

Fra: Øyonn Groven Myhren [gromyhre@online.no]
Sendt: 4. april 2012 13:11
Til: PBE Postmottak
Kopi: Postmottak BYR; Postmottak bys; Postmottak Byantikvaren; postmottak@ra.no; Postmottak ADM; andre.kida@vizadanetworks.com; Helge Godø; Thomas Backofen; Mads Wam Schneider; Jostein Betten; Jarle Kottmann
Emne: Høringssvar Bispegata Oslo torg, saksnr. 200902661_49

Vedlegg: Høringssvar Bispegata - Oslo torg.pdf

Til den det måtte angå i Plan- og bygningsetaten,

Se vedlagte innspill til planforslaget for Bispegata og Oslo torg.

BYDEL GAMLE OSLO			
Saksnr.	09/570		
Dato	10 APR 2012		
Saksbeh.	ANRI		
Arkivnr.:	5/2.1	Dok.nr.:	9
Avskr.måte		Sign.:	

fra
 Gamlebyen historielag,
 Gamlebyen beboerforening
 Ekebergskrenten ve og vel

Mvh Øyonn Groven Myhren
 på vegne av vel-, beboer og interesseforeninger i Gamlebyen

Kopi:
 Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
 Samferdsels- og miljøkomiteen
 Byantikvaren i Oslo
 Riksantikvaren
 Bydel Gamle Oslo
 ... med flere

Ref.sak

BU-møte 10.05.2012

Til planforslaget for Bispegata og Oslo torg

Vi er glade for at det historiske Oslo torg er inkludert i planforslaget for Bispegata. Vi setter stor pris på at det «legges vekt på å finne løsninger som ikke hindrer en fremtidig videreutvikling av Oslo torg». Og vi krysser fingrene for at dere som skal bearbeide planforslaget vil gå enda lenger i å imøtekomme Bystyrets enstemmige vedtak om å gjenerobre Oslo torg og utvikle sammenhengen mellom Middelalderbyens ulike deler.

Vi setter spørsmålsteget ved å gi busstrafikk i Bispegata rang av «overordnet premiss». Hverken regionbusser eller andre gjennomfartsbusser kjørte Bispegata før tunnelarbeidene i Bjørvika tok til. De kjørte Ekeberg tunnelen. Ekeberg tunnelen er bygd med relativt god kapasitet i forhold til veiene som tilfører den trafikk. Det vil si at gjennomfartsbussene kan følge Ekeberg tunnelen. Og lokale bussruter trenger heller ikke Bispegata og Oslo torg.



Oslo torg og en sammenhengende middelalderby står høyt på den politiske dagsorden. Det går fram av flere enstemmige bystyrevedtak og av byrådserklæring fra 24. oktober 2011. Vi mener at *Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby* må legges som overordnet premiss for det videre planarbeidet. Dette vil være helt i tråd med senere års politiske initiativ og føringer. For øvrig må beboerne i Gamlebyen og Ekebergskrenten bli tatt bedre vare på.

Oslo, 4. april 2012

Helge Godø
for Gamlebyen historielag

Thomas Backofen
for Gamlebyen beboerforening

Øyunn Groven Myhren
for Ekebergskrenten ve og vel

Den glemte historien bak Ekebergtunnelen og Kværnerveien

Tidlig på 1980-tallet meislet Statens vegvesen ut hovedtrekkene i dagens hovedveisystem. Ekeberg-tunnelen og Kværnerveien (Galgebergforbindelsen) var sentrale bestanddeler.

Avgjørende forutsetninger for veisystemet var at Bispegata skulle kunne stenges og Loenga bru rives.

(Bispegata deler som kjent kulturmiljøet Oslo middelalderby i to, legger beslag på sårbare deler av Middelalderbyens kjerneområdet, og gjør Middelalderbyens bystruktur utfattbar for uinnvidde.)

Da Ekebergtunnelen åpnet i 1995, ville man stenge Bispegata, men Kværner Brug satte seg sterkt i mot. De ville kjøre i Bispegata med sine brede spesialtransporter.

Oslo sporveier heftet seg på; de ville kjøre busser i Bispegata. Resultatet var at gata ble holdt åpen.

Loenga bru ble imidlertid stengt og revet i 1996. Som direkte konsekvens ble Klemetskirken med sin kirkegård frilagt til Oslos 1000-årsjubileum i år 2000. Begivenheten samlet mange tusen tilskuere.

Etter åpningen av Ekebergtunnelen fortsatte planleggingen av Kværnerveien. Den tidligere forutsetningen om å stenge Bispegata ble styrket.

Vegvesenet presenterte i den forbindelse et kart der Bispegata ovenfor Oslo torg var fjernet fra gatenettet. Oslo sporveier (i dag Ruter) pekte på Dalehaugen — Enebakkveien som alternativ busstrasé.

I 2001 åpnet Kværnerveien, men Bispegata ble ikke stengt hverken for biler eller busser, til tross for at Bispegata ikke lenger tjente som ferdssåre for brede spesialtransporter. (Kværner Brug ble nedlagt 1999.)

