

# **Forslagsstillers planbeskrivelse**

## **Bispegata, fra Kong Håkon 5.s gate til St. Halvards gate samt Oslo gate, fra Bispegata til Clemens gate.**

### **Planforslag til offentlig ettersyn**

### **Reguleringsplan uten konsekvensutredning**

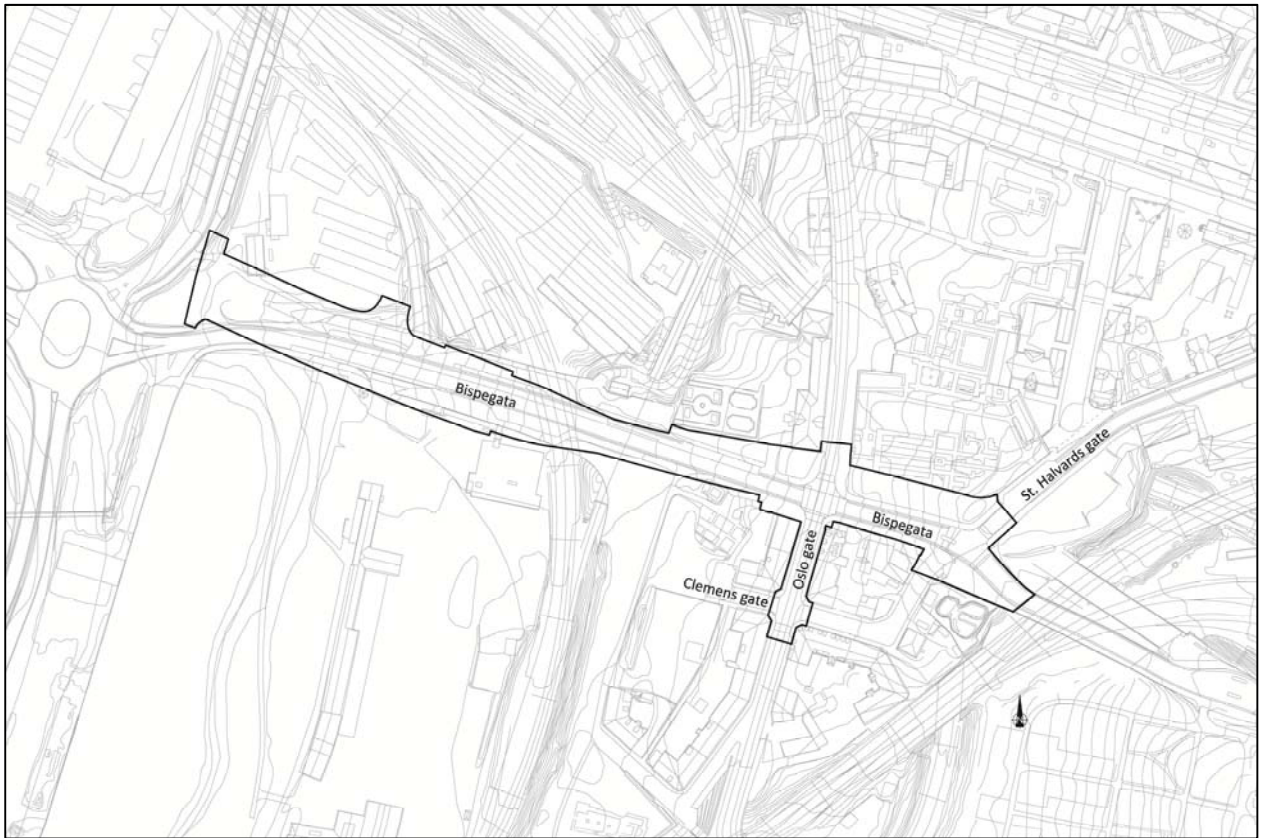
Utarbeidet av: Sweco for Oslo kommune, Bymiljøetaten, Divisjon samferdsel

## **Innhold**

1. FORENKLET ILLUSTRASJON.....	2
1.1 Skisse – eksisterende situasjon.....	2
1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon .....	3
2. BAKGRUNN .....	4
3. EKSISTERENDE FORHOLD.....	4
3.1 Lokalisering og bruk .....	4
3.2 Planområdet og forholdet til tilliggende arealer .....	4
4. PLANSTATUS .....	19
4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus .....	19
5. MEDVIRKNING .....	23
5.1 Innspill ved kommunalt samråd .....	23
5.2 Kunngjøringsinnspill .....	26
5.3 Første gangs offentlig ettersyn 27.2.2012-16.4.2012 .....	32
5.4 Medvirkningsprosess.....	46
6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE .....	49
6.1 Intensjonen med planen.....	49
6.2 Bispegata fra Kong Håkon 5.s gate til Klypen .....	49
6.3 Bispegata fra Klypen til Oslo gate.....	50
6.4 Bispegata fra Oslo gate til og med krysset med St. Halvards gate .....	52
6.5 Oslo gate.....	52
6.6 Antikvarisk forutsetninger for valg av løsning .....	52
6.7 Trafikale vurderinger og trafiksikkerhet.....	53
6.8 Støyvurdering .....	54
6.9 Vurderte alternativer.....	55
7. PLANFORSLAGET .....	58
8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET .....	61
9. ILLUSTRASJONER.....	67

# 1. FORENKLET ILLUSTRASJON

## 1.1 Skisse – eksisterende situasjon



*Figur 1 Dagens situasjon. Mot vest pågår det store utbyggingsprosjekter i forbindelse med utviklingen av Bjørvika.*

## 1.2 Skisse - mulig fremtidig situasjon



Figur 2 Mulig fremtidig situasjon fra Kong Håkon 5s gate til Oslo gate.



Figur 3 Mulig fremtidig situasjon fra Oslo gate til St. Halvards gate og Dyvekes bru.

## 2. BAKGRUNN

Utviklingen i Bjørvika, med utbygging av nye virksomheter og omlegging av trafikksystemet, vil endre rammebetingelsene for kollektivbetjeningen i området. Bispegata er planlagt som en viktig kollektivforbindelse mellom Bjørvika og Gamlebyen, og inngår også i hovedsykkelveinettet for Oslo. Trikketraseen gjennom Bjørvika vil følge Dronning Eufemias gate og skal knyttes til eksisterende trasé i Oslo gate via Bispegata. I reguleringsplan for Bjørvika er Bispegata forutsatt som kollektivgate på strekningen mellom Oslo gate og Sørenga (fremtidig Kong Håkon 5.s gate). I konsekvensanalysen for kollektivtrafikktiltak i Bispegata (Asplan Viak 2009) er det i tillegg anbefalt å føre kollektivgata helt frem til St. Halvards gate.

Hensikten med dette planforslaget er å detaljregulere Bispegata, slik at man får det nødvendige grunnlaget for å gjennomføre de aktuelle kollektivtiltakene, samt å sikre gata som en viktig sykkeltrasé.

## 3. EKSISTERENDE FORHOLD

### 3.1 Lokalisering og bruk

Planområdet ligger i Bydel Gamle Oslo og har en størrelse på 14,6 da. Planområdet omfatter Bispegata, fra fremtidig Kong Håkon 5.s gate (Sørenga) til Oslo gate og videre til og med krysset med St. Halvards gate. I tillegg inngår Oslo gate fra Bispegata til Clemens gate i planområdet. Planområdet ligger delvis innenfor Bjørvikaplanen, og grenser til et av byens store transformasjonsområder. Bruken av området vil endres i takt med Bjørvikautbyggingen. Planområdet begrenser seg i hovedsak til eksisterende eller regulert veiareal.

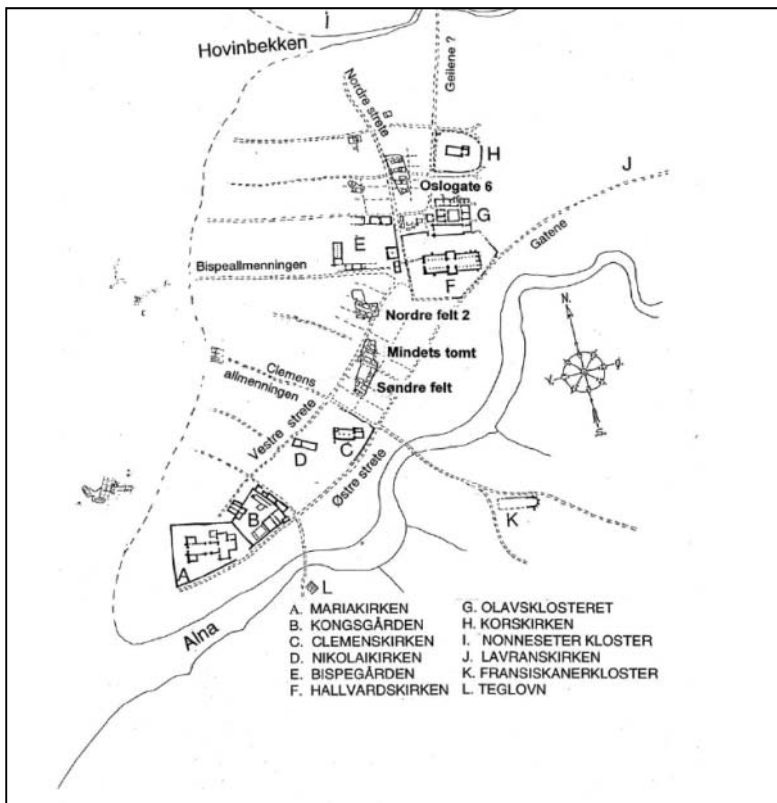
### 3.2 Planområdet og forholdet til tiliggende arealer

#### Landskap

Planområdet ligger innenfor Middelalderbyen, og ligger på en naturgrunn som er preget av avsetninger fra slutten av siste istid. Landskapet, som delvis er sammenfallende med det gamle middelalderlandskapet, er en skrånende flate gjennomskåret av Østfoldbanen, betegnet som Klypen der den krysser under Bispegata. På nordsiden av Bispegata er det et nivåsprang ned mot sporområdene fra hagen foran Oslo Ladegård. Planområdet grenser til eksisterende grønnstruktur Middelalderparken, Ladegårdshagen, Ruinparken, Minneparken og områdene ved Gamlebyen gravlund, samt middelalderspeilet. I øst grenser planområdet mot Hovedbanen, som føres under Dyvekes bru.

#### Verneinteresser - kort historikk for planområdet og tilstøtende områder

Gamlebyens historie som bebygget område skriver seg tilbake til ca år 1000, til den første bydannelsen ved Loelvas utløp. Historikken fra år 1000 og fram til vår tid kan grovt deles inn i tre perioder; ca 1000-1624 Middelalderen, 1624-1859 Gamlebyen utenfor Christiania (gårds- og løkkebebyggelse), og perioden etter 1859 – Gamlebyen som bydel. Alle tre periodene har satt sine tydelige og viktige historiske spor i Gamlebyen, og tiltak i det aktuelle planområdet berører sentrale kulturminner fra disse periodene.

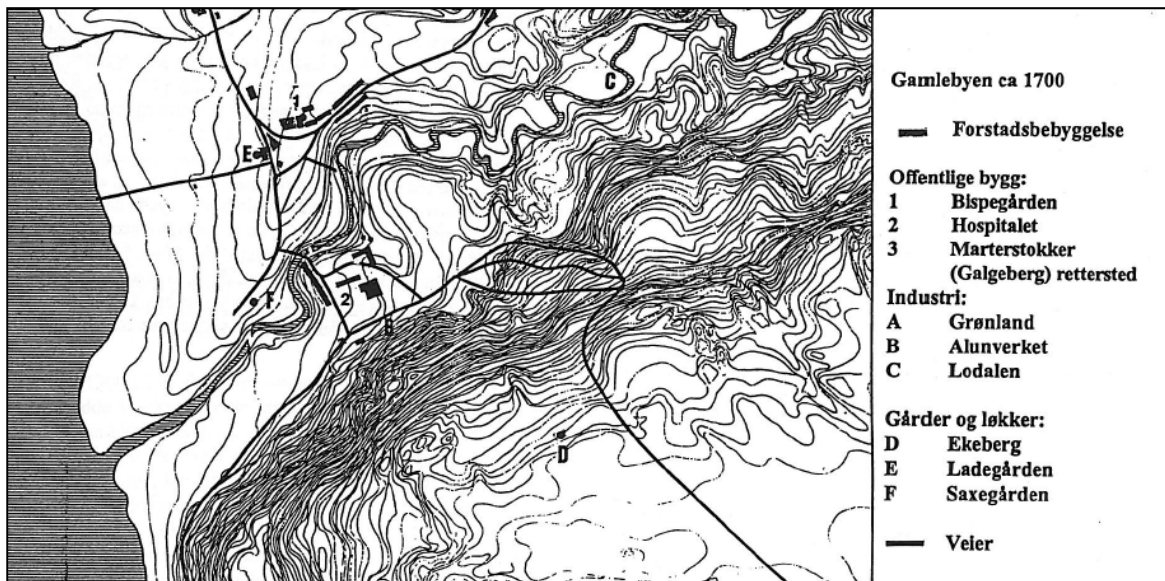
*Middelalderperioden 1000-1624:*

Figur 4 Kart over Middelalderbyen Oslo på begynnelsen av 1300-tallet ill: Erik Schia 1992

Middelalderens Oslo som tettsted vokste fram fra ca år 1000, men Oslo ble i følge Snorre Sturlasson først grunnlagt som by av kong Harald Hårdråde ca 1050. Rundt år 1100 etablerte biskopen seg med egen bispegård (der Ladegården i dag ligger), og domkirke (St. Halvardskatedralen). Fra Bispegården og ned til sjøen ble det anlagt en allmenning, Bispeallmenningen, som lå der hvor dagens Bispegate går.

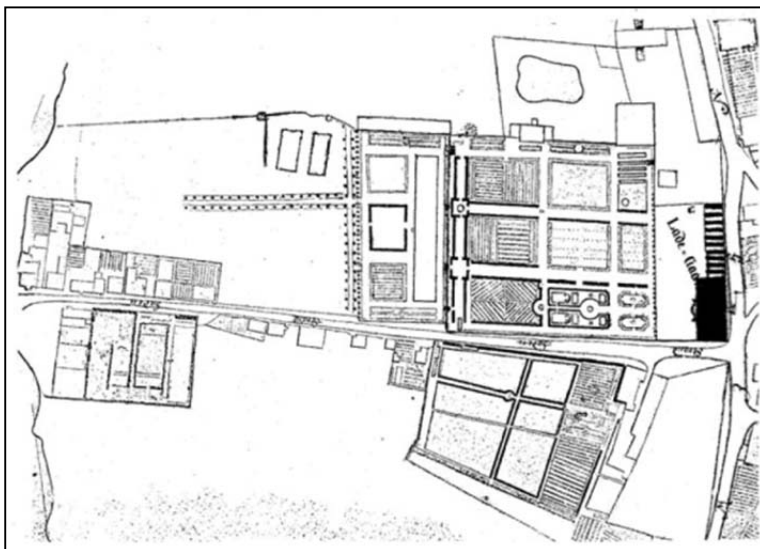
Middelalderbyen Oslo hadde sin storhetstid på slutten av 1200-tallet og på 1300-tallet, under kongene Håkon 4, som oppførte kongsgården ned på Øra på andre halvdel av 1200-tallet, og Håkon 5. som gjorde Oslo til kongssete da han overtok kronen i 1299. I senmiddelalderen, på 1400-tallet, opplevde byen en sterk tilbakegang. Etter reformasjonen i 1537 var det bare St. Halvardskirken av de tidligere middelalderkirkene som fortsatt var i bruk. Olavsklosteret var omgjort til ny bispegård, og Fransiskanerklosteret var blitt hospital (Oslo Hospital). Kongsgården og bebyggelsen nede på Øra var revet og utlagt til eng, og kongen hadde flyttet sitt sete til Akershus festning. Etter bybrannen i 1624 besluttet Kong Christian 4 at byen skulle flyttes til området innunder Akershus festning, og byens borgere ble nektet å gjenoppføre sine nedbrente trehus i Gamlebyen.

## 1624-1859 Gamlebyen utenfor Christiania (gårds- og løkkebebyggelse):



Figur 5 Kart ca 1700 (Ill: BYA 1995)

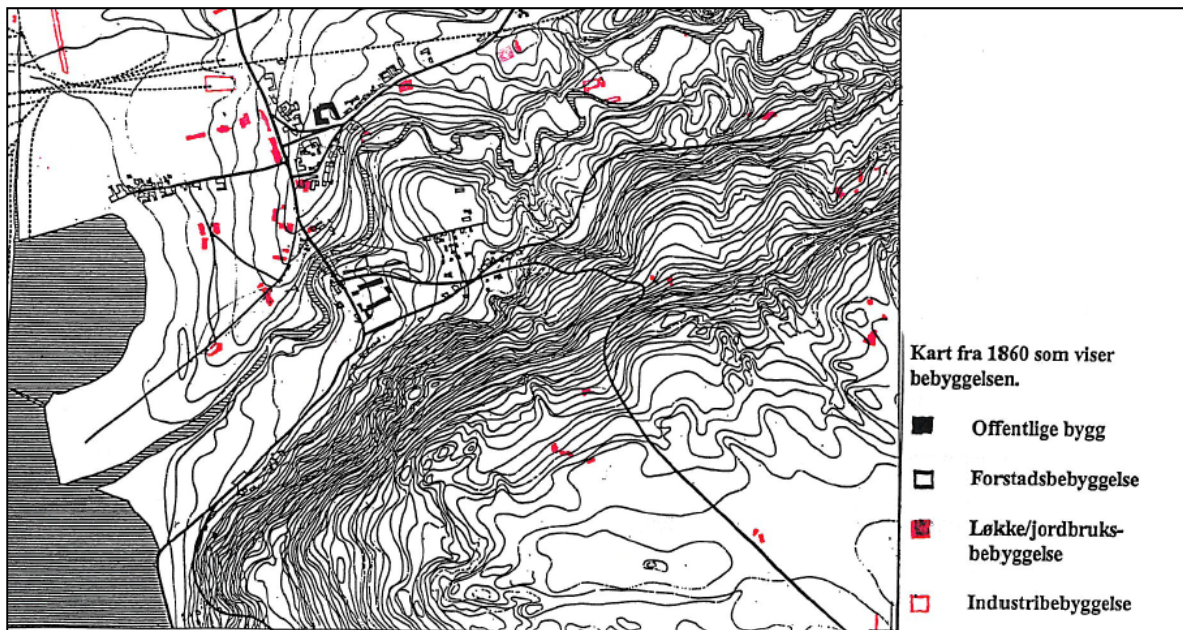
Etter flyttingen av byen over til andre siden av Bjørvika ble Gamlebyen liggende utenfor bygrensa. Området gikk inn i en periode som ble preget av løkkebebyggelse og landbruk. Bare Bispegården og Oslo Hospital var tilbake av de gamle institusjonene. Store deler av Gamlebyen ble utlagt til bymark. Utover 1700- og 1800-tallet ble det avdelt flere løkkeanlegg, en betegnelse som ble brukt på innhegnede deler av bymarka. Løkkene varierte fra de herskapelige som Oslo Ladegård (opprinnelig ladegård under Akershus festning), via de høyborgerlige som Saxegaarden og de lavborgerlige lenger opp i St. Halvards gate.



Figur 6 Utsnitt av kart som viser Ladegården og Bispeallmenningen (Strandgaten) i 1779

Selv om byen hadde flyttet over til dagens kvadratur, var Gamlebyen imidlertid fortsatt et knutepunkt for innfartsveier anlagt allerede i Middelalderen, slik som Strømsveien/St. Halvardsgate og Ekebergveien/Oslo gate. Disse veiene var forbundet med Christiania via Grønlandsleiret som ble anlagt på midten av 1600-tallet. Bispeallmenningen var i denne perioden fremdeles forbindelsen mellom de sentrale delene av Gamlebyen og strandstedet nede ved sjøen.

