i planen synes vi at det er viktigere å bevare byens visuelle kontakt med sjøen ved å bygge lavere, noe som ikke vil hindre framtidige muligheter over jernbanesporene, dette på bekostning av de offentlige parker og plassers areal. Vi mener samtidig at høye punkthus kan tåles for å gi mer areal, så lenge disse bygges med god avstand i mellom og med en mer eller mindre kvadratisk plan for å opptre like fra alle vinkler.

## Skal all trafikk til Bjørvika gjennom Middelalderparken?

På Samferdselsdepartementets sider kan man lese (St.prp. nr. 50 (2004-2005)):

- Tunnelen vil inngå i et sammenhengende tunnelsystem på om lag 6 km mellom Filipstad og Ryen. Det blir etablert en åpning i tunnelsystemet på Sørenga, slik at det blir to uavhengige system i forhold til ventilasjon, styring, rømning og redning. Østre Tangent med bru over sporområdet ved Oslo S og tilkobling til Schweigaardsgate, er forsert til første etappe.
- Andre etappe av prosjektet består av utbygging av nytt vegsystem i dagen og inngår i reguleringsplanen kalt «Byplanen». Bispelokket skal rives og rv 4 Nylandsveien senkes ned til kryss i plan med Nyland allé. ....



Figur 2.1 Bjørnskjold

Hvordan vil denne omregulering av Nylandsveien påvirke miljøet i Bydelen? St. Prp. Nr 50 er en reguleringsplan, hvordan ser de virkelige planene ut og når blir de iverksatt? Hva blir de midlertidige trafikkløsningene rundt gjennomføring av dette prosjektet? De første planene for Østre Tangent med bro over sporområdet ved Oslo S og tilkobling til Schweigaardsgate var krysset Tøyenbekken / Schweigaardsgate kan dette området fortsatt bli benyttet? Eller skal denne broen flyttes til krysset Platous gate / Schweigaardsgate. Det ser ut til å være en tendens til at all trafikkbelastning blir flyttet østover inn i hjertet av Gamle Oslo og Middelalderparken. Hvorfor trenger man denne broen da all trafikk kan gå via Nylandsveien til den nye bydelen?

Hvis denne broen blir gjennomført bør det være en lokal og ikke en riksvei slik at vi ikke får en motorvei gjennom Gamle Oslo og inn i Middelalderparken. Største trafikken bør legges vekk fra Middelalderparken slik at disse områdene vil bli benyttet og bedre miljøet i Gamle Oslo og Bjørvika. Den eneste grønne lungen nye bydelen har bør tas vare på.

**Det er viktig at omregulering av Bispelokket og bygging av ny bro over Oslo S tar all trafikken som idag kjører her. Trafikkbelastningen i et allerede overbelastet område må ikke øke.**

### **Bussterminalen**

Kapasiteten på Oslo S og bussterminalen er sprengt. Dagens buss terminal ligger i Schweigaardsgate. De fleste bussenes trasè ut av byen er Bispelokket. De reseterende busser utfartstrasè er gjennom Schweigaardsgate. Schweigaardsgate har mange bygårder fra 1850-1900 som står på flåter. Dagens busstrafikk er en stor belastning på dette boligstøket, da denne trafikken fører til risteskader på boligmassen. Skulle trafikken økes vil det få dramatiske konsekvenser for bebyggelsen og økte miljøforurensninger, i form av støy, risting, partikler og gasser og helseskader, som allergier, astma etc. Med mye busser/tungtransport fører trikkeskinnene til at ristingene blir ekstreme.

**Etteromleggingen av Bispelokken bør all trafikk fra buss terminalen legges til rv 4 Nylandsveien, slik at kulturminnene og rekreasjonsområdene blir skånet for denne trafikken.**

**Jernbaneverket forslag om å utbygge Hauketo Stasjon, som kan avlaste dagens Oslo S og buss terminal som er sprengt er glimrende! Der er det store muligheter til utbygging og billigere tomter. All trafikk må ikke ha stoppe sted på Oslo S.**

**Lykke til med planleggingen.**

#### **Med vennlig hilsen**

Anne Schou  
mobil: 97147433  
anne.schou@c2i.net

Kathrine Schou  
mobil: 40295758  
kathrine.schou@hotmail.co.uk

Camilla Kaupang  
camkaupang@hotmail.com

#### **Beboere i Gamlebyen**