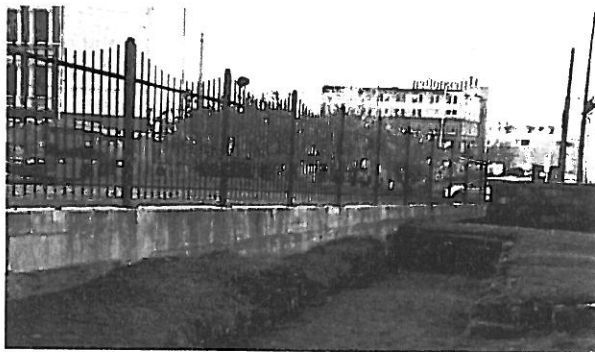
I den snart 10 år gamle reguleringsplanen for Bjørvika er Bispegata vedtatt stengt for biler, men båndlagt som kollektivtrasé. Vedtaket er ikke gjennomført.



Nord for Bispegata ligger Middelalderbyens best bevarte bygg. Blant annet deler av Oslo bispeborg («den gamle Bispegaard»). Fotografiet viser inngangen til Bisp Nikolas vinterhall.



Sør for Bispegata ligger Middelalderparken med ruiner av Kongsgården, Mariakirken og Klemetskirken (bildet). Klemetskirken med kirkegård ble frilagt som Oslos tusenårssted.



Under Bispegata øst for Oslo torg ligger Hallvardskatedralens kirkegård. Ruter vil okkupere kirkegården med kollektivtrafikk. Vi vil frilegge Hallvardsruiene med kirkegård til 2014.

Et meget godt alternativ til Kværnerbytrikk er Kværner jernbanestasjon.

Miljøbyen Gamle Oslo foreslo jernbanestasjon på Kværner i år 2000.

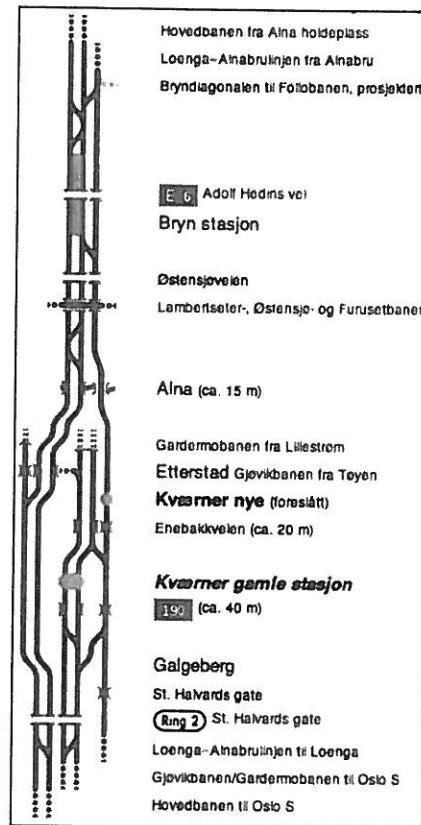
Gamle Oslos bydelsutvalg fattet enstemmig vedtak om jernbanestasjon på Kværner i 2005.

Alliansen av bydel Gamle Oslos ti vel- og interesseforeninger gikk inn for jernbanestasjon på Kværner i sitt «Rammeverk for helhetlig trafikplan for bydel Gamle Oslo» fra 2008.

Kværner jernbanestasjon kan bygges uten store investeringer. Tilgjengeligheten er godt ivaretatt da det aktuelle stasjonsområdet ligger ved et knutepunkt for lokale turveier — i skråningen mellom Vålerenga og Kværnerbyen. Her er både undergang og trapper. Det er nesten bare perrongene som mangler.

Dersom stasjonen kan legges på godssporet gir det best betjening siden godssporet ligger nede ved bebyggelsen.

Med Bryndiagonalen, en framtidig godsforbindelse mellom Follobanen og Hovedbanen, vil godssporet bli avlastet. Det kan åpne for persontrafikk på godssporet. I så fall kan man skaffe skinnebetjening både til Kværner, Breivoll og Alnabru.



Langs Kværnerbyen ligger flere parallelle togspor. Et av dem bør kunne få jernbanestasjon.

3. Bussene utenom Oslo torg

Med dagens planforslag ligger det an til busser over Oslo torg. Det må vi unngå.

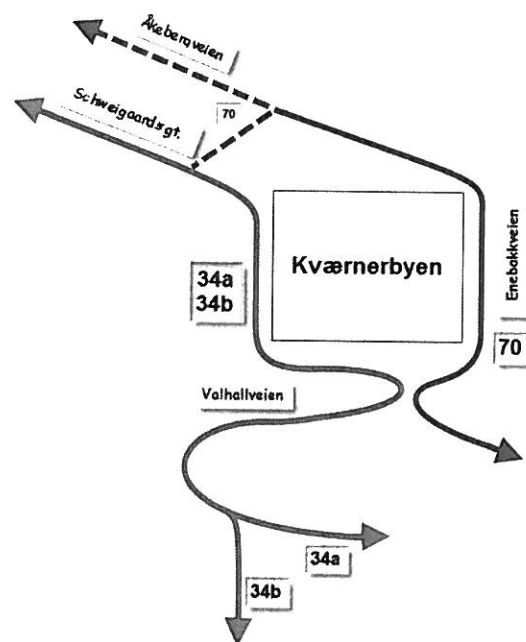
Bussene via Vålereng- og Svartdaltunnelen kan legges tilbake i Ekeberg tunnelen når avkjøringen fra Operatunnelen til Havnelageret åpner (etter planen sommeren 2012).