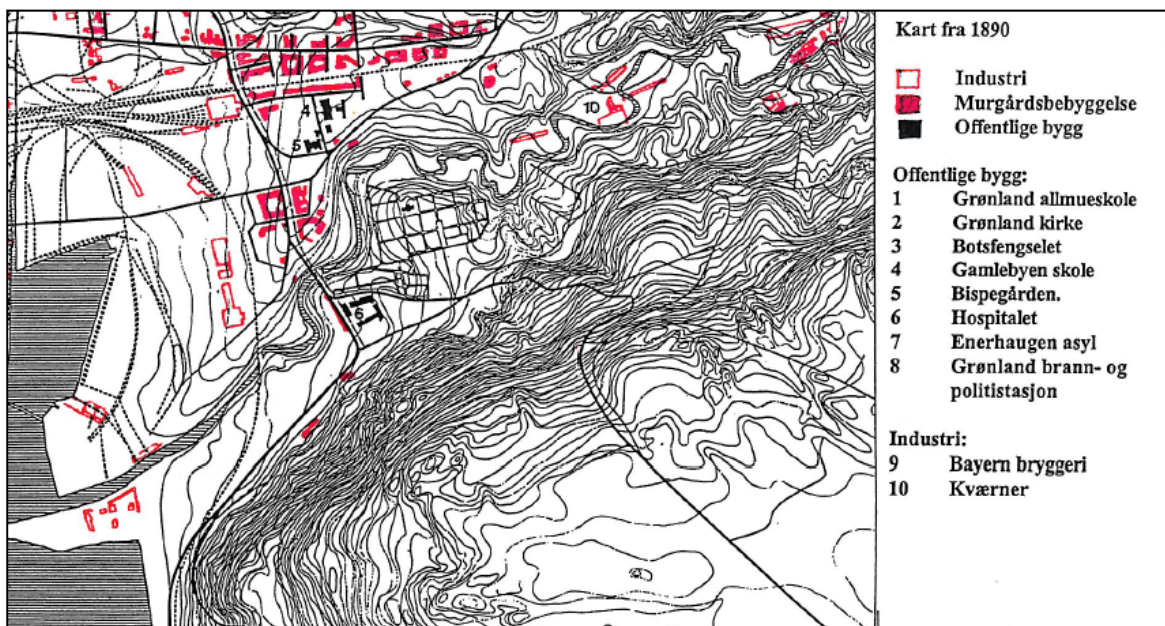
Perioden etter 1859 – Gamlebyen som bydel:



Figur 7 Kart ca 1860 (Ill: BYA 1995)

Ved byutvidelsen i 1859 ble Gamlebyen innlemmet i Christiania. Byutvidelsen førte etter kort tid med seg en kraftig utbygging med leiegårder i mur etter nye byplaner, bygging av skole osv, og flere av de gamle løkkeeiendommene ble revet. Gamlebyen ble i første perioden etter byutvidelsen, i motsetning til andre deler av Oslo øst, bygget ut for middelklassen og delvis også for borgerskapet, noe blant annet de bevarte murvillaene i Gamlebyen fra denne perioden viser.

Parallelt med byutviklingen på midten av 1800-tallet begynner også utbygging av jernbanenett og havn å sette sitt preg på Gamlebyområdet. Hovedbanen fra 1854 og Smålensbanen (Østfoldbanen) fra 1879 blir anlagt gjennom Gamlebyen, og jernbaneanleggene og terminalområder blir utover på slutten av 1800-tallet og første halvdel av 1900-tallet utvidet betydelig rundt Gamlebyen.

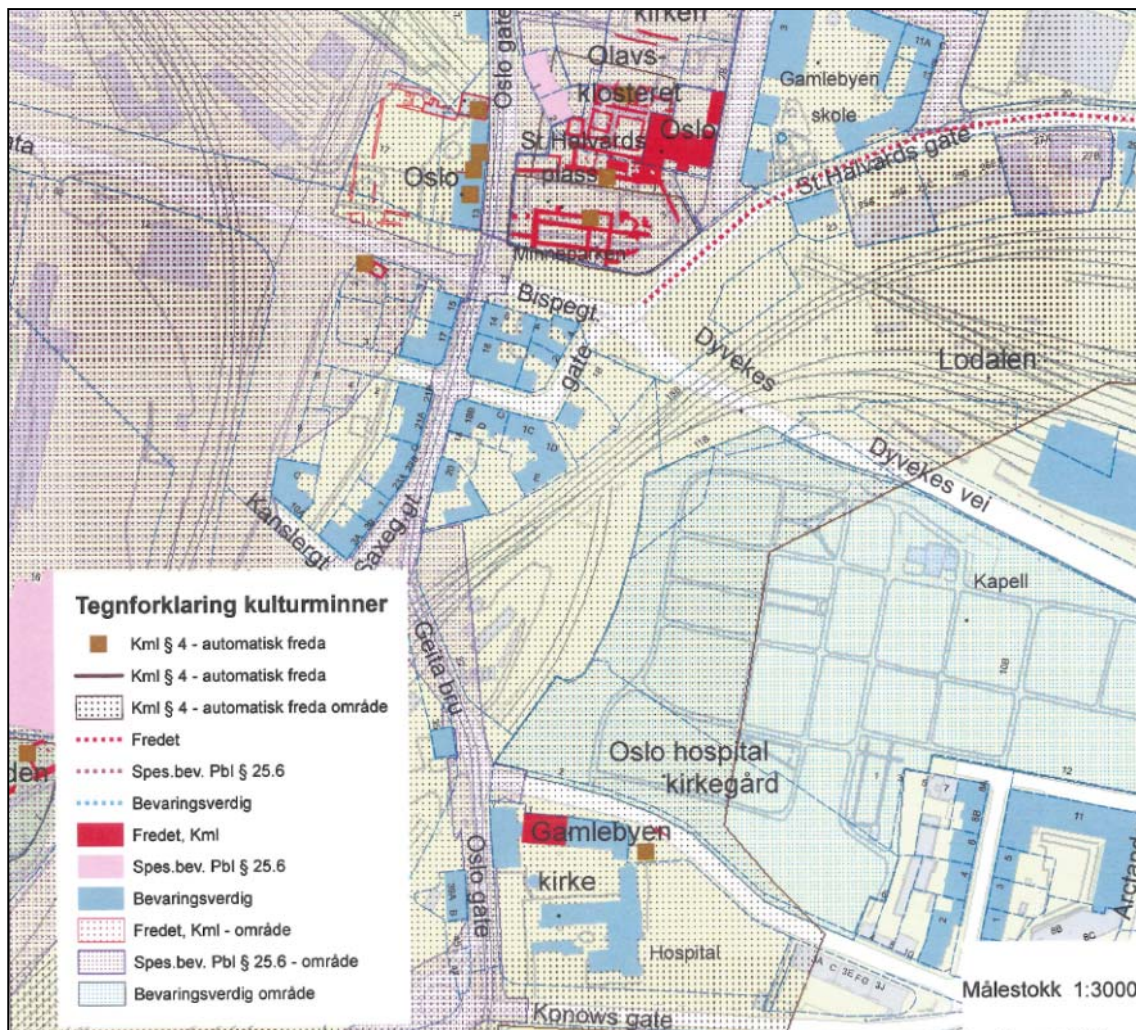


Figur 8 Kart ca 1890 (Ill: BYA 1995)

På midten av 1960-tallet blir deler av murgårdsbebyggelsen i Gamlebyen sanert til fordel for nye bymotorveianlegg, som også delvis bygges over ruinområder fra middelalderen. Bispegata inngår som del av det nye overordnede veisystemet, der søndre deler av St. Halvardskatedralen legges under et betonglokk. Bispegata blir utvidet på 1970- og 1980-tallet blant annet gjennom sanering av murgårdsbebyggelse rundt krysset med Oslo gate.

På 1990-tallet skjer det en markert endring av Gamlebyen, der motorveier blir fjernet eller lagt om, industribyggelse revet, gamle middelalderveier reetablert og vannspeilet anlagt som en synliggjøring av Middelalderbyens sjøfront. I samme periode blir også deler av barokkhageanlegget vest for Oslo Ladegård rekonstruert, sammen med en rekke andre viktige miljøtiltak i regi av Miljøbyen Gamle Oslo.

#### Objekter og miljøer med verneverdi som berøres av planen

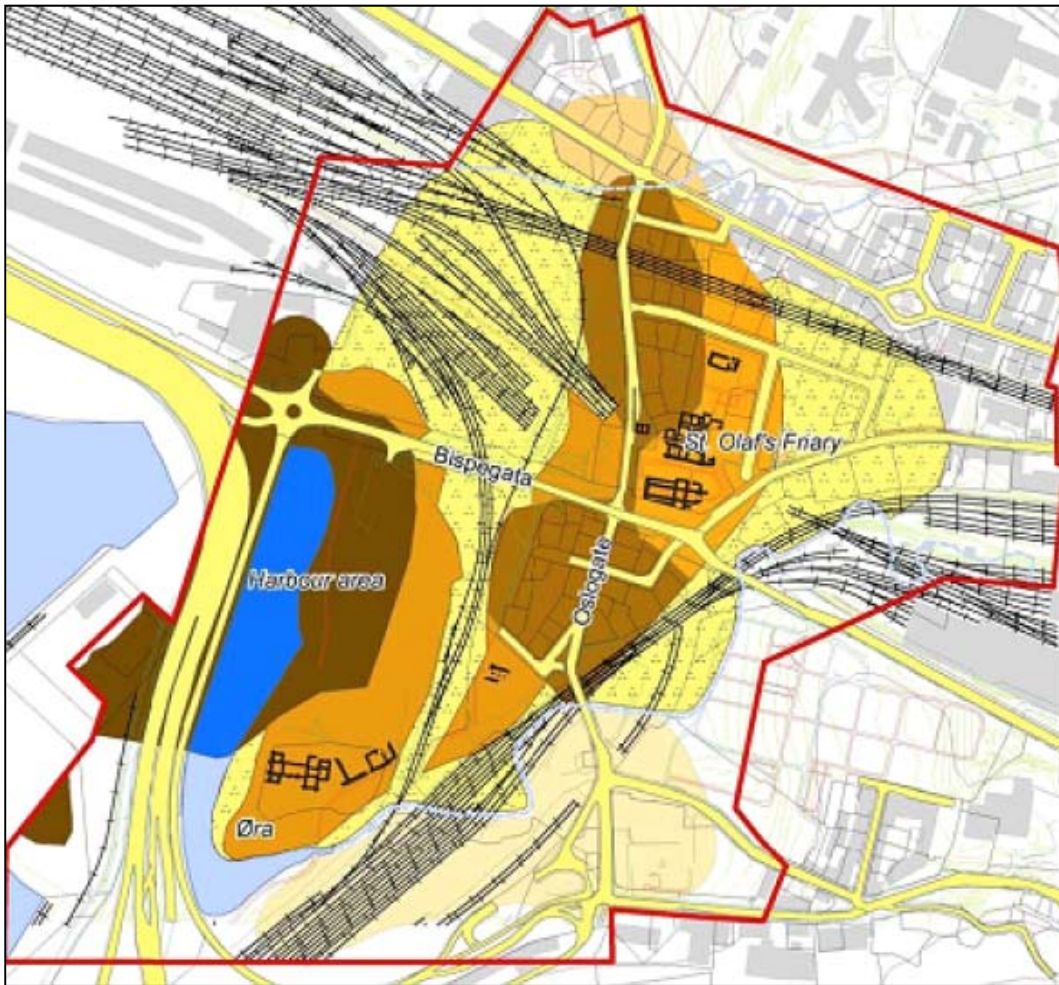


Figur 9 Kart som viser samlet oversikt over kulturminner i Gamlebyen (Ill: Byantikvaren)

#### Middelalderperioden 1000 – 1624:

Middelalderbyen Gamlebyen må betraktes som et sammenhengende kulturmiljø av høy viktighet og høy antikvarisk og historisk verdi, der det gjennom de siste 10-15 årene er lagt ned betydelige ressurser i omlegging av veisystemer, riving av bebyggelse, frilegging av ruiner og reetablering av gatestrukturer og naturlandskap fra middelalderen.

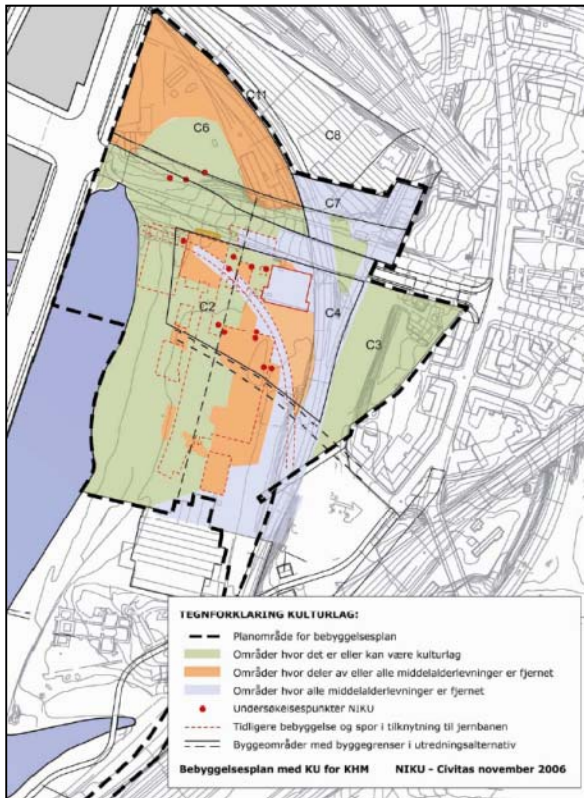




Figur 10 Kart som viser Middeltalderbyens avgrensning med kulturlag. Mørkere farge = tykkere kulturlag. (Ill: RA/NIKU 1-2010)

Planområdet ligger i sin helhet innenfor grensene for Middeltalderbyen Oslo, som er et automatisk fredet kulturmiljø, jfr kulturminnelovens § 4. Kulturminnene som omfattes av fredningen er både synlige før-reformatoriske ruiner og middeltalderiske kulturlag under bakken i varierende tykkelse. Både ruinene og kulturlagene er viktige kilder til kunnskap om menneskers liv og virke i middeltalderen.

NIKU-rapport 2007/15 (Petter Molaug), utført for Statsbygg ifm konsekvensutredning for nytt Kulturhistorisk museum, viser at funnpotensialet fortsatt er stort innenfor planområdet på tross av flere år med utvidelser av vei og jernbaneanlegg. Det er imidlertid ikke foretatt egen arkeologisk undersøkelse i forbindelse med reguleringsplan for Bispegata. Kart fra NIKUs rapport 2007/15 viser områder der det er bevarte kulturlag i vestre del av Bispegata og tett opp til denne i sør. Det må forventes at det også er bevarte kulturlag fra de viste funnområdene og videre opp til østre avgrensning av planområdet, mot Dyvekes bru.



Figur 11 Oversikt over antatte områder med fredete kulturlag innenfor planområdet for nytt kulturhistorisk museum (Ill: NIKU fra NIKU rapport 2007/15)

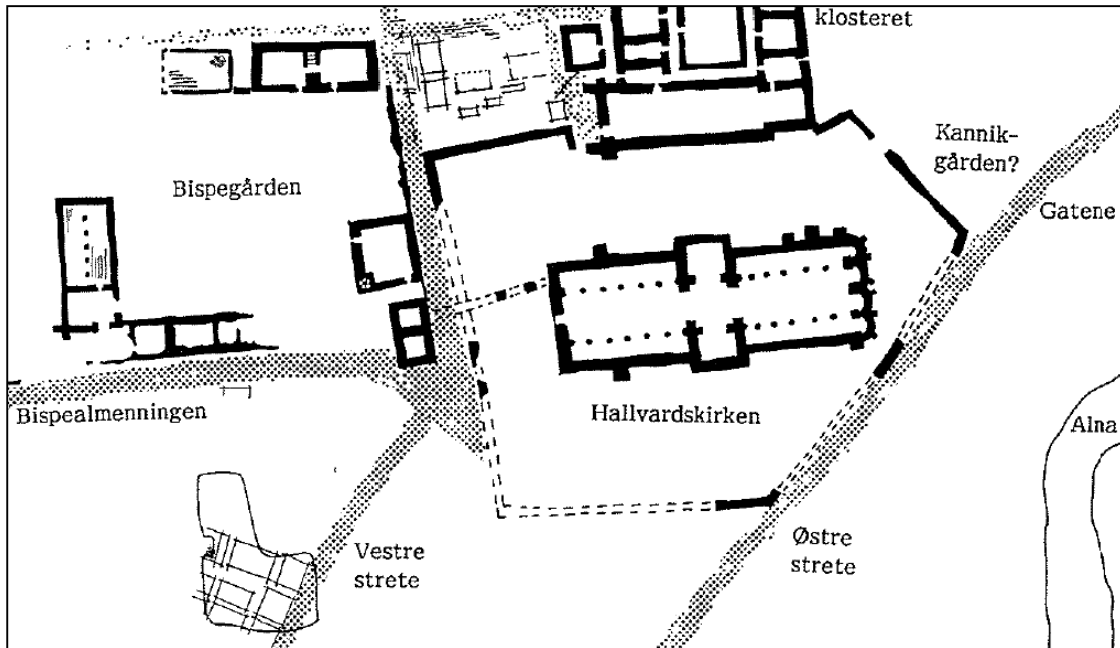
Planområdet ligger delvis innenfor det som kan defineres som Middelalderbyens kjerneområde, som strekker seg fra Minneparken og sørvestover ned til Mariakirkens ruiner nede ved vannspeilet. Dette innebærer at en rekke av middelalderens sentrale og best bevarte strukturer finnes innenfor, eller tett på planområdet.



Figur 12 Flyfoto som viser Middelalderbyens sentrale deler og krysset Bispegata/Oslo gate (Ill flyfoto fra Finn.no 2010)

### Stretene og Oslo torg

Tre av de sentrale gatene i middelalderen, Vestre Strete, Nordre Strete og Bispeallmenningen møttes ved St. Halvardskatedralen, omtrent i dagens kryss mellom Oslo gate og Bispegata. I dette området, omtrent ved søndre port inn til St. Halvardskatedralen, antar man at Middelalderbyens torg lå. Lenger øst, der Bispegata møter St. Halvards gate gikk Østre Strete og Gatene, som var Middelalderbyens innfartsvei fra nord og ned til Øra, med Kongsgården og Mariakirken. Veistrukturere er fremdeles lesbare i dagens bylandskap. St. Halvards gate er fra krysset med Bispegata og nordover vedtaksfredet etter kultuminnelovens § 22A.



Figur 13 Kartutsnitt som viser Middelalderbyens sentrale deler med det som kan ha vært Oslo torg i krysset Vestre strete og Bispeallmenningen (krysset Oslo gate/Bispegata) (ill: Erik Schia 1991)



Figur 14 Vestre strete munner ut i Bispegata. Steinkjelleren ligger bak trærne til høyre i bildet (Foto: Arkitektskap 2006)



Figur 15 Dagens situasjon Oslo torg (krysset Oslo gate/Bispegata) (Foto Arkitektskap 2006)

### St. Halvardskatedralen/Minneparken

Ruinene av St. Halvardskatedralen ligger mellom Oslo gate og St. Halvards gate, på nordsiden av Bispegata. Katedralen ble oppført på begynnelsen av 1100-tallet som Middelalderbyens domkirke. Kirken ble senere utvidet østover på midten av 1200-tallet. Etter reformasjonen i 1537 ble kirken omgjort til domkirke for den nye lutherske kirken. Kirken gikk ut av bruk og ble revet på slutten av 1660-tallet etter at ny domkirke ble reist på Christiania torg. Ruinområdet var i en periode på 1700-tallet og begynnelsen av 1800-tallet lagt ut som eng, inntil utgravningene ble påbegynt tidlig på 1800-tallet. Kirkeruinen inngår nå som en sentral del av Minneparken, som ble ferdig anlagt i 1932.

Da Bispegata ble oppgradert og utvidet på 1970-tallet ble det anlagt et betonglokk for å beskytte eventuelt gjenværende søndre deler av kirkegårdsmuren rundt St. Halvardskatedralen som allerede på dette tidspunkt lå under asfalt.

### *Bispeborgen*

Oslo Bispeborg ble oppført ca 1100, og lå der hvor Ladegården ligger i dag. (Ladegårdens hovedbygning er delvis bygget på murene til Bispeborgens østfløy.) Bispeborgen ble revet etter reformasjonen og biskopen flyttet ca 1550 over til den nye bispegården som ble oppført over Olavsklosterets østfløy ved siden av St. Halvardskatedralen. Deler av den gamle Bispeborgen (østfløyen) ble imidlertid ombygd og fikk nye hvelv da den ble overtatt som bolig for borgermester Mule i 1579 og senere også tatt i bruk som rådhus. Disse hvelvene er fremdeles synlig i Ladegårdens kjeller. Rester av Bispeborgens sydfløy ligger under dagens rekonstruerte ladegårdshage langs Bispegata. Deler av nordfløyen er rekonstruert nord for Ladegårdens sidefløy oppe på jernbanekulverten, mens andre deler av nordfløyen kan ses som ruiner langs ladegårdshagens nordgrense mot jernbanen.

*Steinkjelleren* rett syd for Bispegata, vis av vis Oslo Ladegård, er datert til rundt 1600-tallet. Med beliggenhet inntil Oslo torg kan kjelleren hatt tilknytning til byens rådhus, som ble tatt i bruk i denne perioden. I samme område som steinkjelleren ligger det også rekonstruerte tufter fra deler av gammel trehusbebyggelse. Rekonstruksjonen ble utført etter arkeologiske utgravninger på 1970-tallet i forbindelse med utvidelse av veganleggene.



*Figur 16 Steinkjelleren sett fra Bispegata  
(Foto: Asplan Viak 2009)*



*Figur 17 Middelalderparken med vannspeilet sett fra Bispegata (Foto: Arkitektskap 2006)*

*Middelalderparken* strekker seg fra sørsiden av Bispegata og sydover langs det rekonstruerte vannspeilet, ut til ruinene etter Mariakirken og Kongsgården. I middelalderen var dette området en del av den tette trehusbyen. Parken er en rekonstruksjon av det gamle terrenget i middelalderen, men viser ikke bebyggelsesstrukturer fra denne perioden.

### *1624 - 1859 Gamlebyen utenfor Christiania (gårds- og løkkebebyggelse):*

*Oslo Ladegård* er det viktigste bevarte kulturminnet fra denne perioden, som berøres av planen. Ladegårdens nåværende bygning er oppført i 1725 på restene av Bispeborgen og over hvelvene til Borgermesterens hus fra ca 1580, etter en brann i 1721. Etter flytting av byen fungerte Ladegården først som lade for Akershus festning, men ble solgt til private som lyststed og sommerresidens i 1720. Ladegården ble ekspropriert av staten ca 1900, i forbindelse med utvidelse av jernbaneanleggene i

området, overtatt av Oslo kommune i 1956 og senere tatt i bruk som representasjonslokale for kommunen.

Vestover, foran hovedbygningen, ligger en rekonstruksjon av en mindre del av ladegårdshaven. Ladegårdshaven strakte seg på 1700-tallet helt ned til sjøen, langs Bispeallmenningen. Oslo Ladegård er ikke formelt vernet, men er av Byantikvaren vurdert å være i fredningsklasse. Rester av den gamle bispeborgen er fremdeles intakt og ses i Ladegårdens grunnmur og langs Ladegårdens nordre grense.



Figur 18 Oslo Ladegård med barokkhagen til venstre i bildet (Foto: Arkitektskap 2006)

#### *Perioden etter 1859 – Gamlebyen som bydel:*

Fra perioden etter 1859, etter at Gamlebyen ble innlemmet som bydel i Christiania, er leiegårdene langs Oslo gate fra slutten av 1880-tallet, de viktigste bevarte kulturminnene. Leiegårdene fremstår som et sammenhengende og intakt murgårdsmiljø. Planen berører leiegårdene fra krysset med Clemens gate og langs Oslo gate fram til krysset med Bispegata, samt bakgårdsbygning i Bispegata 4. Disse leiegårdene inngår i murbyen Oslo og omfattes av Kgl res av 31.08.2001. Bygningene er også oppført på byantikvarens gule liste som bevaringsverdige.



Figur 19 Murgårdsbebyggelse langs Oslo gate mot Bispegata (Foto: Arkitektskap 2006)

### **Miljøfaglige forhold**

#### *Støy*

Det ble i 2009 foretatt beregninger av vegtrafikkstøy i forbindelse med Trafikkplan for bydel Gamle Oslo. Området er svært støyutsatt, og vegtrafikk er den klart dominerende støykilden. Beregningene viser at Bispegata og omkringliggende bebyggelse ligger i rød støysone, som tilsvarer lydnivå over 65 dBA. I henhold til Miljøverndepartementets støyretningslinje (T-1442) er rød støysone et område der støyforholdene gjør det lite egnet til støyfølsomme bruksformål. Ca 75 % av befolkningen vil føle seg litt eller sterkt plaget av støy i rød støysone.

Støvvurderingene i forbindelse med planforslaget baserer seg på trafikk tall fra teknisk bilagsrapport ”Trafikale vurderinger” (Sweco 2011) og ”Konsekvensanalyse for kollektivtrafikktiltak i Bispegata” (Asplan Viak 2009). For dagens situasjon (tall fra 2009) er årsdøgntrafikk (ÅDT) i Bispegata ca 6000, med en høy andel tungtrafikk (buss). Antall busspasseringer er opptil ca 50-60 pr time. Oslo gate har ÅDT 3300-3900. Både i regulert løsning og i planforslaget vil den motoriserte trafikken i Bispegata reduseres betydelig, og bestå av kollektivtrafikk. ÅDT er estimert til 1000, derav tilnærmet kun tungtrafikk (buss). Ny trikketrasé i Bispegata, som svinger inn Oslo gate mot sør, inngår i både gjeldende regulering og i planforslaget. Det er antatt ca 24 trikker per time.

#### *Grunnforhold*

Området som omfattes av planforslaget er preget av fyllmasser med betydelig mektighet. Rett sør og rett nord for området oppgir kvartærgeologiske kart fra NGU at massene i grunnen består av elveavsetninger, mens det noe vest for området er registrert marine avsetninger. Marine avsetninger er i hovedsak finkornede masser som leire og noe silt, mens elveavsetningene kan forventes å inneholde noe mer grovkornede masser.

Oversikt over utførte grunnboringer i området viser dybder til berg på opp mot 35-40 meter fram til krysset Bispegata/Oslo gate. Deretter stiger berget relativt brått og ligger i krysset mot St. Halvards gate rundt 15 meter under terreng. Fra tidligere opptatte prøver i området er det vist opp mot 6 meter fyllmasser, over leire. I enkelte områder er leira definert som kvikk. Det er også registrert masser med relativt høyt organisk innhold. De aller fleste prøvedataene er av eldre dato, før 1965, og det kan ikke utelukkes at det kan ha vært utført tiltak som ytterligere oppfylling eller utskifting av masser i området.

Det må forutsettes at det er forurensede masser i området.

**Trafikkforhold**

Bispegata ble nedgradert fra firefelts til tofelts gate med sykkelfelt i forbindelse med utbyggingen av Ekeberg tunnelen. I dag er Bispegata en tofelts gate mellom St. Halvards gate og Sørenga, med unntak av en utvidelse med kollektivfelt fra Oslo gate og inn mot rundkjøringen i krysset med Sørenga. Det er tosidig sykkelfelt i Dyvekes vei og Bispegata som er en del av Oslos hovedsykkelveinett. Det er også sykkelfelt i St. Halvards gate, men dette starter/stopper et stykke nord for krysset. Kryssene Bispegata X Oslo gate og Bispegata X St. Halvards gate/Dyvekes vei er signalregulert. I Oslo gate er det en rushtidsbom som kun slipper frem buss og trikk, og som har sluser for sykkeltrafikken. Hensikten er å gi god fremkommelighet for kollektivtrafikken.

De trafikale forholdene i området endres i takt med Bjørvikautbyggingen og er for tiden sterkt påvirket av omlegginger knyttet til pågående byggeaktivitet. Med dette som utgangspunkt er det ansett som tilstrekkelig å benytte trafikk tall fra 2009 som grunnlag for dagens situasjon. Det er stor kollektivtrafikk i området med 66 busspasseringer pr time i morgenrushet og 50 per time i ettermiddagsrushet. I Oslo gate er det også trikke trasé med 12 avganger per time og retning i rushene. Trafikkbelastningen i Bispegata er ca ÅDT 6000.

Ved stengt tunnelsystem gjennom Oslo sentrum benyttes Bispegata som utrykningstrasé og omkjøringsvei frem til trafikken er omdirigert til to retninger gjennom samme tunnellop.

Bispegata utgjør midtpartiet i en av Oslos viktigste sykkeltraseer, som knytter hovedsykkelveinettet i Rådhusgata og Akershusstranda i vest til det østlige hovedsykkelveinettet bestående av Oslo gate/Kongsveien, St. Halvards gate/Strømsveien og sykkelrute E6.

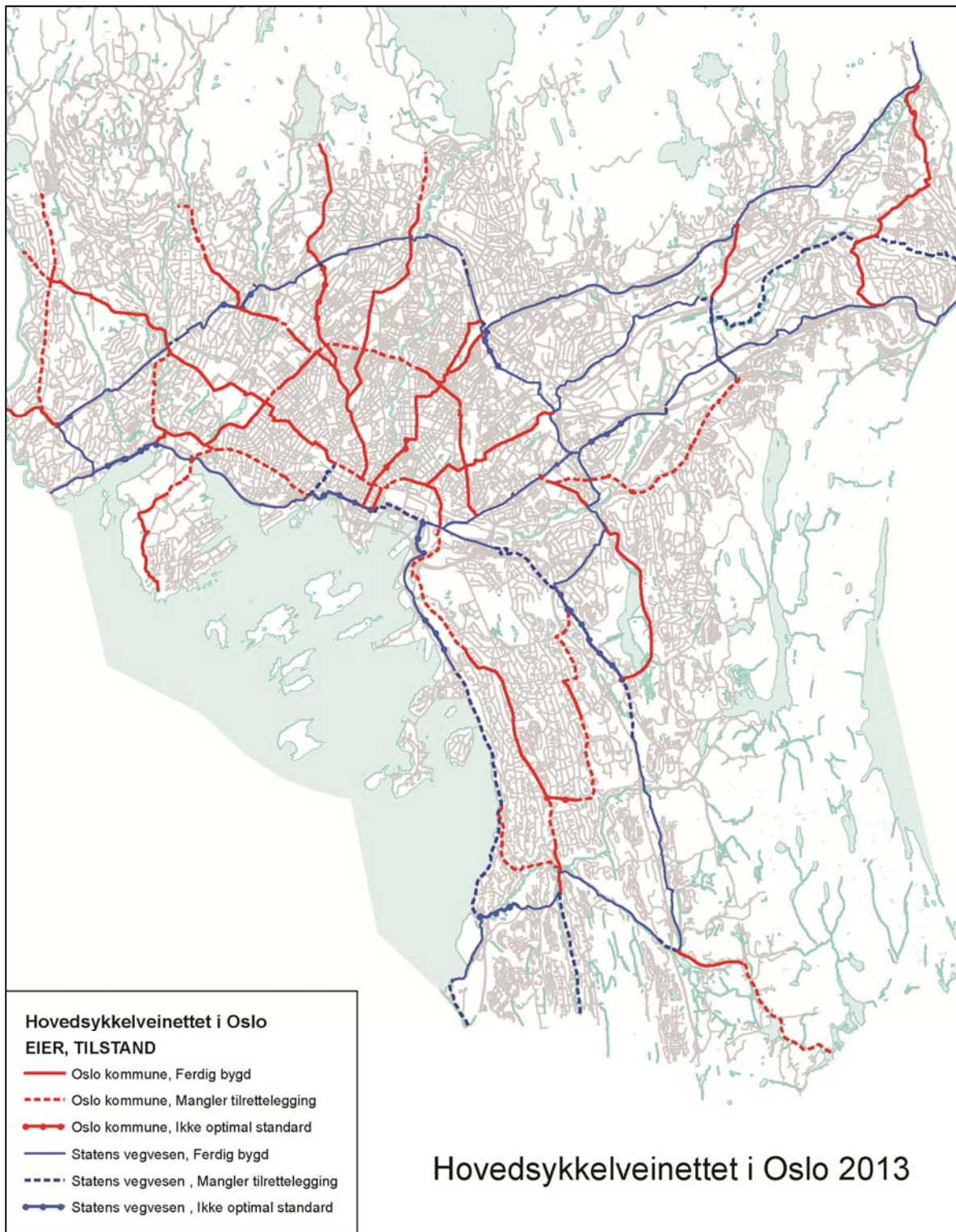
Det er mye trafikale restarealer i området, dette skyldes at Bispegata tidligere var motorvei. Mot Minneparken er det for eksempel et grøntbelte, som tidligere var en del av gateløpet, og som er lagt oppå betonglokket som i sin tid ble anlagt for å beskytte kirkegårdsruinene. Krysset mellom Bispegata og St. Halvards gate fremstår som stort og utflytende.

Før anleggsperioden knyttet til utbyggingen av nytt hovedveisystem gjennom Bjørvika var det kø og forsinkelser for vestgående trafikk i Bispegata, spesielt i morgenrushet. Dette skyldtes i stor grad avviklingsproblemer i rundkjøringen på Sørenga.

I dag betjenes området av buss i Bispegata, samt trikk i Oslo gate. Det er bussholdeplass vest i Bispegata og ved krysset mellom Bispegata og St. Halvards gate. Rett nord for planområdet, i Oslo gate, er det holdeplass for buss og trikk. Ny trikke trasé fra Jernbanetorget til Kong Håkon 5.s gate er planlagt ferdigstilt i to faser i henholdsvis 2014 og 2015, og skal følge Dronning Eufemias gate og knytte seg til eksisterende trasé i Oslo gate via Bispegata. Dronning Eufemias er planlagt med overkjøringsspor, slik at det kan gå trikk her sommeren 2015 i påvente av at Bispegata blir ferdig. Follobanen med ny kulvert under Bispegata er under planlegging. Dronning Eufemias gate bygges med 1,5 meter brede sykkelfelt, mens i Operagata er sykkelfeltene regulert 1,75 meter brede. Mange syklistere antas å følge Operagata på hele eller deler av sin vei øst-vest gjennom Bjørvika.

Innenfor planområdet er det en avkjørsel til Oslo Ladegård på nordre side av Bispegata, samt til Middelalderparken på søndre side av gata.

Bispegata er opparbeidet med tosidig fortau, det er noen gangstier i området, samt turveier fra grøntområdene som ender ut i Bispegata.



Figur 20 Status for hovedsykkelveinettet i Oslo 2013



**Risiko- og sårbarhet**

Planområdet ligger i nær tilknytning til flere jernbanetraseer. I tillegg ligger planområdet i sin helhet innenfor Middelalderbyen i Oslo som er et automatisk fredet kulturmiljø etter kulturminneloven, jfr kulturminneloven § 4. Det går både en hovedvannledning og en overvannsledning langs Bispegatas sørside. Under planområdet ligger også Midgaardsormen, traseen vil være hovedforbindelsen for avløpsvann mellom Oslo Øst og Bekkelaget renseanlegg.

**Sosial infrastruktur**

Området ligger sentralt i Oslo, med kort avstand til byens mange servicetilbud. Langs planområdet er det store friområder og bebyggelse som blant annet brukes til kulturelle formål. Oslo Ladegård er museum og Oslo kommune representasjonslokale, der det arrangeres konserter i barokksalen eller biskop Nikolas' vinterhall hele året. Det tilbys også egne opplegg til skolene, blant annet gjennom Den kulturelle skolesekken.

Middelalderparken brukes som rekreasjonsområde for Oslos beboere, til formidlingsvirksomhet og til årlige festivaler, blant annet Øyafestivalen og Oslo middelalderfestival.

Gamlebyen sport og fritid er et flerkulturelt senter som holder til i St. Halvards gate 4, og som arrangerer ulike events og kurs i tilknytning til aktivitetshuset. Under Dyvekes bro er det anlagt skatepark. Denne planlegges utvidet ved bruk av den gamle, ikke-benyttede veibrua som går parallelt med Bispegata øst for St. Halvards gate.

Langs Oslo gate er det noen forretninger og restauranter.

Gamlebyen barnehage har lokaler i Oslo gate 17. Nordøst for planområdet ligger Gamlebyen skole.

**Teknisk infrastruktur**

Under Bispegata, mellom Oslo gate og St. Halvards gate, ligger eksisterende kulvert for Østfoldbanen. Ved Bispegata 12 går det flere jernbanespor ("Klypen") under broen. Flere av sporene benyttes til daglig drift, og spiller viktige roller i den pågående planleggingen av Follobanens innføring til Oslo S.

Det går både en hovedvannledning og en overvannsledning langs Bispegatas sørside. Under planområdet ligger også Midgaardsormen, traseen vil bli hovedforbindelsen for avløpsvann mellom Oslo Øst og Bekkelaget renseanlegg.

**Stedsutvikling**

Planområdet ligger delvis innenfor Bjørvikaplanen. Bjørvika er under utbygging, og hovedveinettet er under ombygging. Ny hovedgate gjennom Bjørvika, Dronning Eufemias gate, samt hovedatkomsten til Bjørvika fra øst, Kong Håkon 5.s gate, skal stå ferdig i 2014 og 2015. Begge disse planlagte bygatene møter Bispegata vest i planområdet. Høsten 2011 åpnet Nordenga bru (Ring 1) med parallell gang- og sykkelbru og dermed etableres nye forbindelser mellom indre by øst og Fjordbyen.

På Sørengautstikkeren er et nytt, stort boligområde under utvikling, i tillegg er det planlagt både boliger, næringslokaler og større kulturinstitusjoner i Bjørvika. På nordsiden av planområdet er det i Bjørvikaplanen satt av et område for offentlig bygg, museum. Tidligere planarbeid for etablering av nytt Kulturhistorisk museum på denne tomte, samt eventuelt også i deler av Middelalderparken, er stoppet opp. I planforslaget for Follobanen er arealet på sørsiden av Bispegata foreslått regulert til grønnstruktur park.

**Barns interesser**

Middelalderparken brukes av barn og unge som rekreasjonsområde. Gamlebyen Skatepark grenser til planområdet ved St. Halvards gate, og er et hyppig brukt aktivitetsområde.

**Universell utforming**

Bispegata stiger mot øst, men med en stigning som er innenfor kravet til universell utforming. Middelalderparken er et relativt flatt parkareal med tilgjengelig atkomst fra Bispegata, fra

Saxegaardsgata over bro og fra sør. Transportarealet og jernbanearealene innenfor området er ikke tilgjengelige for allmennheten og universell utforming er ikke relevant her.

### **Interessemotsetninger**

Det er interessemotsetninger innenfor planområdet når det gjelder fremkommelighet for bil, sykkel, trikk og buss kontra bevaring av kulturminner og kulturmiljø. I tillegg er det motsetninger mellom lokale berørte parter og deres ønske om å redusere trafikk gjennom Gamlebyen og dagens planpremisser som medfører at Oslo gate åpnes for biltrafikk. Denne føringen ble lagt i vedtatt Bjørvikaplan.

Hele planområdet ligger innenfor det sammenhengende kulturminnet «middelalderbyen Oslo» og planforslaget omfatter tiltak som vil medføre konflikt med automatisk fredete kulturminner. Dette gjelder inngrep i bakken på de deler av planområdet som ikke allerede er utsjaktet, samt bygging på kulturlag. Kulturminnemyndighetene krever at de deler av det automatisk fredete kulturminnet «middelalderbyen Oslo» som berøres av tiltak etter planen, sikres på en tilfredsstillende måte i forbindelse med at planen realiseres. Kulturminnemyndighetene ønsker at kulturminner og -miljø bevares og forsterkes, og at det velges trafikale løsninger som i minst mulig grad svekker eller er i konflikt med kulturminner- og miljø. Det er uttrykt et sterkt ønske fra kulturminnemyndighetene om at det skapes et brudd mellom det moderne Bjørvika og middelalderbyen, blant annet ved at et fremtidig gatetverrsnitt for Bispegata holdes så smalt som mulig. Videre ønsker kulturminnemyndighetene at planområdet utvikles som et sted for formidling av tidsdybden og historien i området.

Riksantikvaren har flere ganger i både dette og tilgrensende planarbeid understreket at Bispegata som en av de eldre allmenningene, med røtter tilbake til middelalderbyen, bør gis en god utforming som sikrer en videreutvikling av god visuell og funksjonell kontakt mellom middelalderparken og Minneparken. Det er viktig at Bispegata ikke blir en barriere mellom de ulike delene av middelalderbyen. Riksantikvaren har vært skeptisk til en økt bredde og for stor kollektivtrafikk i Bispegata. Ved en gateutvidelse bør konflikten med automatisk fredete kulturlag minimaliseres.

Veimyndighetene og kollektivselskap ønsker å sikre trafikksikre og robuste løsninger for kollektiv- og sykkeltrafikk gjennom planområdet.

Lokale, berørte parter ønsker at middelalderbyen skal være fri for gjennomgangstrafikk, med stenging av Bispegata mellom St. Halvardsgate og Oslo gate. De ønsker også at trikken skal gå utenom middelalderbyen. Videre mener lokale berørte planer at busstrafikk i Bispegata som overordnet premiss er uønsket, da hverken regionbusser og andre gjennomfartsbusser kjørte Bispegata før tunnelarbeidene i Bjørvika tok til. Det er et sterkt ønske om en reetablering av Oslo torg, men først og fremst uten bil- og kollektivtrafikk. Videre er det et ønske om at Ruinparken utvides, slik at denne også omfatter hele området for Hallvardskatedralens kirkegård med ytre markeringer av kirkegårdsmurenes beliggenhet og avdekking av de nå tildekkete delene av kirkeruinene.