Om det er vanskelig å få bussene gjennom tunnelene (Vålerengtunnelen er utfordringen, ikke Ekeberg tunnelen), kan de snu ved kollektivknutepunktet Helsfyr T.

Bybussene kan også legges utenom:

Med en trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg kan bussholdeplassene rundt torget fjernes og bussholdeplassene *Lodalen* (i Dyvekes vei) og *St. Halvardshjemmet* (i St. Halvards gate) trekkes hundre meter østover.

Dermed legger vi til rette for å fjerne alle bybussrutene som krysser torget (samtidig som vi mangedobler passasjergrunnlaget for trikkeholdeplassen ved Oslo torg).



Av bussruter som *ikke* kjører via Vålereng- eller Svartdaltunnelen, er det kun fire lette ruter som krysser Oslo torg (32, 34, 70 og 74). Vi foreslår å legge to av dem via Kværnerbyen og ned Schweigaards gate, eventuelt Åkebergveien. (Dette vil ikke belaste Schweigaards gate ekstra da vi samtidig fjerner regionbussene.) Dermed blir dagens Kværnerby-buss (32) overflødig i øst. Dessuten kan vi legge ned rute 74 ved å dele 34 i a og b der 34 og 74 i dag skiller lag.

Bonusen av å fjerne bil- og kollektivtrafikken fra Dyvekes vei, er at Alna-elva kan gjenåpnes med elvebredder gjennom Lodalen. (Dyvekes vei ligger innenfor planområdet for Alna miljøpark.) En gjenåpnet elv gir mening til Middelalderbyens beliggenhet. Det gir også et sårt tiltrengt rekreasjonsområde i kanskje den gødeste delen av indre by, og elveløpet vil tiltrekke seg avgasser og bidra til bedret luftmiljø i dette tungt forurensede området.

7. Begrensning av gjennomfarten i Ekebergskrenten

Ekebergkleivene er ikke nevnt i planforslaget. Stenging av Bispegata vil medføre økt GPS-kjøring gjennom Ekebergskrentens kleiver. Ekebergkleivene (Ryenbergveien, Utsikten, Ribbunggata, Egnehjemveien, Ekebergveien) er smale og bratte, og til dels fortausløse. De er i mange tilfeller korteste vei fra a til b.

Med dagens GPS-bilkjøring ser vi stadig turistbusser og annen tungtrafikk i brattbakkene, særlig utsatt er Ryenbergveien. Om vinteren er tungtrafikken en fare for seg selv og beboerne. I blant ser vi vogntog som har kilt seg fast fordi det står et hus «i veien», og så blir det flere hundre meter med rygging.

Vi er særlig bekymret for barna som har de smale bratte kleivene til skolevei. GPS-kjøringen i Ekebergskrenten må hindres enten med bom, skilt eller andre tiltak slik at GPS-kjørerne følger hovedveisystemet — og barna kan gå til og fra skolen uten livet som innsats.

Sluttord

Hensynet til Middelalderbyen har vært førende for det nye hovedveisystemet. Samtidig har politikere og veiplanleggere sørget for å kunne ivareta hensynet til Gamle Oslos beboere. Hovedveisystemet er altså skapt med tanke på Middelalderbyen og med tanke på Gamle Oslos beboere.

På bakgrunn av det over 30 år lange arbeidet for en helhetlig middelalderby er vi dypt kritiske til å båndlegge Bispegata — en sentral del av Middelalderbyen — som kollektivtrasé. Det hindrer med all tydelighet de verdifulle utviklingsmulighetene som hovedveisystemet tilrettelegger for. Det finnes smidige alternativer for kollektivtrafikken som ivaretar de ulike kryssende hensyn på en mye bedre måte:

Med en trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg kan antallet bybussruter reduseres og de gjenværende legges på hver side av Kværnerbyen. Dessuten kan gjennomfartsbussene legges tilbake i Ekeberg tunnelen. Slik blir vi kvitt alle bussene i Bispegata, og kommunen får en mer ressurseffektiv kollektivbetjening på kjøpet.

Trikk i Bispegata er et grovt feilskjær. Det må vi unngå. Dersom ikke trikken i Dronning Eufemias gate kan videreføres i Kong Håkon 5.s gate, må trikken i Dronning Eufemias gate gå i butt fra vest, ved Kong Håkon 5.s gate. Endeholdeplassen kan få navnet *Gamlebyen* eller *Middelalderbyen*.

Med tanke på beboerne må gatenettet stenges slik at ikke enkelte områder må ta støyetten. Ingen ønsker mer trafikk i nabolaget. Stryper vi overløpet fra Ekeberg tunnelen ved roten, ivaretas beboerne samtidig som vi åpner for en frodig Alna miljøpark langs Ekebergsgåsen brattlendte nordskrent.

Kort sagt: Mulighetene er mange og spennende, og det er tid for å høste fruktene. Men det krever at Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby legges som overordnet premiss for det videre planarbeidet.