## 4. PLANSTATUS

### 4.1 Overordnede føringer og gjeldende planstatus

#### Rikspolitiske bestemmelser eller retningslinjer

##### *Retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging*

Retningslinjene har som mål at arealbruk og transportsystem skal utvikles slik at de fremmer samfunnsøkonomisk effektiv ressursutnyttelse med miljømessige gode løsninger, trygge lokalsamfunn og bomiljø, god trafiksikkerhet og effektiv trafikkavvikling. Det skal legges til grunn et langsiktig og bærekraftig perspektiv i planleggingen.

##### *Retningslinjer for barn og unge*

Retningslinjene skal synliggjøre og styrke barn og unges interesser i all planlegging og byggesaksbehandling etter plan- og bygningsloven. Retningslinjene skal ivareta at arealer som brukes av barn og unge skal sikres mot forurensning, støy, trafikkfare og annen helsefare. Videre skal det sikres varierte og store nok lekearealer i nærmiljøet og avsettes tilstrekkelige arealer for barnehager.

##### *Rikspolitiske retningslinjer om universell utforming (høringsutkast 15.08.2008)*

Planforslaget er i tråd med retningslinjene ved å ivareta prinsipper om universell utforming ved tilrettelegging for alle trafikantgrupper, samt konkret i utformingen av løsninger på holdeplassen.

##### *Lov om kulturminner*

Planområdet ligger i sin helhet innenfor Middelalderbyen Oslo, som er et automatisk fredet kulturmiljø, jfr kulturminnelovens § 4. Fredningen gjelder inntil de berørte arealene i planen er arkeologisk undersøkt etter Riksantikvarens betingelser for dispensasjon fra loven. Riksantikvaren gir dispensasjon fra Kulturminnelovens bestemmelser forutsatt at undersøkelsesplikten iht kml § 9 blir ivaretatt.

St. Halvards gate nordover fra krysset med Bispegata er vedtaksfredet etter kulturminnelovens § 22A.

##### *Kgl. resolusjon*

Planområdet er omfattet av Kgl resolusjon av 20.11.92 om fylkesplan for Oslo kalt: "Oslo kommuneplan 1991". Denne resolusjonen ble erstattet av Kongelig resolusjon av 31.8.2001. De kulturminner som berøres av planen og som er omtalt i resolusjonen er uthevet i det nedenstående, der det blant annet heter:

"Det er knyttet store nasjonale kulturminneverdier til Oslo som landets hovedstad. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer og utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter. Dette gjelder store deler av sentrum og indre by. I sentrum gjelder dette særlig områdene rundt Slottet, Karl Johans gate, Rådhuset, Akershus festning, Kvadraturen og Hammersborg. I indre by for øvrig gjelder det *Gamlebyen med Ekebergskråningen*, områdene langs Akerselva, samt byens unike og homogene *murgådsbebyggelse fra 1800-tallet*. Utviklingen i disse områdene vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem. Regjeringen ser derfor positivt på at Oslo kommune nå utarbeider en tematisk kommuneplan for bevaring og byutvikling. Når planen er vedtatt, vil den kunne sikre kulturminneinteressene i Oslo på en mer hensiktsmessig måte, og derfor gi grunnlag for å oppheve saksbehandlingsregelen knyttet til murbyen som har stått siden 1992. Riksantikvaren vil for saker i dette området medvirke på samme måte som gjelder for fredede anlegg."

#### Gjeldende overordnede planer

##### *Kommuneplan 2008 – 2015, vedtatt av Bystyret 11.06.2008*

Planen har som et mål at arealbruken skal bidra til å realisere visjonen "Hovedstaden Oslo – miljøby, kunnskapsby, kulturby og fjordby". Planen legger opp til økning av boligmassen, og ivaretagelse av bevaringsverdige objekter og miljø og en bærekraftig byutvikling med gode steds- og miljøkvaliteter og et miljøeffektivt transportsystem. Fjorden og Marka gir Oslo et blågrønt preg som skal bevares og styrkes. Boligbyggingen og byutviklingen skal skje på en kollektivnær måte. Det antas boligbehov på

60.000 boliger frem mot 2025. Økt befolkningstetthet tilsier stor oppmerksomhet om sosial infrastruktur samt lokale grøntområder, torg og møteplasser.

Planforslaget legger til rette for god fremkommelighet for sykkel- og kollektivtrafikk slik at mer av trafikkveksten kan skje ved miljøvennlig transport.

*Byøkologisk program 2011-2026, vedtatt 23.03.2011*

Oslo skal være et bærekraftig bysamfunn der alle har rett til ren luft, rent vann og tilgang på gode friområder. Dette er Oslos visjon for miljøarbeidet. Bystyret har valgt 8 innsatsområder som Oslo kommune skal fokusere spesielt på for å realisere sine visjoner om en miljøvennlig og bærekraftig byutvikling og drift. For hvert av innsatsområdene beskrives mål, samt tiltak og strategier for hvordan vi skal nå målene.

1. Oslo skal redusere støy, luftforurensing og klimagassutslipp
2. Oslo skal ha et miljøeffektivt transportsystem
3. Oslo skal ha en bærekraftig byutvikling med miljøvennlige bygningsmiljøer og byrom
4. Oslo skal ha kretsløpsbasert avfallshåndtering
5. Oslo skal bevare og styrke sin blågrønne struktur
6. Oslo skal ha en miljøeffektiv kommuneforvaltning
7. Oslo skal samarbeide med innbyggerne, næringslivet og staten for et bedre oslomiljø
8. Oslo skal bidra til og samarbeide for et bedre miljø regionalt, nasjonalt og globalt.

*Oslo sentrum. Prinsippplan for gatebruken (juni 2001)*

Bystyret har vedtatt Gatebruksplanen for Oslo Sentrum og prøveordning med 30 km/t fartsgrense i Oslo Sentrum. Målet med denne planen er å sikre et godt fungerende transportsystem som skal betjene sentrum, samtidig bedre forholdene for de myke trafikantene. I bystyrevedtaket for gatebruksplanen heter det at sporene i Schweigaards gate skal beholdes.

*Plan for hovedsykkelveinettet i Oslo, vedtatt 22.09.1999*

Bispegata omfattes av plan for hovedsykkelveinettet i Oslo, vedtatt av bystyret i 1999. I Oslo kommunes sykkelstrategi er målet at sykkelandelen skal opp til 12 %.

*Helhetlig sykkelstrategi for Oslo 2005-2015. Politisk behandlet 01.06.2006.*

En helhetlig sykkelstrategi 2005-2015 skal bidra til at det blir trygt og attraktivt å sykle, og å motivere flere til å sykle. En målrettet satsning på sykkelbruk i Oslo vil gi flere et attraktivt og alternativt transportmiddel, som både er effektivt, miljøvennlig og helsebringende. Økt satsning på sykkel er et av flere virkemiddel for å redusere fremtidig vekst i biltrafikken. En målsetning i planen er å fullføre Hovedsykkelveinettet innen 2009 i tråd med hovedsykkelveiplanen fra 1999.

**Gjeldende regulering**

*Reguleringsplan for Bjørvika-Bispevika-Lohavn (S-4099), vedtatt 27.08.2003, stadfestet av Miljøverndepartementet 15.06.2004.*

Kombinasjonsformål: Byggeområder for offentlig bygning – Universitetets kulturhistoriske museum og offentlige trafikkområder – jernbane, kollektivgate, sykkelfelt.

Reguleringsplanen for Bjørvika ble stadfestet av Miljøverndepartementet 15.6.2004. I planen er Bispegata vist som kollektivgate vestover fra Oslo gate, og det er regulert ny trikketrasé fra Strandgata/Fred Olsens gate gjennom Bjørvika i Dronning Eufemias gate, og videre opp Bispegata til Oslo gate. Det er regnet med at denne traseen vil erstatte eksisterende trikketrasé via Schweigaards gate og nordre del av Oslo gate. Det er regnet med at reguleringsplanen for Bjørvika er realisert i 2015. Deler av Bispegata vest for Oslo gate omfattes av denne reguleringsplanen. Trikketraseen vist med en radius på 18 meter i krysset Bispegata/Oslo gate. I reguleringsplanen for Bjørvika er det vist en felles holdeplass for trikk og buss i Bispegata, like vest for krysset med Oslo gate. I behandlingen av Bjørvika-planen hadde Riksantikvaren innsigelse til flere punkter som var knyttet til lokalisering av Kulturhistorisk museum sør for Bispegata. Ved Miljøverndepartementets stadfestelse av Bjørvika-planen 15.6.2004 ble punktene Riksantikvaren hadde innsigelse til, vedtatt avklart gjennom bebyggelsesplan.

*Reguleringsplan for Oslo gate (S-3732), vedtatt 22.06.1999*

Planen omfatter offentlige trafikkområder – kjørevei, annet veiareal, holdeplass, fortau. Del av Oslo gate som ligger innenfor planområdet er regulert til spesialområde bevaring i reguleringsplan fra 1999 i forbindelse med opparbeidelse av Oslo gate til miljøgate. Bakgrunn for å regulere til bevaring var å sikre hensynet til fornminner i grunnen.

*Regulering av ny vegforbindelse mellom Bispegata og Mosseveien (del av vestre lenke av gamlebyringen) Oslo (S-798), vedtatt 22.09.1959*

Planen omfatter offentlig trafikkområder – kjørevei.

**Pågående planarbeid**

*Kommunedelplan for byutvikling og bevaring i indre by 2009-2025, høringsutkast 14.12.2009, (saksnr 200912416)*

Planområdet omfatter i sin helhet som fornminneområde.

*Reguleringsplanforslag for Kulturhistorisk museum, Bjørvika (saksnr 200511005)*

Forslag til reguleringsplan for kulturhistorisk museum (KHM) er en oppfølgingsplan som tilfredsstiller krav om bebyggelsesplan med KU i reguleringsplan for Bjørvika – Bispegata – Lohavn (S-4099), vedtatt 27.8.2003 og stadfestet av Miljøverndepartementet 15.6.2004. Oppfølgingsplanen skal fastslå endelig plassering av museet, og løsninger for museet vil også ha betydning for veiløsninger i Bispegata. Plansak for KHM er utarbeidet i 2 alternativer og gjennomføres som full reguleringsplan fordi den inneholder forslag om ny felles avkjørsel fra sør og endret utforming av Bispegata. Bispegata på strekningen Kong Håkon 5.s gate til og med jernbanekulvert i Bispegata inngår i reguleringsplanforslag KHM. I mai 2012 konkluderte Kunnskapsdepartementet imidlertid med at Vikingskipssamlingen må forbli på Bygdøy. Styret ved Universitet i Oslo har i oktober 2012 anbefalt at Kulturhistorisk museum utvikles på Tullinløkka, med arealer under Tullinløkka, og rehabilitering av Historisk museum. Videre opprettholdt styret anbefalingen om utvikling av et vikingtidsmuseum på Bygdøy i samsvar med anbefalingen i styremøtet 19. juni 2012. Disse vedtakene har medført at planarbeidet for KHM i Bjørvika har stoppet opp. Videre planer for museumstomta er ikke kjent.

*Nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) (saksnr 201006489)*

Det pågår planarbeid for nytt dobbeltspor Oslo – Ski (Follobanen) hvor det legges opp til at det skal føres spor gjennom Klypen. Planprogrammet ble lagt ut til offentlig ettersyn i februar 2010. Offentlig ettersyn av KU med forslag til program for videre planprosess er gjennomført første kvartal 2011. Planen var ute på offentlig ettersyn i 2012. Våren 2013 er det gjort revisjon etter offentlig ettersyn, med innarbeidelse av endringer som følge av merknadsbehandlingen. Planen ble sendt Rådhuset for politisk behandling juni 2013.

**Andre planer og vedtak**

*Konsekvensanalyse for kollektivtrafikk i Bispegata (Asplan Viak, 2009)*

Konsekvensanalysen ser på behovet for tiltak for å sikre god fremkommelighet for kollektivtrafikk på traseen Dyvekes vei – Bispegata og i Oslo gata. Alternativ B fra konsekvensanalysen er lagt til grunn for dette planforslaget. I konsekvensanalysen er det anbefalt å føre kollektivgata helt frem til St. Halvards gate.

*Trafikkplan for Bydel Gamle Oslo (Rambøll, 2010).*

Bystyret i Oslo har i vedtak datert 24. april 2008 bedt Byrådet om å utarbeide en helhetlig trafikkplan for Bydel Gamle Oslo. Byrådsavdeling for miljø og samferdsel ba Samferdselsetaten følge opp bystyrets vedtak i brev datert 30. mai 2008. Rapport fra arbeidet forelå i februar 2010.

Trafikkplan for Bydel Gamle Oslo er en konsulentrapport, hvor anbefalingene i forhold til tiltak på kort og lengre sikt er konsulentens anbefalinger. I oversendelsesbrev til Byrådsavdeling for samferdsel, miljø og næring, datert 4.3.2010 har Samferdselsetaten gjort sin egen anbefaling av hvilke tiltak det bør gås videre med. Av de anbefalte tiltakene er følgende direkte eller indirekte relevante for Bispegata:

- Forlenge Bispegata som kollektivgate til St. Halvards gate er under planlegging og følges opp av Samferdselsetaten.
- Vurdere konsekvensen av å stenge (åpen for buss) Schweigaards gate ved Harald Hårdrådes plass, samt oppgradere plassen og undergangen under Hovedbanen.
- Vurdere konsekvensen av å tilrettelegge for sykkelfelt i Åkebergveien.
- Utrede muligheten for å oppgradere Grønland til ”miljøprioritert gjennomkjøring”.
- Ta initiativ til et samarbeidsprosjekt med SVRØ om vurdering og konsekvensanalyse av kollektivfelt i Vålerenga- og Ekeberg tunnelen, som et fremkommelighetstiltak for busstrafikken.

I trafikkplanen står det at ved stenging av Bispegata for biltrafikk bør det vurderes å sanere Astrups gate da den gaten kan fungere som et overløp for trafikken i Bispegata. Det påpekes også at tiltak må ses i sammenheng, da ulike kombinasjoner av tiltak kan gi ulike effekter.

Trafikkplan for Bydel Gamle Oslo ble vedtatt av Bystyret desember 2011.

#### *Oslo torg*

Bystyret har i sak 8 27. 1.2010 behandlet et privat forslag om å gjenskape Oslo torg og styrke forbindelseslinjene mellom Ruinparken og Middelalderparken. Bystyrets vedtak innebærer at Byrådet bes om å utarbeide en plan for etablering av Oslo torg i krysset Bispegata/Oslo gate slik at det skapes sammenheng mellom Ruinparken og Middelalderparken. Det legges til grunn at det skal være plass for en trikkelinje over torget. Byrådet bes om å legge til rette for at regionbussene får nye traseer, samtidig som det bes vurderes hvordan lokale bussruter kan innpasses i de endringene av området som en reetablering av Oslo torg vil medføre.

#### *Bedre trikketilbud i Gamlebyen (Plan Urban, 2011)*

Bystyret har i sak 11, 26.1.2011, behandlet et forslag om å utrede Fjordtrikk i Dronning Eufemias gate og Kong Håkon 5.s gate via Sørengautstikkeren fram til Ekebergbanen som et alternativ til linjeføring via Bispegata. Utredningen anbefaler at trikketrasé i Bispegata bør realiseres. Planforslaget for Bispegata gir en bedre markedsmessig effekt, og gir langt lavere kostnadsnivå, både for investering og drift, sammenlignet med forslaget om alternativ trasé via Kong Håkon 5.s gate. Utredningen peker også på at en eventuell alternativ trasé gir behov for en omfattende reguleringsplanprosess med vurdering av konsekvenser for store deler av Gamlebyen og øvrige deler av kollektivnettet. Dette vil ta flere år, og av hensyn til det samlede nettverket og kollektivtilbudet i Bjørvika i de kommende årene, bør det nå uansett etableres trikk i Bispegata.

#### *Ruters K2012 (vedtatt juni 2012)*

Ruters strategiske kollektivtrafikkplan K2012, ble fremlagt sommeren 2011, og vedtatt av Ruters styre i juni 2012. Planen bygger på tidligere tilsvarende planer, og ble fremlagt for behandling i Oslo bystyre. K2012 vektlegger at kollektivtrafikken skal ta det vesentlige av veksten i motorisert trafikk, og peker på at for å oppnå dette i en region i sterk vekst må det tilrettelegges for koordinert utvikling av infrastruktur for kollektivtransport i ”det funksjonelle hovedstadsområdet”. I dette området prognostiseres befolkningstallet i 2060 til å nå hele 2.5 mill mennesker, hvorav en tilvekst på 750 000 innbyggere kan forventes i Oslo og Akershus alene. I K2012 legges til grunn at mye av veksten skal konsentreres i byer, stasjonsbyer og større knutepunkter, som knyttes sammen med kapasitetssterke kollektivtransportlinjer. K2012 angir følgende for trikketilbudet i Bjørvika/Gamlebyen: «For å styrke kollektivtrafikknettet og betjene dagens og fremtidens marked bedre anbefales i første omgang flytting av trikken fra Schweigaards gate til Bjørvika, bygging av Fjordtrikkens østre del, ny trasé i Kvadraturen og forlengelser til Tonsenhagen og Hauketo. Mulig trikkering i Gamlebyen og på Sørenga anbefales ikke».

## 5. MEDVIRKNING

### 5.1 Innspill ved kommunalt samråd

Kommunalt samråd er et prøveprosjekt der enkelte etater kan gi innspill til forslagsstiller i starten av planarbeidet i forbindelse med innsendelse av et planinitiativ. Samrådsinnspillene følger som eget vedlegg. Kommunalt samråd er gjennomført to ganger på grunn av en justering av planavgrensingen.

#### Liste over samrådsinnspill

1. Bydel Gamle Oslo	24.04.2009
2. Bydel Gamle Oslo	16.02.2010
3. Byantikvaren	07.05.2009
4. Byantikvaren	02.03.2010
5. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	29.03.2010
6. Friluftsetaten	26.02.2010
7. Gravferdsetaten	17.04.2009
8. Gravferdsetaten	10.02.2010
9. Renovasjonsetaten	22.04.2009
10. Renovasjonsetaten	12.02.2010
11. Samferdselsetaten	23.04.2009
12. Trafikketaten	28.04.2009
13. Trafikketaten	11.02.2010
14. Undervisningsbygg	17.02.2010
15. Vann- og avløpsetaten	27.04.2009
16. Vann- og avløpsetaten	12.02.2010
17. Oslo Havn KF	28.04.2009
18. Hafslund Nett	27.04.2009
19. Hafslund Nett	17.02.2010
20. Hafslund Fjernvarme	10.02.2010
21. Ruter	07.05.2009

#### Sammendrag av samrådsinnspill

##### 1. Bydel Gamle Oslo, 24. 04.2009

Bydelsdirektøren uttaler at det er viktig å følge arbeidet med en helhetlig trafikkplan for Gamle Oslo og ta hensyn til konklusjoner som gjøres der i det videre reguleringsarbeidet. Bydelsdirektøren mener det er lite ønskelig med en utvidelse av gatebredden i Bispegata og er skeptisk til å forskyve gateløpet mot Oslo Ladegård. Bydelsdirektøren ønsker å holdes oppdatert i saken.

Bydelens representant for barn og unge i plan- og byggesaker har ingen kommentarer til planinitiativet.

Bydelsutvalgets leder uttaler at planinitiativet griper inn i helhetlig trafikkplan for Bydel Gamle Oslo, og at det videre arbeidet bør sette seg inn i denne planens arbeid. Bydelsutvalgets leder er skeptisk til å utvide Bispegata ytterligere, og å legge til rette for økt trafikk gjennom dette viktige kulturområdet er svært uheldig. Bydelsutvalgets leder ønsker at de opprinnelige planene med tofelts kollektivvei mellom Oslo gate og Sørenga opprettholdes, eventuelt med utvidelse til St. Halvards gate. Flere alternativer bør utredes for å ivareta de tekniske kravene til Svingradius for trikk.

##### 2. Bydel Gamle Oslo, 16. 02.2010

Bydel Gamle Oslo viser til sin uttalelse av 24.4.2009. Videre opplyses det at Bydelsdirektøren mener det er fornuftig å utvide planområdet, slik at hele strekningen av Bispegata ses under ett.

Bydelsutvalgets leder mener planinitiativet må hensynta bystyrets vedtak om å opprette Oslo torg i krysset Bispegata/Oslo gate, og at dette vedtaket legger viktige premisser for det videre planarbeidet.

##### 3. Byantikvaren, 02.03.2010

Byantikvaren har i forbindelse med samråd og planinitiativ av 17.4.2009 uttalt at tiltaket indirekte berører det samlede kulturhistoriske miljøet Middeltalderbyen, ettersom det tilrettelegger for at Bispegata / Dyvekes vei skal være hovedkollektivåre til og fra sentrum. Området innehar store

kulturminneinteresser med stort opplevelses- og formidlingspotensiale. Oslo gate er regulert til spesialområde bevaring etter § 25.6 i plan- og bygningsloven. Langs Oslo gate og Bispegata ligger det kulturminner av nasjonal verdi. Krysset Oslo gate / Bispegata er et sentralt punkt i Middelalderbyen. Videre innehar området verdifull murgårdsbebyggelse fra slutten av 1800-tallet som står på Byantikvarens gule liste. Hensynet til Ladegården / Bispeborgen og ruinene av St. Halvardskirken må vektlegges sterkt. Likeledes er bygårdene fra slutten av 1800-tallet viktig å ivareta. I tillegg til en direkte utvidelse av "veiareal" som vil påvirke opplevelsen av kulturmiljøet, vil kulturminnene/kulturmiljøet være sårbart for skjemmende tiltak, visuell støy, vibrasjoner fra tungtrafikk og trykkbelastning. I videre planarbeid må det på detaljnivå redegjøres for hvordan de ulike alternativene vil påvirke kulturminner og kulturmiljø. Byantikvaren vil da først ha mulighet til å vurdere konsekvenser av planene. Det vil også være behov for illustrasjoner som viser forslag til tiltak. Byantikvaren informerer i sin uttalelse om at de samarbeider med Kulturoretaten og Riksantikvaren om et prosjekt for ruinskjøtsel i miljøet. Knyttet til dette jobber Kulturoretaten og Byantikvaren om en videre utvikling av "middelalderbeltet" hvor styrket forbindelse mellom bydelene på begge sider av Bispegata er en målsetning. Likeledes er det en målsetning å utvikle det samlede friområdet rundt ruinene som både løfter fram Oslos første 600 år som by, utvikler miljøets brukspotensiale og sikrer en bærekraftig forvaltning av ruinene. Formålet med planinitiativet er i konflikt med disse målsetningene, og det kan bli aktuelt for Byantikvaren å fremme alternativ plan.

Byantikvaren understreker at tiltaket ligger i sin helhet innenfor middelalderområdet i Gamlebyen, som er et automatisk fredet kulturminne, jf. kulturminneloven § 4. Ved reguleringsarbeid som hjemler tiltak innenfor dette området må det søkes dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser. Reguleringsplanen vil ved offentlig ettersyn behandles som søknad om dispensasjon og Byantikvaren vil da oversende saken til Riksantikvaren for vurdering og eventuell innsigelse.

#### 4. Byantikvaren, 02.03.2010

I sin uttalelse i forbindelse med fornyet samråd viser Byantikvaren til tidligere uttalelse. I tillegg kommer Byantikvaren med noen nye momenter i denne uttalelsen. De viser til at St. Halvards gate/Strømsveien er fredet etter § 22A i kulturminneloven som eldste bevarte hovedvei til og fra Middelalderbyen. Samlet sett har veiene innenfor planområdet meget høy kulturminneverdi som del av miljøet. Forslag til endringer av eksisterende veiløp er derfor utfordrende og kan være konfliktfylt i forhold til kulturmiljøet. Byantikvaren uttaler at ideelt sett bør biltrafikk og kollektivtrafikk holdes på et lavt nivå gjennom området. Utvidelse av Bispegata og tilliggende kollektivholdeplasser bør begrenses og legges til den vestlige delen av Bispegata, lengst bort fra "Oslo torg".

#### 5. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 29. 03.2010

Eiendoms- og byfornyelsesetaten opplyser om at planområdet berører en rekke tilliggende eiendommer, og etaten forutsetter å bli hørt og holdt orientert i den videre prosessen slik at konsekvenser for kommunale eiendomsinteresser kan fanges opp. Gjennomføring av tiltak i planinitiativet utløser ikke behov for utbyggingsavtale.

#### 6. Friluftsetaten, 26.02.2010

Friluftsetaten har uttalt at grøntområdet som ligger øst for krysset St. Halvards gate/ Bispegata/ Dyvekes bru (innenfor foreslått plangrense), som i dag er veiregulert, er foreslått avsatt til framtidig park, natur- og friområde i forslag til grøntplan. Dersom planen blir vedtatt i sin nåværende form, vil planen være juridisk bindende for dette området. Utover dette er det viktig at reguleringsplanen i best mulig grad ivaretar hensynet til tilstøtende friområder, Minneparken, Ladegården og Middelalderparken.

#### 7. Gravferdsetaten, 17. 04.2009

Gravferdsetaten opplyser om at det ikke er noen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

#### 8. Gravferdsetaten, 10. 02.2010

I forbindelse med fornyet samråd opplyser Gravferdsetaten at det er ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området, så lenge ikke initiativet berører arealer for eiendomsgrensene til Gamlebyen gravlund.



9. Renovasjonsetaten, 22.04.2009

Renovasjonsetaten har ingen bemerkninger til planinitiativet.

10. Renovasjonsetaten, 12.02.2010

Renovasjonsetaten har ingen bemerkninger til planinitiativet.

11. Samferdselsetaten, 23.04.2009

Samferdselsetaten er forslagsstiller og har i den sammenheng ingen bemerkninger.

12. Trafikketaten, 28.04.2009

Trafikketaten har ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

13. Trafikketaten, 11.02.2010

Trafikketaten har ikke noe mot planer om oppgradering, ny lokalisering av buss og trikkeholdeplass og kurveutvidelse for trikk i justert planavgrensning som ble beskrevet i saken. Etaten ber om at det tas hensyn til vareleveranse på Oslo gata i den nye planen.

14. Undervisningsbygg, 17.02.2010

Undervisningsbygg har ingen merknader til varselet, men det bes om at det tas hensyn til barn og barns skoleveier i planleggings- og anleggs-/byggeperioden.

15. Vann- og avløpsetaten, 27.04.2009

Vann- og avløpsetaten opplyser at de har ledninger i Bispegata som blir liggende under den nye trikke-traseen. Etaten vil vurdere sikring av ledningene med legging i varerør eller lignende. Dette må avklares under detaljprosjektering av den nye traseen.

16. Vann- og avløpsetaten, 12.02.2010

Vann- og avløpsetaten viser til uttalelse av 27.04.2010 og opplyser at de også har ledninger i gaten i det utvidete planområdet.

17. Hafslund Nett, 27.04.2009

Hafslund Nett har kabelanlegg og stasjonsanlegg i det aktuelle reguleringsområdet, tiltak i konflikt med disse anleggene må tas hensyn til i det videre planarbeidet. Det må ikke iverksettes tiltak som medfører forringelse av adkomst tilhørende Hafslund Netts anlegg på området, eller gjøres inngripen i terrenget som medfører endring av overdekningen over kabler eller oppfylling av terrenget som medfører reduserte høyde opp til luftledningsanlegg. Bebyggelse eller andre tiltak som ev. kommer i konflikt med, eller innenfor minimumsavstander til eksisterende lav- eller høyspenningsanlegg må ev legges om/flyttes.

Det må tas tidlig kontakt med Hafslund Nett for etablering av strømforsyning til nye anlegg, slik at nødvendige tiltak kan igangsettes. Elektriske forsyningsanlegg skal bygges iht. Hafslund Netts spesifikasjoner. Ved behov for nye nettstasjoner vil størrelse dimensjoneres etter utbyggers dokumenterbare behov. Nybygging, omlegging og opprusting av veibelysningen til kommunal standard må tas med som en del av pålagt infrastruktur i prosjektkostnadene for anlegget, og utbygger skal sørge for at det lages et forprosjekt for å sikre at krav i henhold til den kommunale Veibelysningsmalen blir ivaretatt. I forprosjektet synliggjøres løsningsvalg og rammer som skal danne grunnlaget for detaljplanleggingen, og minimalisering av energiforbruket vurderes. Ny belysning tilpasses eksisterende infrastruktur. Forprosjekt og planer for veibelysningsanlegget skal oversendes Hafslund for godkjenning før anleggsarbeidene starter opp.

18. Hafslund Nett, 17.02.2010

I sin uttalelse i forbindelse med fornyet samråd er det ikke gitt opplysninger utover uttalelsen fra 27.4.2009.

19. Hafslund Fjernvarme, 10.02.2010

Hafslund Fjernvarme har ingen kjente forhold som har betydning for planinitiativ i dette området.

20. Oslo Havn KF, 28.04.2009

Planområdet ligger ikke innenfor myndighets- og interesseområdet for Oslo Havn KF, og Oslo Havn KF ønsker derfor ikke å delta på samråd.

21. Ruter, 07.05.2009

Ruter uttaler at de har vært involvert i arbeidet med Bispegata, og at det er positivt at Samferdselsetaten nå velger å se hele gata under ett. Ruter uttaler at det i forhold til gjeldende reguleringsplan er behov for å forta endringer i krysset mellom Oslo gate og Bispegata slik at trikken vil kunne klare svingen. Videre påpekes det at bussen i dag har dårlig fremkommelighet i Bispegata. Ved å etablere deler av Bispegata som kollektivgate bør fremkommeligheten for trikk og buss bli bra. Gjeldende reguleringsplan viser et stoppested som ikke har stor nok kapasitet til å avvikle både buss og trikk. Det er derfor ønskelig å innpasse separate stoppesteder for trikk og buss eksempelvis slik det er gjennomført ved Nationaltheatret stoppested, hvor det er mulig å stoppe 1 trikk og 2 busser samtidig. Videre påpeker Ruter at det er behov for å etablere en løsning også for turistbusser til museet. Løsningen må sikre at turistbusser og buss i rute ikke hindrer hverandre. Det må således etableres egne plasser for av- og påstigning for turistbusser, samt egne reguleringsplasser for turistbusser.

## 5.2 Kunngjøringsinnspill

Innkomne kunngjøringsinnspill følger som eget vedlegg. / Innkomne kunngjøringsinnspill er opplistet, referert, kommentert og vedlagt sammen med forhåndsuttalelser, se punkt 5.3 forhåndsuttalelser.

### Liste over kunngjøringsinnspill

1. Byantikvaren	16.04.2010
2. Eiendoms- og byfornyelsesetaten	30.03.2010
3. Renovasjonsetaten	06.04.2010
4. Trafikketaten	17.03.2010
5. Vann- og avløpsetaten	23.03.2010
6. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernveddelingen	07.04.2010
7. Jernbaneverket	22.03.2010
8. Riksantikvaren	09.04.2010
9. Statsbygg	22.03.2010
10. Statens vegvesen, region øst	04.05.2010
11. Ruter AS	24.03.2010
12. Gamlebyen beboerforening, Ekebergskrenten ve og vel, Gamlebyen historielag og Interesseforeningen Oslo Middelalder	10.04.2010
13. Gamle Oslo Grønne, v/ Astrid Midtbø	22.04.2010
14. Oslo Elveforum v/Sigurd Tønsberg	12.04.2010
15. Syklistenes Landsforening i Oslo v/Torstein Bremset	

### Sammendrag av kunngjøringsinnspill

1. Byantikvaren, 16.04.2010

Byantikvaren viser til brev i forbindelse med oppstart av detaljregulering samt til Riksantikvarens uttalelse og til tidligere uttalelser. De høye kulturminneinteressene i området berøres av planområdet, og disse kulturminneinteressene har stort opplevelsese- og formidlingspotensial. Planområdet ligger i sin helhet innenfor Middelalderbyen Oslo, som er et automatisk fredet kulturmiljø. Både langs Bispegata og Oslo gate ligger det kulturminner av nasjonal verdi. Krysset Oslo gate/Bispegata er et sentralt punkt i Middelalderbyen. Området har også verdifull murgårdbebyggelse fra slutten av 1800-tallet som står på Byantikvarens gule liste. Samlet sett har veiene i planområdet meget høy kulturminneverdi som del av miljøet. Forslag til endringer av eksisterende veiløp er utfordrende og kan være konfliktfylt i forhold til kulturmiljøet, i tillegg til at kulturminnene/-miljøet er sårbart for skjæmmende tiltak, visuell støy, vibrasjoner fra tungtrafikk og trykkbelastning. Byantikvaren uttaler at bil- og kollektivtrafikk bør holdes på et lavt nivå gjennom området. Utvidelse av Bispegata og

holdeplasser bør begrenses og legges til den vestlige delen av Bispegata. I det videre planarbeidet må det på detaljnivå redegjøres for hvordan forslag til endringer vil påvirke kulturminner og kulturmiljø. Det vises videre til Riksantikvarens merknader til kollektivtrafikk, samt til Riksantikvarens merknader knyttet til det automatisk fredete kulturminnet Middelalderbyen Oslo, som Byantikvaren tilråder at vektlegges. Byantikvaren uttaler at på grunn av de samlede høye kulturminneverdiene kan det være betydelig potensial for innsigelse. Det informeres videre om at for tiltak innenfor dette området må det søkes dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser.

2. Eiendoms- og byfornyelsesetaten, 30.03.2010

Oslo kommune har eierinteresser i og langs traseen, og Eiendoms- og byfornyelsesetaten ønsker å bli holdt orientert som høringsinstans i den videre prosessen.

3. Renovasjonsetaten, 06.04.2010

Renovasjonsetaten har ingen bemerkninger til planforslaget.

4. Trafikketaten, 17.03.2010

Trafikketaten har ingen bemerkninger angående planarbeidet da det ikke reduserer parkeringsarealet i området eller at det vil oppstå konflikter med varelevering.

5. Vann- og avløpsetaten, 23.03.2010

Vann- og avløpsetaten viser til tidligere kommentarer i saken i forbindelse med samråd. I krysset Dronning Eufemias gate, østre tangent / Bispegata/Håken Vs gate pågår det omfattende detaljplanlegging sammen med SVRØ med flere, samt tilpasninger med Midtgardsormen.

6. Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen, 07.04.2010

Fylkesmannen viser til overordnede føringer om økt satsning på sykkeltiltak og ber om at det også tilrettelegges for sykkel i planområdet. Videre minnes det på om kravet til risiko- og sårbarhetsanalyse.

7. Jernbaneverket, 22.03.2010

Jernbaneverket har flere viktige interesser og anlegg i området. Under Bispegata mellom Oslo gate og St. Halvards gate ligger eksisterende kulvert for Østfoldbanen, ved Bispegata 12 går det flere jernbanespor ("Klypen") under broen. Flere av sporene benyttes til daglig drift, og spiller viktige roller i planleggingen av Follobanens innføring til Oslo S. Det kan være aktuelt å utvide kulverten for dagens Østfoldbane, muligens med åpen byggegrop. For området ved Bispegata 12 vurderes det å legge sporområdet i kulvert. Det vil medføre omfattende anleggsarbeider, inkludert inngrep i terreng nær broen. Gangstien fra St. Halvards gate X Dyvekes vei til Lodalen er mye brukt av driftspersonell og må ivaretas. Det vises også til planprogram for Follobanen som er til offentlige ettersyn. Ettersom endelige løsninger kan påvirke Jernbaneverkets interesser anmoder Jernbaneverket om å bli orientert i planprosessen. Ved gjennomføring av planen må det tas kontakt med Jernbaneverket for å planlegge og avtale gjennomføring av arbeid.

8. Riksantikvaren, 09.04.2010

Riksantikvaren viser til møte hos Samferdselsetaten den 07.04.2010, samt uttalelser i forbindelse med planinitiativ og prosessavklaring. Riksantikvaren har merknader knyttet til det automatisk fredete kulturminnet Middelalderbyen Oslo, som planen i sin helhet ligger innenfor. Tiltaksområdet berører den sentrale strukturen som Bispeallmenningen utgjør i Middelalderbyen fra 1000-1100-tallet. Bispegata må reguleres til formål gate i kombinasjon med hensynssone d, båndlagt etter særlov. Hensynssonen må gis gode bestemmelser.

Under nordre del av veiløpet til Bispegata, øst for krysset med Oslo gate, ligger deler av kirkemurene til Halvardskatedralen og den omkringliggende gravplassen. En innsnevring av veibredden med frigjøring av areal på nordsiden er i overensstemmelse med utviklingen av kulturminnemiljøet i Middelalderbyen, og det arbeides allerede for å utvide Minneparken.

Middelalderbyens torv kan ha ligget i Bispegata, og Riksantikvaren uttaler at det bør legges til rette for å minske barrierevirkningen av trafikk, vurdere om det er behov for signallys, vurdere tilrettelegging

av en plass med markering i overflaten av veiløp og torgets avgrensning i dette området. I dette punktet møtes Minneparken og Middelalderparken, og dette vil være et sentralt formidlingspunkt som er viktig for å gjøre middelalderbyen lesbar i dagens landskap. Riksantikvaren understreker, og viser til sin uttalelse til Bjørvikaplanen, at Bispegata bør gis en god utforming som sikrer en videreutvikling av god visuell og funksjonell kontakt mellom middelalderparken og Minneparken, og at Bispegata ikke blir en barriere. Riksantikvaren har i forarbeidene til Bjørvikaplanen vært tydelig på at den nye bydelens struktur ikke føres inn i Middelalderbyen, men at det markeres et brudd. Det bemerkes at Oslo Ladegård aldri har ligget i enden av Bispegata. Riksantikvaren er skeptisk til en økt bredde og for stor kollektivtrafikk i Bispegata, og mener at oppstillingsplasser for turistbusser kan bli omfattende og kvele området visuelt. Løsningen med Trelastgata ført inn i bakkeplan midtveis opp i Bispegata anses ikke som en god løsning for bruken av Bispegata eller for utviklingen av Kulturhistorisk museums areal på nordsiden av Bispegata. I arbeidet med denne planen bør det ses på en mulig løsning av biltrafikk lenger vest i Bjørvikaplanen. Oslo gate med trikkføring er en verdi som, fra antikvarisk synspunkt, bør kunne ivaretas. Dersom det i tillegg legges opp til trikk i Kong Håkon 5.s gate, eller som regulert inn i Loengagata, mener Riksantikvaren at trikken i Oslo gate og trikken i ny trasé utenfor Gamlebyen vil kunne betjene bydelen og besøkende på en miljømessig og helhetlig måte. Dette vil bety et smalere breddebehov for Bispegata, gi mulighet for etablering av Oslo Torv og utvidet Minnepark, samt et bredere forareal for museumsbygg inntil Bispegata. Riksantikvaren anser det ikke som en god løsning å forskyve trafikk fra Schweigaards gate og inn i Bispegata. Deler av trafikken, spesielt regionaltrafikken, bør vurderes omlagt til utenfor boligstrøkene i Gamlebyen når den nye bydelen videreutvikles. Økt busstrafikk gjennom Middelalderbyen kan skape en ytterligere barriere og ikke gi de gode muligheter for å fremheve kulturminneverdiene i området.

Konflikt med automatisk fredete kulturlag bør minimaliseres ved gateutvidelsen, dette gjelder spesielt for alle tiltak som krever fundamentering dypere enn 0,5 m. Alle fysiske tiltak som planlegges gjennomført må vurderes i forhold til dispensasjon fra kulturminneloven. Reguleringsbestemmelser som regulerer gravedybder for hele Bispegatas bredde og lengde må utarbeides i samarbeid med Riksantikvaren. Det videre arbeidet med reguleringsbestemmelser og detaljplanlegging bør skje i nært samarbeid med kulturminnemyndighetene. Riksantikvaren kan fremskaffe data om eksakt plassering av det middelalderske gateløpet, samt gi tolkning for veiføring interpolert mellom de observerte arkeologiske stedene. Det legges vekt på å vise kulturlagsdybder, slik at inngrep i bakken kan vurderes i forhold til tidligere observerte arkeologiske data, og på denne måte forebygge konflikter der dette er mulig. Avslutningsvis viser Riksantikvaren til pågående arbeid med planprogram for konsekvensutredning og detaljregulering i forbindelse med Follobanen (Oslo S – Ski) og Kulturhistorisk museum plasser til Bjørvika.

#### 9. Statsbygg, 22.03.2010

Statsbygg forutsetter at forslagsstiller er kjent med reguleringsplan for Kulturhistorisk museum som er sendt Rådhuset for politisk behandling, og at detaljplanen kan tilpasses de overordnede føringene i denne planen.

#### 10. Statens vegvesen, region øst, 04.05.2010

Statens vegvesen har ingen merknader til planarbeidet på nåværende fase i planarbeidet, men forutsetter at det tas kontakt med SVRØ for de nødvendige avklaringer og diskusjoner.