Til planforslaget for Bispegata og Oslo torg

Vi er glade for at det historiske Oslo torg er inkludert i planforslaget for Bispegata. Vi setter stor pris på at det «legges vekt på å finne løsninger som ikke hindrer en fremtidig videreutvikling av Oslo torg». Og vi krysser fingrene for at dere som skal bearbeide planforslaget vil gå enda lenger i å imøtekomme Bystyrets enstemmige vedtak om å gjenerobre Oslo torg og utvikle sammenhengen mellom Middelalderbyens ulike deler.

Vi setter spørsmålstegn ved å gi busstrafikk i Bispegata rang av «overordnet premiss». Hverken regionbusser eller andre gjennomfartsbusser kjørte Bispegata før tunnelarbeidene i Bjørvika tok til. De kjørte Ekebergtunnelen. Ekebergtunnelen er bygd med relativt god kapasitet i forhold til veiene som tilfører den trafikk. Det vil si at gjennomfartsbussene kan følge Ekebergtunnelen. Og lokale bussruter trenger heller ikke Bispegata og Oslo torg.



Oslo torg og en sammenhengende middelalderby står høyt på den politiske dagsorden. Det går fram av flere enstemmige bystyrevedtak og av byrådserklæring fra 24. oktober 2011. Vi mener at *Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby* må legges som overordnet premiss for det videre planarbeidet. Dette vil være helt i tråd med senere års politiske initiativ og føringer. For øvrig må beboerne i Gamlebyen og Ekebergskrenten bli tatt bedre vare på.

Oslo, 4. april 2012

Helge Godø
for Gamlebyen historielag

Thomas Backofen
for Gamlebyen beboerforening

Øyunn Groven Myhren
for Ekebergskrenten ve og vel

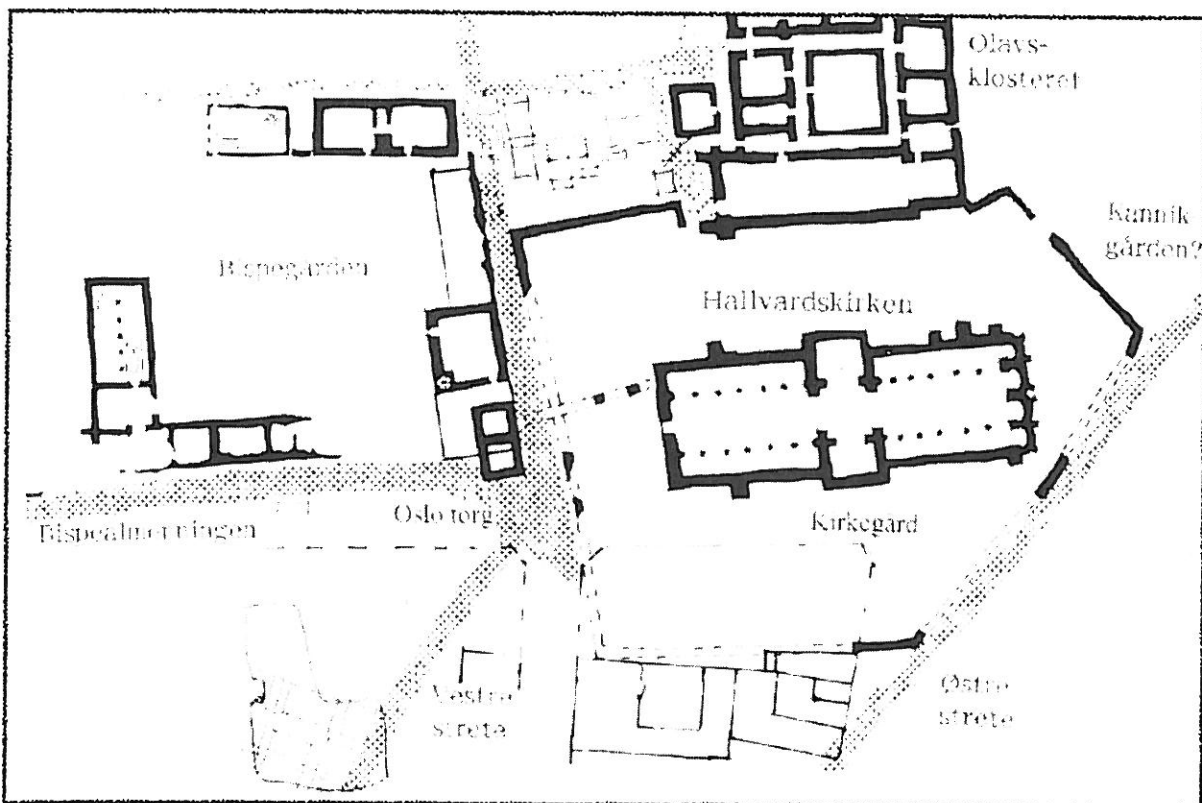
Oslo torg kan gjenskapes til 2014

Oslo torg ligger øst for Follobanens planområde, og kan gjenskapes som et sosialt sentrum for hele byens befolkning til 31. august 2014 — 700-årsdagen for Oslo som Norges hovedstad.

For å gjøre Oslo torg attraktivt som torg- og møteplass, er det avgjørende å frilegge Hallvardskirkegården. Den ligger under dagens Bispegata ovenfor (øst for) Oslo torg. I praksis betyr det at Bispegata må stenges for busser og biler slik at Bispegatas øvre del kan inkluderes i Ruinparken. (Det er lagt opp til dette grepet i og med Ekebergtunnelen og Kværnerveien.)