#### 11. Gamlebyen beboerforening, Ekebergskrenten ve og vel, Gamlebyen historielag og Interesseforeningen Oslo Middelalder, 10.04.2010

Interesseforeningene mener at den planlagte utviklingen av Bispegata vil bety en dramatisk nedgradering av det nasjonale kulturminnet Oslo middelalderby. Skinner, stolper og ledningsnett i Bispegata vil utdype barrieren mellom søndre og nordre del av middelalderbyen, og Gamlebyens helhet vil bli mindre fattbar enn i dag. Sammenhengen forsvinner, stikk i strid med ambisjonene for dette særegne kulturlandskapet. En trikkeholdeplass vil ta minst 500 m<sup>2</sup> av det fredete kulturmiljøet, og innretningene, høyde og bredde på holdeplassen vil legge beslag på Middelalderbyens lavtliggende kulturlandskap. I tillegg kommer eventuelle oppstillingsplasser for turistbusser. Bispegata må derfor avvikles som kollektivtrasé til fordel for kulturmiljøet. Middelalderens Bispeallmenning kan i stedet markeres i tråd med dets historiske forløp som gang- og sykkelvei, og forbeholdes myke trafikanter. Dette vil øke verdien for Gamlebyen som kulturminne og rekreasjonsområde.

Interesseforeningen vil at dagens trikkelinje gjennom Gamlebyen bør beholdes, da Oslo gate – Schweigaards gate utgjør et verdifullt marked for trikken, og linjen er en viktig forbindelse mellom Ekebergåsen – søndre Gamlebyen og Grønland (bydelssenteret). Dagens trikkelinje gjennom Gamlebyen er et viktig kulturminne, den er blant Oslos fire eldste linjer. Fortsatt trikk i Oslo gate er også en forutsetning for å kunne få trikken tilbake over Grønland. Fortsatt trikk i Schweigaards gate er en forutsetning får forlengelse av traseen via Galgeberg og Vålerenga til Helsfyr. Interesseforeningene minner om at bydelsutvalget i Gamle Oslo flere ganger har vedtatt å beholde trikken i Schweigaards gate. Interesseforeningene uttaler at den vedtatte og innregulerte trikken i Bjørvika må realiseres gjennom Fjordbytrikken, og legges sørover i Håkon 5. gate eller Lohavngata i stedet for Bispegata. Dette gir god skinnebetjening av Bjørvika og Sørenga med utstikker. Kombinasjonen av ny trikkelinje i Håkon 5. gate eller Lohavngata og den gamle trikkelinjen vil gi Middelalderbyen kollektivbetjening uten å trafikkere over byens mest sårbare områder.

Videre uttaler Interesseforeningene at Ekebergbanens to linjer bør skilles ved Oslo gate X Mosseveien, og la den ene kjøre til sentrum via Mosseveien, Håkon 5. gate og Dronning Eufemias gate, og den andre til sentrum via Gamlebylinjen, Oslo gate – Schweigaards gate. I forhold til trikk til Kvarnerbyen uttaler interesseforeningene at en kombibane sentrum – Bjørvika – Sørenga – Loenga - Kvarnerbyen – Bryn – Alnabru vil gi overgang til så godt som alle buss- og trikkelinjer i Gamle Oslo, og gir et kollektivvev uten at Middelalderbyen må lide.

I forbindelse med detaljreguleringen av Bispegata ber interesseforeningen om at følgende vurderes:

- Et reguleringsalternativ uten buss. Da kan skinnegangen for trikk gå over grønt nedenfor torget – som en utvidelse av Middelalderparken mot nord.
- Ved regulering for både trikk og buss må det ses på muligheten for å unngå en firefelts holdeplassløsning.
- Kollektivtraseen bør vurderes trukket så langt nordover på torget som mulig, det vil si langs borgmuren og Bispehagen/Barokkhagen. I tillegg vurdere å la kollektivtraseen ta opp i seg Bispeallmenningens slake kurve.
- Gang- og sykkelvei bør vurderes fremfor tosidig sykkelfelt og fortau. Bispeallmenningen bør kunne utnyttes til dette formålet.

Interesseforeningene peker på 5 tiltak som bør gjennomføres uansett trikketrasé:

- Bispegata ovenfor Oslo gate må ut av gatenettet.
- Dyvekes vei – Arups gate bør stenges mot rampen til/fra Lodalen.
- St. Halvards gate (Middelalderbyens Østre strete) bør gjenåpnes ned til Oslo gate.
- Rushtidbommen i Oslo gate bør erstattes av en permanent stenging ved Oslo torg, slik at kun trikken krysser over. Et alternativ til bom er å gi Oslo gate et gatedekke uegnet for biltrafikk mellom St. Halvards gate og Bispegata.
- Det er nødvendig med en holdeplass ved Oslo torg når bussene legges utenom. Denne holdeplassen bør ligge sør for torget slik at sammenhengen mellom Bispeallmenningen (Oslo torg), Bispegården (Ladegården) og Bispekirken (Hallvardsruinen) ikke forstyrres.

#### 12. Gamle Oslo Grønne, v/ Astrid Midtbø, 22.04.2010

I uttalelsen bes det om at det i det videre arbeidet vektlegges å lage skikkelige gangveier og adskille sykkelstier; altså sykkelstier eksklusivt for syklistene, i hele området. Det påpekes at det er svært viktig for befolkningen i og omkring Oslo og for øvrig ekstremt lite belastende på miljø og kulturminner at det blir en god sykkelvei hele veien, separert fra både bil- og tungtrafikk og gangvei, slik at det blir mulig for syklistene å ta seg frem året rundt, også i rushtrafikken.

#### 13. Oslo Elveforum v/Sigurd Tønsberg, 12.04.2010

Oslo Elveforum har i forbindelse med kunngjøringen oversendt følgende dokumenter som de mener kan være interessant bakgrunnsmateriale i forbindelse med planarbeidet:

- Oslo Elveforums høringsuttalelse om kulturhistorisk museum
- Oslo Elveforums merknader til KU-program og oppstart av arbeid med bebyggelsesplan for område Middelalderparken –Haven – felt C i reguleringsplanen for Bjørvika,
- Oslo Elveforums merknad til forslag til planprogram for Follobanen.

#### 14. Syklistenes Landsforening i Oslo v/Torstein Bremset

Syklistenes Landsforening har etterspurt mer detaljert informasjon om prosjektet enn det som er gitt i kunngjøringen.

#### 15. Ruter AS, 24.03.2010

Ruter vurderer Bispegata som en fremtidig svært viktig kollektivgate med trikk og buss. Arbeidet som nå startes er således av stor viktighet. Ruter gir sin støtte til planarbeidet.

### **Forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill**

1. Se forslagsstillers kommentar til samrådsinnspill 3 og 4 fra Byantikvaren, under kapittel 5.1.
2. Eiendoms- og byfornyelsestatens innspill tas til etterretning.
3. Renovasjonsetatens innspill tas til orientering.
4. Trafikketatens innspill tas til orientering.
5. Vann- og avløpsetatens innspill tas til orientering. Se forslagsstillers kommentar til samrådsinnspill 15 fra Vann- og avløpsetaten, under kapittel 5.1.
6. St. Halvards gate, Dyvekes vei, Bispegata og Oslo gate er alle del av hovedsykkelveinettet. Tilrettelegging for sykkel har vært en premisse i reguleringsplanarbeidet og er lagt inn i planforslaget. Det er utarbeidet en risiko- og sårbarhetsanalyse i tilknytning til planforslaget.
7. Jernbaneverkets innspill tas til etterretning. Arbeidene med Bispegata og Follobanen vil koordineres i den videre prosessen.
8. For hele planområdet gjelder hensynssone d, båndlegging etter kulturminneloven.

Planforslaget frigjør parkarealer i tilknytning til Halvardskatedralen og muliggjør en åpning av hele ruinen etter Halvardskatedralen.

Det legges til rette for etablering av Oslo torg, innenfor de overordnede føringer som har ligget til grunn for arbeidet. Torgreguleringen muliggjør tilrettelegging av en plass med markering i overflaten av veiløp og torgets avgrensning. Detaljert utforming av torget avklares med Riksantikvaren i videre arbeid med detaljprosjektering. Torget skal opparbeidelse med lave kantsteinshøyder og enhetlig dekke, noe som reduserer barrierevirkningen. Signalregulering er vurdert som nødvendig for å ivareta krav til trafikksikkerhet og fremkommelighet for kollektivtrafikken. Ved en eventuell fremtidig reduksjon av biltrafikk over torget, kan signalanlegg vurderes fjernet.

Trelastgatas innføring mot Bispegata er valgt ut fra en helhetlig vurdering for Bispegataprojektet. Løsningen er bedre for trafikksikkerhet, fremkommelighet og gir et smalere holdeplassområde. Dersom det etter senere prosesser for Kulturhistorisk museum blir anbefalt å endre på Trelastgatas innføring mot Bispegata, vil dette være mulig uten å flytte på trikkesporene.

Tilrettelegging for buss og trikk har vært en overordnet føring for reguleringsplanarbeidet. Bispegatas bredde økes noe på strekningen mellom Trelastgata og jernbanesporet som krysser under gata (Klypen). Utvidelsen er nødvendig for å kunne etablere en holdeplass som kan avvikle det planlagte

antall busser og trikker. Planlagt gateløp holder seg innenfor den bredden som er lagt inn i reguleringsplanforslaget for Kulturhistorisk museum.

Tilrettelegging for oppstilling av turistbusser er et krav i planforslaget for Kulturhistorisk museum. Reguleringsbestemmelsene for Bispegata angir at parkering for turistbusser ikke skal etableres før museet blir bygget.

Ny trikkefundamentering, samt fundamentering av kontaktledningsmaster, belysningsmaster, nye sandfang og kummer vil kunne kreve noe dypere utgravning enn 0,5 m. Kart som viser gravedybder for hele Bispegatas bredde og lengde må utarbeides i samarbeid med og godkjennes av Riksantikvaren før innsendelse av rammesøknad. Dette reguleres i bestemmelsene.

Se også forslagsstillers kommentar til samrådsinnspill 3 og 4 fra Byantikvaren, under kapittel 5.1.

9. Planforslaget er tilpasset føringer fra planforslaget for Kulturhistorisk museum.

10. Statens vegvesen Region østs innspill tas til etterretning.

11. Tilrettelegging for buss og trikk, samt flytting av trikkelinjen fra Schweigaards gate til Bispegata har vært en overordnet føring for reguleringsplanarbeidet. Det har derfor ikke blitt vurdert et alternativ uten buss. Planforslaget legger til rette for trikk i grønn trasé vest for Trelastgata.

Holdeplassområdet er tilrettelagt med parallelle holdeplasser for buss og trikk for å avvikle det planlagte antall busser og trikker.

Trikketraseen og Bispegatas gateløp inn mot Oslo gate fra vest er forskjøvet noe i forhold til dagens plassering, blant annet for å få til en akseptabel kurvatur for trikken. Denne justerte løsningen er antatt å ligge nærmere Bispeallmenningens opprinnelige plassering.

Tosidig fortau og sykkelfelt er vurdert å gi et totalt sett smalere tverrsnitt og dermed mindre inngrep i forhold til kulturminner.

Interesseforeningens fem tiltak er vurdert, men anbefales ikke gjennomført gitt de overordnede føringene om Bispegata som busstrasé, samt trafikale vurderinger for bydel Gamle Oslo. Gitt at Bispegata skal være en busstrasé er det ikke mulig å ta Bispegata øst for Oslo gate ut av gatenettet. Planforslaget innebærer imidlertid at denne delen av Bispegata prioriteres for kollektivtrafikk. I tillegg legges gateløpet her så langt sør som mulig, og sidearealet reguleres til park slik at ruinene etter Halvardskatedralen kan åpnes. Bispegatas løp sideforskyves over Oslo torg. Dette gir et visuelt brudd som er med på å tydeliggjøre at Bispegata historisk sett ikke har vært videreført øst for Oslo torg.

12. Planforslaget innebærer tilrettelegging for sykkel i henhold til hovedsykkelveinettet. Se også forslagsstillers kommentar til kunngjøringsinnspill 6 fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen.

13. Oslo Elveforums innspill v/Sigurd Tønsberg tas til orientering.

14. Planforslaget innebærer tilrettelegging for sykkel i henhold til hovedsykkelveinettet. Se også forslagsstillers kommentar til kunngjøringsinnspill 6 fra Fylkesmannen i Oslo og Akershus, Miljøvernavdelingen.

15. Ruters innspill tas til orientering.

### 5.3 Første gangs offentlig ettersyn 27.02.2012-16.04.2012

Forslag til detaljregulering – Bispegata var lagt ut til offentlig ettersyn i perioden 27.02.2012-16.04.2012. Innkomne høringsinnspill følger som eget vedlegg, og merknader er opplistet, referert, kommentert og vedlagt. I forbindelse med offentlig ettersyn fremmet Statens vegvesen Region øst innsigelse til planforslaget.

#### Liste over merknader ved offentlig ettersyn

Innkommne bemerkninger følger som eget vedlegg.

1. Bydel Gamle Oslo	12.04.2012
2. Byantikvaren	16.04.2012
3. Bymiljøetaten	17.04.2012
4. Vann- og avløpsetaten	08.03.2012
5. Undervisningsbygg	20.03.2012
6. Ruter AS	16.04.2012
7. Fylkesmannen i Oslo og Akershus	16.04.2012
8. Jernbaneverket	11.04.2012
9. Riksantikvaren	16.04.2012
10. Statsbygg	13.04.2012
11. Statens jernbanetilsyn	21.03.2012
12. Statens vegvesen	23.04.2012
13. Middelalder-Oslo	16.04.2012
14. Sameiet Oslo gate 12-14	16.04.2012
15. Vel-, beboer- og interesseforeninger i Gamlebyen	04.04.2012

#### Sammendrag av bemerkninger ved offentlig ettersyn

##### 1. Bydel Gamle Oslo

Bydelsutvalget krever primært at Bispegata stenges helt for motorisert trafikk over Oslo torg, da dette går imot bystyrets vedtak om å gjenopprette Oslo torg og oppnå målet om en helhetlig middelalderby. Syklende og myke trafikanter må sikres med tilrettelagte egne traseer.

Bydelsutvalget vil beholde dagens trikke-trase i Oslo gate som krysser Bispegata i overkant av Oslo torg. Den nye trikken i Bjørvika må føres rundt vannspeilet i tråd med beboernes forslag, Trikkeringen.

Viser til innspill fra beboer og interesseforening og krever at følgende punkter blir ivare tatt i videre regulerings sak:

- Dagens holdeplass på St. Halvards plass flyttes fra nordsiden til sydsiden av Oslo torg.
- Planlegging av Bispegata må ses i sammenheng med avklaringer rundt Follobanen.
- Hvis det legges trikk over Oslo torg er det et alternativ at trikkeholdeplassen i Bispegata trekkes helt ned til vannspeilet, med anbefaling om at holdeplass i Dronning Eufemias gate legges vest for vannspeilet.
- På grunn av Follobanen vil utbygging av Bispegata forsinkes, det foreslås derfor at trikken går i butt fra vest og at det bygges en midlertidig holdeplass i Dr. Eufemias gate.
- Alternative løsninger må søkes for å ivareta syklistene fra øst og nordøst.

Bydelsutvalget mener at trafikkområdet ikke bør flyttes nærmere mot Ladegården enn i dag.

Bydelsutvalget er kritisk til bussoppstillingsplasser i planområdet, disse bør flyttes lengre vekk. Området bør heller avsettes til grøntarealer rundt Ladegården og barokkhagen. Bydelsutvalget mener at veianlegget i større grad enn det som er foreslått må tilpasse seg kulturminnet Oslo middelalderby.

Bydelsutvalget påpeker viktigheten av at reguleringsplan for kulturhistorisk museum og reguleringsplan for Bispegata kobles sammen, og at uttalelser i forbindelse med Kulturhistorisk museum vedrørende Bispegata blir hensyntatt i regulering av Bispegata.



Det er viktig at stengning av Arups gate legges inn i rekkefølgebestemmelsene. De mener også at skoleveien for elever ved Gamlebyen skole må kartlegges og tilrettelegges for sikkerhet i krysningspunktene innenfor planområdet.

Konsekvensene ved omgjøring til kollektivgate bør utredes og tiltak for å minske skadevirkningene av dette på omkringliggende boligområder og rekreasjonsområder må legges inn i rekkefølgebestemmelsene. Tiltak som fartsdumper, skilting, innsnevring etc. Det er viktig med god tilgjengelighet på langs og på tvers av området i anleggsperioden. Det bør stilles krav om dette i byggesaken.

Det er også viktig at det settes krav til høy materialkvalitet, og at det legges stor vekt på miljø- og klimavennlige løsninger og materialer.

Universell utforming i utvidet forstand er svært viktig for området.

## 2. Byantikvaren

### Bispegata, kollektivtrase, parkering og holdeplasser:

Planen ligger i sin helhet i Middelalderbyen i Oslo. Det er derfor vesentlig at spor fra middelalderen kan styrkes gjennom planen. Bispegata er en utfordring for opplevelse og sammenheng mellom området nord og syd for gata. Vertikale elementer som master, lysstolper og trær gir visuelle barrierer i bylandskapet, slike barrierer bør minimaliseres. BYA mener at biltrafikk og kollektivtransport bør holdes på ett lavt nivå gjennom området. De tilrår at trikkesporet blir vurdert lagt vest og syd for vannspeilet, som utredet i 2011.

Det anses som positivt at holdeplassen er trukket lengst mulig vest og at østre del inn mot Oslo torg er smalnet inn. Det settes imidlertid spørsmål ved en så omfattende holdeplassløsning i vestre del, og Byantikvaren mener at det bør innføres rekkefølgebestemmelser som fordrer et vedtak om kulturhistorisk museum før en så omfattende løsning kan etableres.

### Oslo torg:

Det er positivt at det legges til rette for etablering av Oslo torg som et historisk byrom med forankring tilbake til middelalderen. Torget bør styrkes som sentralt knutepunkt og møteplass, hvor kontakten holdes åpen og synlig til de historiske allmenningene/gatene, Middelalderparken og Minneparken. Trikkens linjeføring gjennom torget vil påvirke og forstyrre opplevelsen av torget. Byantikvaren mener at torget i størst mulig grad bør ha et enhetlig dekke og være fri for visuelle oppstikkende barrierer som kantsteiner, pullerter, lysstolper osv.

### Utvidelse av minneparken ved Hallvardkirken mot Bispegata:

Minneparken var den første ruinparken i Norden. BYA er positive til at det er foreslått et parkbelte mot Bispegata slik at det er mulig å gjenskape hele ruinen for Hallvardkirken. En ytterligere kvalitetsheving vil være å få frem kirkegården ved å stenge Bispegata i denne delen, og at hele veitraseen reguleres til parkformål. Kollektivåren i Dyvekes vei bør da kobles inn mot Konows gate – Mosseveien. Sekundært er BYA enig i at gata Bispegata smales inn og trekkes så langt som mulig sydover. Det kan også være en mulighet å beholde sykkelfelt og gangfelt gjennom området og la lokaltrafikk for øvrig gå rundt via Oslo gate og St. Halvards gate.

### Bebyggelsen og støyskjermingstiltak:

BYA vil generelt understreke at fasader og eldre/opprinnelige bygningsdeler bør ivaretas. Evt. oppsetting av støygjerde og lignende vil kunne skjemme og være barrieredannende i byrommet og frarådes. Videre er det en forutsetning at bebyggelsen sikres mot eventuelle rystelser og lignende.

### Reguleringsbestemmelser:

BYA anser at alternativ 2 i forhold til mer spesifikke bestemmelser for materialbruk og overflater er uheldig i forhold til videre utvikling av Oslo torg og området rundt som et sted for formidling av tidsdybde og historie. Både for torget og Bispegata videre mot vest bør utforming og materialbruk bidra til opphold og ferdsel på tvers og lav fart og hensynsfull kjøreatferd. Bestemmelser bør synliggjøre Bispeallmenningen og øvrig dokumentert middelalderstruktur i gatedekket.

#### Arkeologiske forhold:

Gamlebyen er automatisk fredet kulturminne. BYA henviser til uttalelse fra RA og tilråder sterkt at disse vektlegges. Dersom det planlegges tiltak innenfor dette området må det søkes dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser. Søknaden skal stilles Riksantikvaren, men skal sendes Byantikvaren for tilrådning.

#### 3. Bymiljøetaten

Bymiljøetaten har jobbet tett med kulturvernmyndighetene gjennom hele prosjektet og reagerer på at Plan- og bygningsetaten fremmer et eget alternativ til reguleringsbestemmelser som gir klare føringer på materialvalg. Vi mener disse føringene må tas bort.