For å kunne stenge Bispegata for busser og biler uten at beboerne må lide, er det helt nødvendig med en trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg; en trikkeholdeplass som sikrer beboerne øst og nordøst i Gamlebyen et kollektivtilbud av høy kvalitet. Dette betyr at vi må beholde dagens trikkeholdeplass i Oslo gate, ved Oslo torg.

Vi ser imidlertid gjerne at holdeplassen (som i dag ligger på St. Halvards plass) flyttes til sorsiden av torget, mellom Bispegata og Clemens gate. Det åpner for å utvikle den viktige sammenhengen mellom Bispegården (Ladegården) og Hallvardskirken (Ruinparken). Holdeplassen kan gis navnet *Oslo torg*, for å løfte torget inn i den allmenne bevissthet.



Utsnitt av kart som viser arkeologien i området Oslo torg med omegn. Dagens Bispegata beslaglegger rundt en tredjedel av området.

Den glemte historien bak Ekebergtunnelen og Kværnerveien

Tidlig på 1980-tallet meislet Statens vegvesen ut hovedtrekkene i dagens hovedveisystem. Ekeberg-tunnelen og Kværnerveien (Galgebergforbindelsen) var sentrale bestanddeler.

Avgjørende forutsetninger for veisystemet var at Bispegata skulle kunne stenges og Loenga bru rives.

(Bispegata deler som kjent kulturmiljøet Oslo middelalderby i to, legger beslag på sårbare deler av Middelalderbyens kjerneområdet, og gjør Middelalderbyens bystruktur utfattbar for uinnvidde.)

Da Ekebergtunnelen åpnet i 1995, ville man stenge Bispegata, men Kværner Brug satte seg sterkt i mot. De ville kjøre i Bispegata med sine brede spesialtransporter.

Oslo sporveier heftet seg på; de ville kjøre busser i Bispegata. Resultatet var at gata ble holdt åpen.

Loenga bru ble imidlertid stengt og revet i 1996. Som direkte konsekvens ble Klemetskirken med sin kirkegård frilagt til Oslos 1000-årsjubileum i år 2000. Begivenheten samlet mange tusen tilskuere.

Etter åpningen av Ekebergtunnelen fortsatte planleggingen av Kværnerveien. Den tidligere forutsetningen om å stenge Bispegata ble styrket.

Vegvesenet presenterte i den forbindelse et kart der Bispegata ovenfor Oslo torg var fjernet fra gatenettet. Oslo sporveier (i dag Ruter) pekte på Dalehaugen — Enebakkveien som alternativ busstrasé.

I 2001 åpnet Kværnerveien, men Bispegata ble ikke stengt hverken for biler eller busser, til tross for at Bispegata ikke lenger tjente som ferdssåre for brede spesialtransporter. (Kværner Brug ble nedlagt 1999.)

I den snart 10 år gamle reguleringsplanen for Bjørvika er Bispegata vedtatt stengt for biler, men båndlagt som kollektivtrasé. Vedtaket er ikke gjennomført.



Nord for Bispegata ligger Middelalderbyens best bevarte bygg. Blant annet deler av Oslo bispeborg («den gamle Bispegaard»). Fotografiet viser inngangen til Bisp Nikolas vinterhall.

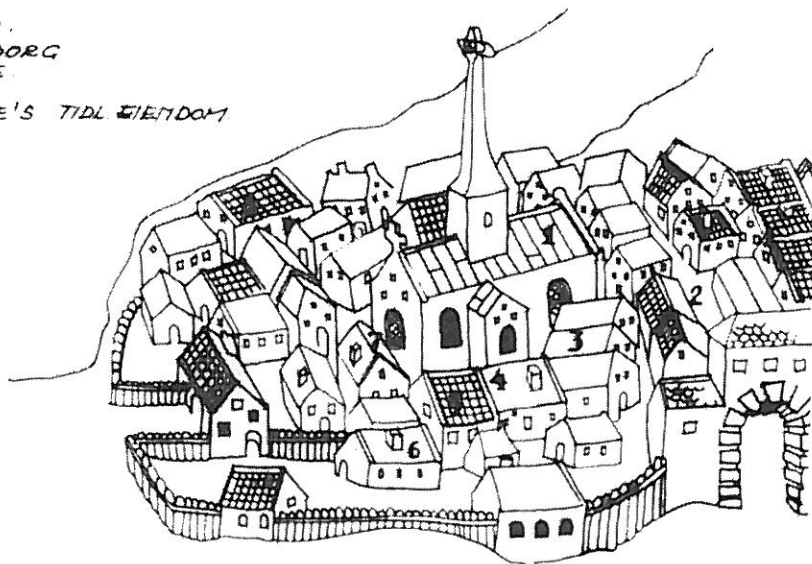


Sør for Bispegata ligger Middelalderparken med ruiner av Kongsgården, Mariakirken og Klemetskirken (bildet). Klemetskirken med kirkegård ble frilagt som Oslos tusenårssted.



Under Bispegata øst for Oslo torg ligger Hallvardskatedralens kirkegård. Ruter vil okkupere kirkegården med kollektivtrafikk. Vi vil frilegge Hallvardsruiene med kirkegård til 2014.

1. HALVARDSKIRKEN.
2. DEN GAMLE BISPEBORG
3. SKOMAKERBODENE
4. KATEDRALSKOLEN
5. ST ANNA GILDESTUE'S TIDL. EIENDOM
6. KORSKIRKEN.
7. BISPEGÅRDEN.
8. HOSPITALET.



Tegningen er basert på et relieff fra midten av 1500-tallet, det tidligste kjente bildet av Gamlebyen. Relieffet som dekorerer Frederik II's sarkofag er neppe en korrekt gjengivelse av Oslo på 1500-tallet, men gir like fullt et inntrykk av fordums tid. Hallvardskatedralens framskudte posisjon i bybildet er iøynefallende. Tegningen er ved Kjeld Magnussen, tidligere byantikvar i Oslo.

Syv skipperetak for Oslo torg med omegn

Hovedveisystemet gir gode utsikter for Middelalderbyen og for Gamle Oslos mange beboere. Det må vi utnytte. Under presenterer vi noen innsatser som drar fordel av mulighetene i forholdet hovedveisystem/gatenett.

1. Oslo torg trikkeholdeplass

I dagens planforslag er den kombinerte trikke- og bussholdeplassen på St. Halvards plass trukket et godt stykke ned i Bispegata, ned mot selve Bjørvika. Dersom dette skulle settes ut i livet, ville det ikke bare skape en ny barriere i Middelalderbyen. Det ville være helt uten respekt for de mange beboerne øst og nordøst i Gamlebyen. Dessuten hindrer det et bussfritt Oslo torg og en frilagt Hallvardskirkegård.

Hvis kommunen virkelig ønsker en videreutvikling av Oslo torg — uten å komme på kollisjonskurs med Gamlebyens beboere — er en trikkeholdeplass i Oslo gate ved torget selve nøkkelen.

Vi trenger altså en trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg som betjener Gamlebyen innover i Lodalen, og som betjener Gamlebyen oppover mot Galgeberg — slik at busstrafikken kan legges utenom. Dette er her og nå vår høyeste prioritet.

2. Trikk over domkirkegården er unødvendig

I planforslaget legges det til rette for å omregulere Bispegata ovenfor Oslo torg for trikk, med tanke på en framtidig trikk til Kværner. Det protesterer vi mot.

Trikk over Bispegatas øvre del vil komme i direkte konflikt med Hallvardskirkegården, Oslos domkirkegård gjennom drøyt 500 år. Vi må løfte blikket å se etter andre løsninger for Kværnerbyen.

Et meget godt alternativ til Kværnerbytrikk er Kværner jernbanestasjon.

Miljøbyen Gamle Oslo foreslo jernbanestasjon på Kværner i år 2000.

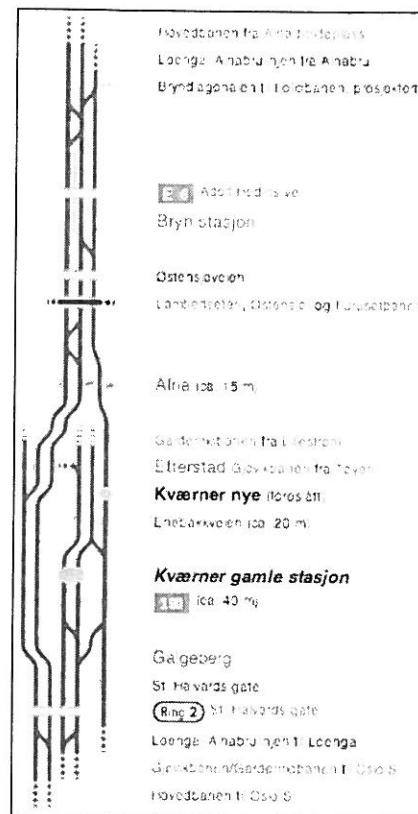
Gamle Oslos bydelsutvalg fattet enstemmig vedtak om jernbanestasjon på Kværner i 2005.

Alliansen av bydel Gamle Oslos ti vel- og interesseforeninger gikk inn for jernbanestasjon på Kværner i sitt «Rammeverk for helhetlig trafikkplan for bydel Gamle Oslo» fra 2008.

Kværner jernbanestasjon kan bygges uten store investeringer. Tilgjengeligheten er godt ivarettatt da det aktuelle stasjonsområdet ligger ved et knutepunkt for lokale turveier — i skråningen mellom Vålerenga og Kværnerbyen. Her er både undergang og trapper. Det er nesten bare perrongene som mangler.

Dersom stasjonen kan legges på godssporet gir det best betjening siden godssporet ligger nede ved bebyggelsen.

Med Bryndiagonalen, en framtidig godsforbindelse mellom Follobanen og Hovedbanen, vil godssporet bli avlastet. Det kan åpne for persontrafikk på godssporet. I så fall kan man skaffe skinnebetjening både til Kværner, Breivoll og Alnabu.



Langs Kværnerbyen ligger flere parallelle togspor. Et av dem bør kunne få jernbanestasjon.