Slik vi har oppfattet Riksantikvaren og Byantikvaren ønskes det et tydeligst mulig brudd mellom Bjørvika og Middelalderbyen. Plan- og bygningsetaten går i sitt forslag imot dette. Bymiljøetaten mener bruken av reguleringsformål på kartet som Plan- og bygningsetaten har lagt ved saken ikke tydeliggjør bruken av kjørebanelen fra holdeplassområdet i Bispegata til St. Halvards gate. Plan- og bygningsetaten har presisert kollektivformålet i reguleringsbestemmelsene, men Bymiljøetaten mener kartets lesbarhet blir mindre ved denne løsningen.

#### 4. VAV

Det er ikke behov for omlegging av eksisterende ledninger når det gjelder den foreslåtte reguleringsplan for Bispegata. Det vil være behov for kryssing med private stikkledninger for tomtene med tilknytning til Midgardsormen i krysset Dronning Eufemias gate og Østre Tangent.

Vann- og avløpsetaten ber om at det blir tatt inn et punkt om lokal overvannshåndtering i planbestemmelsene.

#### 5. Undervisningsbygg

Ingen merknader.

#### 6. Ruter AS

Ruter mener at gjeldende regulering av Bispegata har store utfordringer i form av krapp kurve i kryss Oslo gate x Bispegata og at det er en holdeplassløsning med dårlig kapasitet og utfordringer i forhold til universell utforming.

Den nye reguleringen gir slakere kurve for trikken i kryss Oslo gate x Bispegata, Ruter ønsker seg en enda slakere kurve, men mener at forslaget som er fremmet er et fornuftig kompromiss som ivaretar ulike hensyn på en god måte.

Ruter har ønsket seg en separat holdeplassløsning for buss og trikk med god kapasitet, plassering tett inntil Bispegata x Oslo gate, og med universell utformet. Plasseringen av holdeplassen er god til tross for at den er trukket noe vest for å ivareta ulike hensyn. Ruter mener at foreslått plassering er et fornuftig kompromiss som gir et stoppested med god kapasitet og universell utforming.

Ruter har utredet muligheten for å legge trikken i Kong Håkon 5.s gate, men konkludert med at den beste løsningen for kollektivtrafikken og trikken er å legge trikken i Bispegata. Uavhengig om det i fremtiden skal legges trikk i Kong Håkon 5.s gate mener Ruter at det er viktig å legge trikken midlertidig i Bispegata.

Ruter gir derfor sin støtte til fremlagte forslag.

#### 7. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Fylkesmannen peker på at Bispegata er en svært viktig del av sykkelveinettet i Oslo. Planforslaget legger opp til sammenhengende sykkelfelt langs Bispegata, men dette blir avbrutt av holdeplasser for buss som i seg selv er lite heldig. Samtidig legges det opp til at det kan anlegges parkeringsplasser for buss lengre ned langs veien. Dette er en uheldig og bidrar til en lite trafiksikker løsning.

Fylkesmannen finner det sterkt beklagelig at man på en så viktig strekning av sykkelveinettet velger løsninger som i så liten grad prioriterer og ivaretar syklistene. Parkering langs sykkelveien er en dårlig og trafikkfarlig løsning. Kombinasjon i dette tilfellet, med først en bussholdeplass, så ett kryss, deretter parkeringsplasser for turbusser, før ennå ett kryss, er etter Fylkesmannens syn en svært dårlig løsning som snarere vil føre til en nedgang i sykkelandelen.

Fylkesmannen fraråder kommunen å legge parkeringsplasser for turbusser langs sykkelveien. I tillegg bør kommunen vurdere om det finnes alternative løsninger til holdeplass for rutebuss som i større grad prioriterer syklistene.

#### 8. Jernbaneverket

JBV har intensjon om at reguleringsplanarbeidet og prosjektering koordineres med Follobaneutbygningen. Regulering av Follobanen vil bli behandlet som egen reguleringsplan som vurderes på selvstendig grunnlag.

JBV har ingen merknader til planforslaget for Bispegata.

#### 9. Riksantikvaren

Hele planområdet ligger innenfor det sammenhengende kulturminnet «middelalderbyen Oslo» og er automatisk fredet i medhold av lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr. 50(kml) § 4 første ledd pkt.a. I henhold til kml § 8 fjerde ledd skal det, i forbindelse med behandling av regulerings- eller bebyggelsesplan, tas stilling til om det kan gis tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner som blir berørt av planen. Riksantikvaren er rette myndighet til å fatte avgjørelser i slike saker, jmf. forskrift om faglig ansvarsfordeling mv, etter kulturminneloven § 1 nr. 1.

RA uttaler seg kun som kulturmyndighet for automatisk fredete byanlegg fra middelalderen etter kml §§ 8 og 9. Oslo kommune er delegert ansvaret som kulturmyndighet i plansaker etter plan- og bygningsloven.

Hele planområdet ligger innenfor det sammenhengende kulturminnet «middelalderbyen Oslo» og planforslaget omfatter tiltak som vil medføre konflikt med automatisk fredete kulturminner. Dette gjelder inngrep i bakken på de deler av eiendommen som ikke allerede er utsjaktet, samt bygging på kulturlag.

#### Merknader og vurdering av saken:

Byggeplan for detaljregulering skal utarbeides og godkjennes av kulturmyndighetene før innsendelse av rammesøknad. RA ser fram til et nært og godt samarbeid med Oslo kommune for å sikre at de nasjonalt viktige kulturminneverdiene i området blir synliggjort og at barrierevirkningen av tiltaket ikke overskrider områdets tåleevne.

RA kan godkjenne planen under forutsetning av at de deler av det automatisk fredete kulturminnet «middelalderbyen Oslo» som blir berørt av tiltak etter planen, sikres på en tilfredsstillende måte i forbindelse med at planen realiseres. I tillegg skal hele planområdet avsettes til hensynsone d) med tilhørende bestemmelser.

Vedtaket om omfang av den arkeologiske granskingen, herunder kostnader og beskrivelsen av granskingen, kan først skje etter at reguleringsplanen er endelig vedtatt. Arkeologisk gransking kan normalt bare utføres i sommerhalvåret. Arkeologiske undersøkelser må koordineres tett med Jernbaneverkets gjennomføring av Follobanen med arkeologiske undersøkelser.

RA ber om at følgende tekst tas inn i detaljreguleringen i bestemmelsens § 4 og 5:

«Før tillatelse til riving eller nybygging eller andre arbeider i grunnen som følge av denne planen kan utføres skal det foretas arkeologisk gransking av forhold som kan komme i konflikt med automatisk fredete kulturminnet. Søknad om tillatelse for å gjennomføre tiltak skal sendes kulturmyndighetene slik at omfang og kostnader for arkeologisk gransking kan fastsettes. Arkeologisk gransking bekostes av tiltakshaver jf. kml. § 10.

Alle tiltak eller inngrep må utføres på en slik måte at de ikke medfører rystelser, setningsskader, endringer av grunnvannstand, endringer i bevaringsforholdene eller direkte inngrep som kan skade kulturlaget i tilstøtende områder.»

RA ber om at følgende tekst tas inn i detaljreguleringen i bestemmelsens § 6:

«Området avmerket på plankartet som båndlagt etter lov om kulturminner er kulturlag fra middelalderen som er et automatisk fredet kulturminne. Alle inngrep i grunnen eller andre tiltak som kan virke inn på det automatisk fredete kulturminnet er ulovlig uten tillatelse etter kulturminneloven.» Dispensasjon fra den automatiske fredningen gjennom planvedtaket forutsetter at overnevnte tekst er innarbeidet i planbestemmelsene.

Under § 3.1 står det at byggeplan skal utarbeides i samråd med og godkjennes av kulturmyndighetene før innsendelse av rammesøknad. Dette må også stå under § 4.3.1 og 5.1.

§ 3.4 Parkering sier ikke noe om at bestemmelsen bortfaller dersom ikke kulturhistorisk museum bygges. RA mener at arealformålet i så fall bør gå over til fortau.

I Plan- og bygningsetatens forslag til bestemmelser til § 4.3.1 står det at utforming og materialbruk må inneha høy kvalitet, som naturstein (slepne for UU) og kantsteinsgranitt. RA mener at dette gir ett for snevert rom for videre utvikling av Oslo torg som sted for formidling av tidsdybde og historien i området. Det er ikke gitt at naturstein er den beste løsningen. Riksantikvaren har diskutert betongheller med «trestruktur» som kan ta opp noe av det vi faktisk vet om Oslo torg.

Tuntre foreslått anlagt på Oslo torg er noe som vurderes om kan godkjennes; både med hensyn til barrierevirkning og automatisk fredet kulturlag.

Dersom endringer som er påpekt i §§ 3.4, 4, 4.3.1, 5, 5.1 og 6 ikke blir innarbeidet i reguleringsbestemmelsene, vil RA normalt reise innsigelse mot planen.

#### 10. Statsbygg

Planforslaget for Bispegata er i hovedsak i tråd med Statsbyggs foreliggende planforslag for Kulturhistorisk museum (KHM).

Statsbygg er positive til at det er lagt inn nødvendig fleksibilitet med hensyn til Trelastgata. Statsbygg påpeker at det fortsatt ikke er besluttet hvor KHM skal lokaliseres.

#### 11. Statens jernbanetilsyn

Ingen bemerkninger til detaljregulering for Bispegata.

#### 12. Statens vegvesen

SVV er forundret over at de ikke er invitert inn i planarbeidet da hovedsykkelveirutene går via Bispegata og SVV er ansvarlige for disse. SVV sine forhåndsuttalelser fra 4.mai 2012 hvor de forutsetter at det tas direkte kontakt med SVV er ikke kommentert, ei heller forhåndsuttalelser fra Ruter.

SVV er positive til at planen legger til rette for kollektivtrafikken, men detaljer bør diskuteres nærmere. Detaljplanforslaget har flere svakheter som SVV mener kan løses bedre. De etterlyser gjennomgående sykkelfelt gjennom området med bussholdeplasser. I svingområdet (trakten) vil det ikke bli plass til både syklist og buss.

De mener at buss og trikk bør kunne ha en felles trase da dette vil gi en tydeligere trafikkløsning. Det gir en uheldig løsning trafiksikkerhetsmessig med busstopp i kjørebanelen.

De anbefaler at planen legger til rette for midtstilt sykkelfelt for venstresvingene syklistene på hovedsykkelruta inn mot St. Halvards gate, samt at det vurderes alternativ for trygghetssøkende syklistene.

Statens vegvesen har levert innsigelse til detaljreguleringsplanforslaget. De ønsker å delta i en konkretisering av kollektivtraseen og sykkelløsningen. De kan ikke akseptere at det reserveres arealer for parkering av busser i det aktuelle området da det etter deres vurdering skjer på bekostning av trafikksikkerheten.

Statens vegvesen mener også at byggeplaner som involverer riksvegtiltak (som i Bispegata) skal oversendes Statens vegvesen for godkjenning.

### 13. Middelalder-Oslo

Foreningen har i lang tid arbeidet for en helhetlig middelalderby, fri for gjennomgangstrafikk, med stenging av Bispegata mellom St. Halvards gate og Oslo gate. De har støttet forslaget om trikk utenom Middelalderbyen.

Foreningen peker på følgende sentrale områder innenfor grensene for detaljreguleringsplanen for Bispegata:

- Etablering av Oslo torg som en trekantet plass sør for Oslo Ladegård, som en fysisk markering av middelalderens torg og tilrettelagt for torgfunksjon tilpasset dagens behov.
- Utvidelse av Ruinparken til å omfatte hele området for Hallvardskatedralens kirkegård med ytre markeringer av kirkegårdsmurenes beliggenhet og avdekking av de nå tildekkete delene av kirkeruinene.
- Markering av middelalderbyens viktigste gateløp i området, Bispealmenningen, Vestre strete og Nordre strete, slik at de blir synlige i dagens overflate.
- Opprustning av treruinparken rett sør for Oslo torg og etablering av en fysisk forbindelse mellom disse to.

Foreningen ønsker følgende generelle trafikkløsninger for Bispegata og Gamlebyen:

- Stenging av øvre del av Bispegata, øst for Oslo gate, for all trafikk, også kollektivtrafikk.
- Stenging av Oslo torg for biltrafikk, også kollektivtrafikk.
- Ingen trikk fra Dr. Eufemias gate til Kværner gjennom Bispegata.
- Ingen trikk fra Dr. Eufemias gate via Bispegata til Mosseveien. I stedet etableres trikkeforbindelsen «Gamlebyen ring» over Kong Håkon 5.s gate og Mosseveien.

Forslagstillers planbeskrivelse – eksisterende forhold:

Foreningen har ingen vesentlige innvendinger mot denne

Forutsetninger og føringer for detaljreguleringen:

Foreningen beklager at de ikke har fått gjennomslag for andre løsninger enn at Bispegata skal være kollektivåre.

Bispegata skal ifølge reguleringsplanen være en kollektivåre:

Det henvises til reguleringsplanen fra 2004, denne omfatter Bispegata frem til Oslo gate, ikke krysset med Oslo gate og øvre del frem til St. Hallvards gate. Det har vært stort ønske om å sikre nok kapasitet for busser eventuelt. nytt KHM, men ikke gjennomgangstrafikk.

I konsekvensanalyse for kollektivtrafikktiltak i Bispegata (AsplanViak 2009) er det anbefalt å føre kollektivgata helt fram til St. Hallvards gate. Hensikten med Ekeberg tunnelen i 1995 og Galgebergforbindelsen var å føre gjennomgangstrafikk utenom Gamlebyen og Oslo middelalderby. Det påpekes at Helsefyrtårnet kan benyttes som endestasjon for østgående busser.

Oslo gate skal åpnes for biltrafikk

I regulering av Oslo gate i 1999 kan de ikke se at reguleringsplanen forutsetter fjerning av trafikkhindringer i Oslo gate. Oslo gate sin nordre del er en viktig del av middelalderbyen, her gikk Nordre strete ut fra Oslo torg.

Foreningen mener at bredden på Bispegata er altfor stor. De mener at bruddet mellom Bjørvika og Middelalderbyen går ved vannspeilet i Middelalderparken på Sørenga. De arbeider sterkt for at

vannspeilet skal fortsettes også på nordsiden av Bispegata, som en markering av Bjørvikas strandlinje i middelalderen.

Imidlertid ønsker de at Bispeallmenningens løp i middelalderen skal markeres i gatelegemet. De mener at det ikke skal legges trikkeholdeplass i området øst for Klypen. Det bør heller legges en holdeplass lengst øst i Dronning Eufemias gate med et buttspor før nærmere avklaring av nytt KHM og Follobanen. Når Oslo torg bør det, forutsatt trikk her fra Bispegata og inn i Oslo gate, bli lagt en holdeplass like sør for torget i Oslo gate. Samtidig vil de på nytt understreke at trikk og buss på denne strekningen vil virke sterkt ødeleggende på målet om å gjenskape Oslo torg, og en helhetlig Middelalderby.

Oslo torg:

De mener at busstrafikk over torget og trikkelinjer i en stor sving mot Oslo gate sør vil stå i motsetning til torgfunksjon her.

Middelalder-Oslo finner at det er et riktig grep å minske nivåforskjeller og kantmarkeringer til et minimum, slik det er foreslått. Som detaljplan finner vi imidlertid at torget ikke går langt nok i å ta hensyn det middelalderske torget som ligger til grunn for vedtaket om å gjenskape Oslo torg. De ønsker følgende endringer:

- Torgets karakter av trekantborg bør komme tydeligere frem. Dette kan gjøres ved bruk av et spesielt dekke på torget i forhold til omkringliggende arealer. Tilsvarende dekke bør også være på Bispeallmenningen, Vestre og Nordre strete.
- Torget bør detaljeres mer med angivelse av Bispeborgens sørøstre bygning og skråavgrensning mot sør, samt markering av kirkegårdsmuren i øst.
- Bebyggelsesrestene i sør bør ikke adskilles fra torget, men heller trekkes inn i dette gjennom en skrå trappeoppbygging orientert slik som denne bebyggelsen og tilsvarende avgrensningen av torget, ikke som foreslått ved en mur. En slik mur finnes ved avgrensningen av dagens rekonstruerte Vestre strete og er her på sin plass.
- Sykkelstiene øst og vest for Oslo torg inviterer til farlige trafikksituasjoner over torget. Vi anbefaler å se på andre muligheter for syklist for gjennomkjøring gjennom Gamlebyen.
- Bilkjøring og bilparkering må ikke være tillatt i området med markering av trebebyggelse fra middelalderen umiddelbart sør for Oslo torg.

St. Hallvardskatedralens kirkegård, Bispegata øst for Oslo gate, St. Hallvards gate:

Foreningen mener at Bispegata øst for Oslo gate gjøres om til park og veistykket fjernes som vei. Dersom veien skal opprettholdes, finner foreningen at grepet med å flytte veien mot sør gir mulighet for utvidelse av Ruinparken mot sør og er et godt grep.

Tidsaspekt:

Bispegata er planlagt ferdigstilt samtidig med Dronning Eufemias gate og Kong Håkon 5.s gate i 2013.

De vil påpeke at fremdriften av Follobanen, som er en forutsetning for ferdigstillingen av Bispegata, neppe kan skje før kanskje 10 år senere. Middelalder-Oslo vil derfor foreslå at trikken stanses i buttspor i Dronning Eufemias gate i 2013. Videre foreslår vi at Oslo torg ferdigstilles uten trikkespor innen 2014. Torget vil være en viktig plass for markering av Oslo bys 700 års jubileum som hovedstad 31. august 2014, som bystyret har vedtatt at skal markeres.

Konklusjon:

Middelalder-Oslo er sterkt uenig i forutsetningen om at Bispegata skal være en sentral kollektivåre. De mener at det må være et overordnet mål å verne og utvikle Middelalderbyens helhet med sammenhengende kulturmiljøer og ikke minst et levende Oslo torg og en utvidet Ruinpark tilsvarende Hallvardskatedralens kirkegård lå der Bispegata går i dag, mellom Oslo gate og St Halvards gate. De mener at denne delen bør reguleres til park/friområde. De mener at kollektivtrafikk med trikk og buss i den øvre delen av Bispegata vil ødelegge for Bystyrets mål om å gjenskape Oslo torg, og en helhetlig Middelalderby. Dette kan ikke foreningen kan akseptere.

#### 14. Sameiet Oslo gate 12-14

Beboerne i området mener at interessene deres ikke her fått nok plass i planforslaget eller tilhørende dokumentasjon. De retter fokuset mot følgende punkter.

##### Vibrasjoner fra trafikk.

Bygårdene i området rundt Oslo torg er plaget av vibrasjoner fra krysset og er bekymret for at setningsskader på gården er knyttet til vibrasjonene i bakken. De er bekymret for at planforslaget vil gjøre Bispegata mer attraktivt for busstrafikk ettersom biltrafikken er forsvunnet, og vil kunne medføre at flere bussruter legges over Bispegata. De frykter at planforslaget i realiteten vil erstatte biltrafikken med stor busstrafikk, noe som vil kunne øke de allerede uholdbare vibrasjons- og støyproblemene i området.

##### Trafikkulykker

I følge konsekvensanalysen vil det ønskede alternativet føre til en økning i trafikkulykker i krysset Oslo gate/Bispegata. Beboerne er bekymret for en økning i trafikkulykker og mener kollektivtrafikken utgjør en trussel for lekende barn, spesielt ved øvre del av Bispegata ved dagens skatepark, minneparken og framtidig aktivitetspark på den andre siden av veien.

##### Oslo torg

De mener at trikk i Bispegata vil også være til hinder både for Oslo torg, og en sammenhengende middelalderby. De mener at det vil være en mye bedre løsning å koble Bjørvika trikken til Ekeberg banen ved Oslo Hospital. Om dette viser seg ikke å være mulig på nåværende tidspunkt, burde en buttløsning øst i Dronning Eufemias gate utredes.

##### Skrinlegging av trikkeforlengelse til Kværner byen

Beboerne ber om at plan om trikkeforlengelse til Kværner byen skrinlegges.

##### Stenging av Bispegata for all buss- og biltrafikk

Konsekvensanalysen vurderer ikke stenging av Bispegata for all buss og biltrafikk som et alternativ og beboerne mener at dette må utredes.

Beboerne mener at det ikke er behov for en snarlig løsning for denne reguleringen da reguleringsplanen vil ha store konsekvenser for området og dets beboere og at det er viktig å ta seg god tid og vurdere alle alternativer.