3. Bussene utenom Oslo torg

Med dagens planforslag ligger det an til busser over Oslo torg. Det må vi unngå.

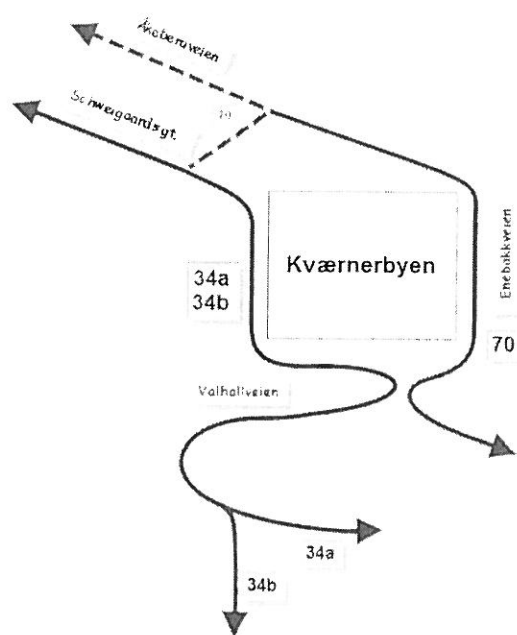
Bussene via Vålereng- og Svartdaltunnelen kan legges tilbake i Ekeberg-tunnelen når avkjøringen fra Operatunnelen til Havnelageret åpner (etter planen sommeren 2012).

Om det er vanskelig å få bussene gjennom tunnelene (Vålerengtunnelen er utfordringen, ikke Ekeberg-tunnelen), kan de snu ved kollektivknutepunktet Helsefyr T.

Bybussene kan også legges utenom:

Med en trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg kan bussholdeplassene rundt torget fjernes og bussholdeplassene *Lodal* (i Dyvekes vei) og *St. Halvardshjemmet* (i St. Halvards gate) trekkes hundre meter østover.

Dermed legger vi til rette for å fjerne alle bybussrutene som krysser torget (samtidig som vi mangedobler passasjergrunnlaget for trikkeholdeplassen ved Oslo torg).



Av bussruter som *ikke* kjører via Vålereng- eller Svartdaltunnelen, er det kun fire lette ruter som krysser Oslo torg (32, 34, 70 og 74). Vi foreslår å legge to av dem via Kværnerbyen og ned Schweigaards gate, eventuelt Akebergveien. (Dette vil ikke belaste Schweigaards gate ekstra da vi samtidig fjerner regionbussene.) Dermed blir dagens Kværnerby-buss (32) overflødig i øst. Dessuten kan vi legge ned rute 74 ved å dele 34 i a og b der 34 og 74 i dag skiller lag.

4. Oppfordring til kreativ tenkning rundt hovedsykkelveinettet

I planforslaget er det foreslått å oppheve markeringen av sykkelfeltene over Oslo torg. Dette er neppe ideelt for transportsyklistene.

Inntil for kort tid siden kunne syklistene sørfra ta seg over Loenga til Sørenga via Sørenga bru. Da den gamle Sørenga bru ble revet, ble denne muligheten historie. I dag må syklistene sørfra tråkle seg gjennom Middelalderbyen for å komme til sentrum. Kunne det hektes en sykkelvei på nordsiden av nye Sørenga bru, slik at sykkelveien langs Mosseveien igjen knyttes til sykkelveien langs det som skal bli Kong Håkon 5.s gate?

Vi oppfordrer også til å tenke kreativt rundt hovedsykkelveiene via Dyvekes vei og St. Halvards gate. Det er ikke sikkert Hallvardskirkegården og Oslo torg er nødvendige lenker i hovedsykkelveinettet.

5. Trikken i Bjørvika i butte ved Middelalderbyen

Dronning Eufemias gate skal etter planen stå ferdig med trikkeskinner i 2015. Dersom trikketraseen ikke kan videreføres fra Dronning Eufemias gate og inn i Kong Håkon 5.s gate, må trikken gå i butte i Dronning Eufemias gate — ved Middelalderbyen.

Vi nevner at konsultentselskapet Rambøll i en fersk rapport går inn for at Ekebergbanens linjer kjører via Bjørvika, og at trikken i Schweigaards gate går i butte fra vest — ved Bussterminalen.

Vi går altså inn for at Ekebergbanens linjer kjører via Schweigaards gate og Oslo gate som i dag, og at trikken i Dronning Eufemias gate går i butte fra vest — ved Oslo middelalderby.

Trikken i Dronning Eufemias gate i butte er en enkel løsning som gir kollektivbetjeningen av Bjørvika et kraftig kapasitetsløft. Dermed tilrettelegger vi for å redusere busstrafikken gjennom området. Dessuten åpner vi for å utvikle Bispegata som kollektivtrasé, slik at Bispegata kan utvikles fullt og helt på Middelalderbyens premisser.

En holdeplass øst i Dronning Eufemias gate — ved Oslo middelalderby — får en sentral beliggenhet i Bjørvika øst, med god tilgjengelighet for beboerne på Sørenga og besøkende til Middelalderbyen. Da holdeplassen bli liggende ved inngangen til Middelalderbyen, foreslår vi at holdeplassen gis navnet *Gamlebyen* eller *Middelalderbyen*.

6. Begrensning av gjennomfarten i Schweigaards gate

Av planforslaget går det fram at Arups gate vil få økt trafikk i og med stenging av Bispegata. Dette vil man løse ved å stenge Arups gate, noe som skyver trafikken over på Schweigaards gate.

Den dypere årsaken til den økte trafikken i Arups gate / Schweigaards gate er ikke kartlagt i planforslaget. Sammenhengen er imidlertid åpenbar: Arups gate / Schweigaards gate får økt trafikk fordi stengingen av Bispegata innebærer trafikk via to forbindelser fra hovedveisystemet i øst: a) fra forbindelsen via Kværnerveien og b) fra forbindelsen via Dyvekes vei.

Løsningen er nærliggende: Ved å stenge Dyvekes vei mot rampa fra Ekeberg tunnelen, leder vi gjennomfarten via Ekeberg tunnelen / kontrollerer vi trafikken inn til Gamlebyen nord over én forbindelse (Kværnerveien). I så fall kan Arups gate holdes åpen og St. Halvards gate (middelalderens *Østre strete*) vurderes gjenåpnet ned til Oslo gate. Dermed blir gjennom-farten i gatenettet samlet sett mindre, antall omkjøringer færre og den reduserte belastningen fordelt på flere gater.

Tiltaket gir neppe mer trafikk i St. Halvards gate eller Arups gate, samtidig som det blir mindre trafikk i Schweigaards gate og Oslo gate. Når nytt kjøremønster har satt seg, kan man vurdere å erstatte rushtidsbommen i Oslo gate med en permanent stenging ved Oslo torg.

Bonusen av å fjerne bil- og kollektivtrafikken fra Dyvekes vei, er at Alna-elva kan gjenåpnes med elvebredder gjennom Lodalen. (Dyvekes vei ligger innenfor planområdet for Alna miljøpark.) En gjenåpnet elv gir mening til Middelalderbyens beliggenhet. Det gir også et sårt tiltrengt rekreasjonsområde i kanskje den goldeste delen av indre by, og elveløpet vil tiltrekke seg avgasser og bidra til bedret luftmiljø i dette tungt forurensede området.

7. Begrensning av gjennomfarten i Ekebergskrenten

Ekebergkleivene er ikke nevnt i planforslaget. Stenging av Bispegata vil medføre økt GPS-kjøring gjennom Ekebergskrentens kleiver. Ekebergkleivene (Ryenbergveien, Utsikten, Ribbungata, Egnehjemveien, Ekebergveien) er smale og bratte, og til dels fortausløse. De er i mange tilfeller korteste vei fra a til b.

Med dagens GPS-bilkjøring ser vi stadig turistbusser og annen tungtrafikk i brattbakkene, særlig utsatt er Ryenbergveien. Om vinteren er tungtrafikken en fare for seg selv og beboerne. I blant ser vi vogntog som har kilt seg fast fordi det står et hus «i veien», og så blir det flere hundre meter med rygging.

Vi er særlig bekymret for barna som har de smale bratte kleivene til skolevei. GPS-kjøringen i Ekebergskrenten må hindres enten med bom, skilt eller andre tiltak slik at GPS-kjørerne følger hovedveisystemet — og barna kan gå til og fra skolen uten livet som innsats.

Sluttord

Hensynet til Middelalderbyen har vært førende for det nye hovedveisystemet. Samtidig har politikere og veiplanleggere sørget for å kunne ivareta hensynet til Gamle Oslos beboere. Hovedveisystemet er altså skapt med tanke på Middelalderbyen og med tanke på Gamle Oslos beboere.

På bakgrunn av det over 30 år lange arbeidet for en helhetlig middelalderby er vi dypt kritiske til å båndlegge Bispegata — en sentral del av Middelalderbyen — som kollektivtrasé. Det hindrer med all tydelighet de verdifulle utviklingsmulighetene som hovedveisystemet tilrettelegger for. Det finnes smidige alternativer for kollektivtrafikken som ivaretar de ulike kryssende hensyn på en mye bedre måte:

Med en trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg kan antallet bybussruter reduseres og de gjenværende legges på hver side av Kværnerbyen. Dessuten kan gjennomfartsbussene legges tilbake i Ekeberg tunnelen. Slik blir vi kvitt alle bussene i Bispegata, og kommunen får en mer ressurseffektiv kollektivbetjening på kjøpet.

Trikk i Bispegata er et grovt feilskjær. Det må vi unngå. Dersom ikke trikken i Dronning Eufemias gate kan videreføres i Kong Håkon 5.s gate, må trikken i Dronning Eufemias gate gå i butt fra vest, ved Kong Håkon 5.s gate. Endeholdeplassen kan få navnet *Gamlebyen* eller *Middelalderbyen*.

Med tanke på beboerne må gatenettet stenges slik at ikke enkelte områder må ta støytten. Ingen ønsker mer trafikk i nabolaget. Stryper vi overløpet fra Ekeberg tunnelen ved roten, ivaretas beboerne samtidig som vi åpner for en frodig Alna miljøpark langs Ekebergåsens brattlendte nordskrent.

Kort sagt: Mulighetene er mange og spennende, og det er tid for å høste fruktene. Men det krever at Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby legges som overordnet premiss for det videre planarbeidet.