#### 15. Vel-, beboer- og interesseforeninger i Gamlebyen

Foreningene er glade for at det historiske Oslo torg er inkludert i planforslaget for Bispegata, og at det legges vekt på å finne løsninger som ikke forhindrer en fremtidig videreutvikling av Oslo torg. De setter spørsmåltegn ved å gi busstrafikk i Bispegata overordnet premiss da hverken regionbusser og andre gjennomfartsbusser kjørte Bispegata før tunnelarbeidene i Bjørvika tok til. De mener også at lokale bussruter ikke trenger Bispegata og Oslo torg.

Foreningene mener at "Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby" må legges som overordnet premiss for det videre planarbeidet og at Bispegata skal være fri for trafikk. De mener at dette er i tråd med senere års politiske initiativer og føringer, samt at beboerne i Gamlebyen og Ekeberg skrenten blir bedre tatt vare på.

For å gjøre Oslo torg attraktivt som torg og møteplass er det avgjørende å frilegge Hallvards kirkegården. Den ligger under dagens Bispegata øst for Oslo torg. For å stenge Bispegata for busser og biler må dagens plassering av trikkeholdeplass i Oslo gate ved Oslo torg beholdes for å sikre beboerne ett kollektivtilbud av høy kvalitet. Dagens bussholdeplass på St. Hallvard plass bør flyttes til sørsiden av torget mellom Bispegata og Clemens gate. Dette for å utvikle sammenhengen mellom Ladegården og Ruinparken.

##### Kommentarer til planen:

Oslo torg trikkeholdeplass:

Foreningene ønsker holdeplass nærmere Oslo torg i Oslo gate, da dette er nærmere beboere i øst og nordøst i Gamlebyen. Dette for at busstrafikken kan legges utenom.

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. Foreningene ønsker ikke trikk til Kværner byen. De mener at det vil være en bedre løsning å etablere jernbanestasjon på Kværner.

Bussene utenom Oslo torg:

Foreningene mener bussen kan legges i Ekeberg tunnelen, og om dette blir vanskelig ber de om at bussene terminerer på Helsefyrt. Bybussene kan også legges utenom ved å flytte holdeplassene Lodalen og St. Halvardshjemmet lengre østover.

Oppfordring til kreativ tenkning rundt hovedsykkelveinettet:

I dag må syklistene sørfra tråkle seg gjennom Middelalderbyen for å komme til sentrum. De oppfordrer til å tenke kreativt og eksempelvis etablere 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. De mener at Hallvardskirkegården og Oslo torg ikke er nødvendige lenker i hovedsykkelveinettet, da det er mulig å tenke kreativt rundt hovedsykkelvei via Dyvekes vei og St. Hallvards gate.

Trikken i Bjørvika i butt ved Middelalderbyen:

Dersom trikketraseen ikke kan videreføres fra Dr. Eufemias gate og inn i Kong Håkon 5.s gate må trikken gå i butt ved Middelalderbyen. Foreningene ønsker at Ekeberg banens linjer kjører via Schweigaards gate og Oslo gate som i dag, og at trikken i Dronning Eufemias gate går i butt fra vest. Dette vil øke kapasiteten i Bjørvika og tilrettelegge for å avvikle Bispegata som kollektivtrase.

Begrensning av gjennomfarten i Schweigaards gate:

Foreningene foreslår å stenge Dyvekes vei mot rampa fra Ekeberg tunnelen, lede gjennomfart via Ekeberg tunnelen og trafikk inn i Gamlebyen fra Kværner veien. En kan da vurdere å erstatte rushtidsbommen i Oslo gate med en permanent stenging ved Oslo torg. Ved å stenge Dyvekes vei kan Alna-elva gjenåpnes med elvebredder gjennom Lodalen.

Begrensning av gjennomfarten i Ekeberg skrenten:

Ekeberg kleivene er ikke nevnt i planforslaget, og foreningene mener en stenging av Bispegata for biler vil medføre økt GPS-kjøring gjennom Ekeberg skrentens kleiver. GPS-kjøringen i Ekeberg skrenten foreslås hindret med bom, skilt eller andre tiltak slik at GPS-kjørerne følger hovedveisystemet.

Foreningen krever at Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby legges som overordnet premiss for det videre planarbeidet.

### **Forslagsstillers kommentarer til bemerkninger ved offentlig ettersyn**

#### **1. Bydel Gamle Oslo**

Det har vært ett overordnet premiss at Bispegata skal være en viktig trasé for kollektivtransport, dette er uforenelig med å stenge for motorisert trafikk over Oslo torg. Plan for gjenoppbygging av Oslo torg er vist i detaljplanen for denne reguleringsplanen og videre arbeider med utforming av Oslo torg utføres ved utarbeidelse av byggeplan.

Konsept med en trikkering rundt vannspeilet er utredet av Ruter i utredning «Bedre trikketilbud i Gamlebyen, Ruterrapport 2011-13» hvor Ruters anbefaling basert på rapporten, er å videreføre vedtatte reguleringsplan med flytting av trikk til Dronning Eufemias gate og Bispegata. Etter anbefaling fra Byrådet har Ruter også klargjort denne anbefaling som en del av strategidokumentet K2012.

Plassering av holdeplass syd for Oslo torg i Oslo gate anbefales ikke da gatetversnittet her er svært smalt, og i dette tverrsnittet skal det ivaretas både sykkel og trikk. Det vurderes at dette vil medføre at trafikksikkerheten ved dette alternativet vil være dårlig. Denne holdeplassplasseringen er forøvrig for



nærme holdeplassen ved Oslo Hospital ift. Rutes strategi for avstand mellom holdeplasser, de tilstreber en avstand på 600m mellom holdeplasser. Holdeplass for buss her er ikke aktuelt da det ikke er noen busser som passerer her. Holdeplass i Bispegata er lagt så langt vest som det er tilrådelig å plassere denne basert på trafiksikkerhet, samt at holdeplass i Dr. Eufemias gate legges vest for vannspeilet. Syklister fra nordøst kan også kjøre i Grønlandsleiret, men det er traseen gjennom Bispegata som er prioritert for syklister som kommer fra øst.

Trafikkområdet i Oslo torg er trukket så langt unna Ladegården som mulig i planforslaget. Bussoppstillingsplasser er trukket ut av planforslaget og må løses i forbindelse med regulering av Trelastgata. Innspill er tatt til etterretning. Arealet av veianlegget er forsøkt redusert så mye som mulig uten at dette går på bekostning av trafiksikkerheten.

Reguleringsplanen for kulturhistorisk museum og Bispegata lar seg ikke kobles sammen som foreslått. Lokalisering av kulturhistorisk museum er ikke vedtatt pr. dags dato.

Stenging av Arups gate er lagt inn i rekkefølgebestemmelsene. Innspill er tatt til etterretning. Kartlegging av skoleveien for elever ved Gamlebyen skole vil Bymiljøetaten se på til høsten i forbindelse med aksjon skolevei.

Konsekvensene ved kollektivgate i Bispegata er vurdert i en trafikkanalyse, økt trafikkbelastning i Arups gate er en konsekvens av prosjektet, tiltak med hindring av gjennomgangstrafikk er lagt inn i rekkefølgebestemmelsene. Innspill tatt til etterretning.

Krav til høy materialkvalitet og at det legges vekt på miljø og klimavennlige løsninger er en del av kommunens retningslinjer. Detaljert utforming av tiltakene skal utarbeides i samråd med og godkjennes av kulturmyndighetene. Innspill tatt til etterretning.

Universell utforming i utvidet forstand vil være en del av byggeplan, innspill tatt til etterretning.

## 2. Byantikvaren

Se forslagstillers kommentarer til samrådsinnspill 3 og 4.

Vertikale elementer i byrommet søkes å minimaliseres, slik at sikteakser og tilgjengelighet for alle sikres. Bispegata reserveres for kollektiv og sykkeltrafikk mellom Trelastgata og St. Halvardsgate. Dette gir en betydelig trafikkreduksjon som reduserer barrierevirkningen på tvers av Bispegata. Forslag til rekkefølgebestemmelser tas ikke til etterretning da holdeplassen er utformet i henhold til Ruters premisser og valg av holdeplassløsningen ikke er basert på kulturhistorisk museum.

Kommentarer vedrørende utforming av overflater og barrierer ved Oslo torg tas til etterretning og dette vil det jobbes videre med detaljering i byggeplanfasen hvor BYA involveres.

Vedrørende utvidelse av Minneparken er det ikke aktuelt å stenge Bispegata for kollektivtrafikk øst for Oslo torg. Bispegata smales inn og trekkes så langt sydover som mulig i henhold til BYA sitt ønske. Bispegata forbeholdes buss, sykkel og gående og annen trafikk henvises til alternativ omkjøringstrase.

BYA's anbefalinger vedrørende støy tas til følge, prosjektet kommer ikke til å innebefatte bruk av støygjerdar som støyreducerende tiltak. Prosjektet vurderes til å være et miljøtiltak iht. til Miljøverndepartementets planretningslinjer T-1442 med tilrettelegging for økt bruk av kollektivtransport og sykkel legges det til rette for en reduksjon av biltrafikken. I tillegg vil ny trikketrase bygges med moderne støy og vibrasjonsdempende teknologi i underbyggingen, dette vil også innvirke positivt på det totale støynivået i gate.

BYA's kommentarer til reguleringsbestemmelser tas til etterretning og detaljering utføres først under byggeplan.

Kommentarer vedrørende søknad om dispensasjon fra kulturminnelovens bestemmelser tas til etterretning.

### 3. Bymiljøetaten

Bymiljøetaten er forslagsstiller. Har ingen videre kommentarer, men oppfordrer Plan- og bygningsetaten til å trekke sitt alternativ til reguleringsbestemmelser.

### 4. VAV

Reguleringsbestemmelse om lokal overvannshåndtering tas inn i planforslaget.

### 5. Undervisningsbygg

Ingen merknader.

### 6. Ruter AS

Ruter anbefaler forslaget til tross for at de mener at kurven på trikkesporet fremdeles er for knapp, samt at de mener at holdeplassen burde plasseres lenger østover.

### 7. Fylkesmannen i Oslo og Akershus

Kommentar vedrørende sykkelfelt forbi holdeplass tas til orientering, løsning er i henhold Statens vegvesens retningslinjer og normaler nærmere definert i håndbok 17, 232 og 233. Dette er denne løsningen som er mest vanlig å benytte i Oslo, og gir derfor en god lesbarhet for syklistene. Sykkelhåndboka anbefaler denne løsningen da syklende ikke kommer i konflikt med av og påstigende passasjerer. Kommentarer vedrørende parkeringsplasser for busser tas til etterretning, parkeringsplasser for turistbusser tas ut av Bispegata. Parkeringsplasser for turistbusser må løses i forbindelse med Trelastgata eller tomt for »kulturhistorisk museum». Generelle kommentarer til sykkelløsningene tas til etterretning og i det nye planforslaget økes bredden på sykkelfeltet, holdeplass trekkes tilbake fra krysset med Håkon 5.s gate og linjeføringen bedres for sykkelfeltet slik at antall konfliktpunkter reduseres.

### 8. Jernbaneverket

Reguleringsplanen koordineres mot Follobaneutbygningen, forøvrig ingen merknader.

### 9. Riksantikvaren

Viser til forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill 8.

Byggeplan skal utarbeides i samråd med kulturmyndighetene og må godkjennes av kulturmyndighetene før innsendelse av rammesøknad. Dette for å sikre at viktige kulturminner i området blir synliggjort, barrierevirkninger av tiltakene ikke overskrider områdets tåleevne og at det automatisk fredede kulturminnet «Middelalder Oslo» blir sikret på en tilfredsstillende måte. Omfang av arkeologiske undersøkelser bestemmes av kulturmyndighetene etter at planen er godkjent. Merknader tas til etterretning.

Bestemmelser som RA krever at skal med i reguleringsbestemmelsene tas inn i bestemmelsene under § 4, 5 og 6. Bestemmelser i § 3.1 føres også inn i § 4.3.1 og 5.1. Merknader tas til etterretning. Forslagstiller er enig i at RA sine kommentarer vedrørende tekst i PBE sin beskrivelse gir ett for snevert rom for utvikling av Oslo torg. Forslagstiller beholder eksisterende tekst om utforming i reguleringsbestemmelsene.

Utforming av Oslo torg må skje i samråd med RA, og tuntreet som er beskrevet er ett lite tre som plassert riktig kan fremheve sikteaksene. Endelig plassering av treet må utføres under utarbeidelse av byggeplanen. Det er flere eksisterende trær i området som er tenkt fjernet, og når trær markeres som fjernet bør de søkes erstattet med nye trær innenfor planområdet.

### 10. Statsbygg

Det er ikke bestemt hvor Kulturhistorisk museum skal lokaliseres, forøvrig ingen merknader.

## 11. Statens jernbanetilsyn

Ingen merknader.

## 12. Statens vegvesen (SVV)

SVV sin kommentar til kunngjøringsinnspill er kommentert i forslagsstillers kommentarer hvor SVV sitt innspill tas til etterretning. Forslagsstiller påpeker forøvrig at Statens vegvesen v/Bjørvika prosjektet har vært involvert gjennom hele prosjektet. Når løsninger diskuteres med representanter fra SVV antar vi derfor at disse er omforent internt i SVV. Ruters forhåndsuttalelser er forøvrig tatt til orientering, de støtter planforslaget. Se forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill.

Kommentar vedrørende sykkelfelt forbi holdeplass tas til orientering, løsning er i henhold Statens vegvesens retningslinjer og normaler nærmere definert i håndbok 17, 232 og 233. Dette er denne løsningen som er mest vanlig å benytte i Oslo, og gir derfor en god lesbarhet for syklistene. Sykkelhåndboka anbefaler denne løsningen da syklende ikke kommer i konflikt med av og påstigende passasjerer. I kryssområdet (trakten) tas SVRØ sine kommentarer til etterretning og området utvides noe for å unngå konflikter mellom buss og trikk.

Holdeplassløsningen som er valgt er i henhold til Ruter sin anbefaling og sikrer god kapasitet på holdeplassen. Det er viktig at holdeplassen kan ivareta store passasjermengder i forbindelse med arrangement, samt at det er en økning i befolkningen og antall arbeidsplasser i området.

Bredden på sykkelfelt gjennom området er økt for å bedre trafikksikkerheten for de syklende. Løsningen for sykkelfelt som nå legges ut på offentlig ettersyn er omforent med SVV, dersom det i tillegg skal legges inn venstresvingefelt mot St. Hallvards gate vil bredden på vegarealet økes ytterligere og gå på bekostning av Minneparken. Forslagstiller mener at alternativet som nå presenteres er ett godt kompromiss mellom SVV og kulturmyndighetene.

Bemerkning vedrørende bussparkering tas til følge, og bussparkering tas ut av planen. I videre arbeider med planen er SVV involvert i utformingen av kollektivtraseen og sykkeløsningen, det er SVV sin konsulent som har tegnet ut grunnlaget for planen som nå legges ut på offentlig ettersyn. Detaljløsningene som nå legges ut på høring er omforent og utarbeid i samarbeid med SVV.

## 13. Middelalder-Oslo

Viser til forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill punkt 11.

Oslo torg etableres som ett torg med en fysisk markering av middelalderens torg og tilrettelegging for torgfunksjon som er tilpasset dagens behov. Reguleringsplanen legger til rette for å avdekke de nå tildekkede delene av kirkeruinen. Historiske gateløp markeres slik at de blir synlige i dagens overflate. Planen hindrer ikke en opprustning av treuinparken sør for Oslo torg og forbindelsen mellom treuinparken og Minneparken blir markert i overflaten.

En viktig kollektivtrase i Bispegata er ikke forenelig med stenging av Bispegata øst for Oslo gate og stenging av Oslo torg for kollektivtrafikk. Det vil ikke etableres trikk til Kværnerbyen i planforslaget, det blir kun forberedt for dette slik at dette evt. kan realiseres i fremtiden. Gamlebyen ring er utredet av Ruter og ikke anbefalt som løsning.

Ved at Bispegata reguleres som kollektivåre vil gjennomgangstrafikken i området reduseres betydelig. Det er ett mål at regionbusser på sikt kun skal kjøre i riksveinettet, dette er først realistisk når det etablert egne kollektivfelt i tunnelsystemet.

Bomanlegg er ikke regulerings tema, og er derfor ikke omtalt i reguleringsplanen.

Bredden på Bispegata er redusert til ett så smalt tverrsnitt som mulig uten at det går på kompromiss med trafikksikkerheten for de syklende. Holdeplassene er plassert så langt vest som mulig uten at det går utover trafikksikkerheten for myke trafikanter.

Hvordan eksisterende løp for Bispealmenningen kan markeres i gata vurderes i forbindelse med utarbeidelse av byggeplanen.

Plassering av holdeplass i Dr. Eufemias gate er allerede fastlagt, foreslått plassering av holdeplass er så sentrert mellom holdeplass i Dr. Eufemias gate og Oslo Hospital som mulig. Holdeplass sør for Oslo torg blir for nærme eksisterende holdeplass Oslo Hospital. Trikk gjennom Oslo torg er en forutsetning for planen.

Foreningen er enig i grepet om å redusere nivåforskjellene og kantmarkeringer til ett minimum. Ønske om at dekket på torget er av en annen type enn omkringliggende områder er ivaretatt i planforslaget, hvordan dekke skal utformes for Bispealmenningen, Vestre og Nordre strete bestemmes under utarbeidelse av byggeplanen. Detaljering av utforming og tilkobling til treruinparken må utføres i byggeplanfasen, dette er også en del av designprogrammet som utarbeides for Middelalderparken i forbindelse med Follobaneutbyggingen.

Sykeltraseen gjennom Oslo torg er en del av hovedsykkelveinettet, vurdering av andre traseer er ikke tema i denne reguleringsplanen. Bilkjøring og parkering sør for Oslo torg må ses på i forbindelse med prosjektet med Middelalderparken.

Å gjøre om Bispegata øst fra Oslo torg er ikke forenelig med kollektivtrase for buss i Bispegata. Plassering av vegen øst for Oslo torg er foreningen enig i, dette muliggjør utvidelse av ruinparken.

Foreløpig fremdriftsplan antyder at Bispegata kan ferdigstilles enten i 2016 ved stenging eller midlertidig bru for Bispegata, evt. våren 2018 uten spesielle trafikktiltak i gata. Det er ikke realistisk å få ferdigstilt Oslo torg til 31.08.2014. Kulturetaten har ett prosjekt gående for markering av Oslo torg denne datoen i forbindelse med jubileet.

Konklusjonen til foreningen er kommentert tidligere i tilbakemeldingen, viser forøvrig til forslagstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill punkt 11.

#### 14. Sameiet Oslo gate 12-14

Prosjektet vurderes å være et miljøtiltak iht. til Miljøverndepartementets planretningslinjer T-1442 med økt bruk av kollektiv og tilrettelegging for sykkel legges det til rette for en reduisering av biltrafikken. I tillegg vil ny trikketrase bygges med moderne støy og vibrasjonsdempende teknologi i underbyggingen, dette vil også innvirke positivt på det totale støynivået i gate. Kommentarer tas til orientering.

I konsekvensutredningen angis det at det vil være noen flere ulykker ved alternativet som er valgt, dette må forsøkes forbedret i byggeplanfasen. Innspill tas til orientering.

Konsept med en Trikkering rundt vannspeilet er utredet av Ruter i utredning «Bedre trikketilbud i Gamlebyen, Ruterrapport 2011-13», hvor Ruters anbefaling basert på rapporten, er å videreføre vedtatte reguleringsplan med flytting av trikk til Dronning Eufemias gate og Bispegata. Etter anbefaling fra Byrådet har Ruter også klargjort denne anbefaling som en del av strategidokumentet K2012. Løsning med buttspor i Dr. Eufemias gate er ikke ønskelig og ikke iht. intensjonen med trikketrase i Dr. Eufemias gate. Kommentar tas ikke til etterretning.

Det vil ikke etableres trikk til Kværnerbyen i planforslaget, det blir kun forberedt for dette slik at dette evt. kan realiseres i fremtiden.

Bispegata som kollektivtrase er ikke forenelig med stenging av gata. Trikk i Bispegata ble vurdert å være den beste løsningen i gjennomført konsekvensanalyse. Kommentar tas ikke til følge. Sammenhengende traseer er viktig for byen, således er det viktig at trikketraseen fra Dr. Eufemias gate kobles til Bispegata videre opp Oslo gate til Ekeberg. Alternativer er tilstrekkelig vurdert i konsekvensanalysen for Bispegata og i forbindelse med reguleringen av Bjørvika.

#### 15. Vel-, beboer- og interesseforeninger i Gamlebyen

Viser til forslagsstillers kommentarer til kunngjøringsinnspill punkt 11.

Plassering av holdeplass syd for Oslo torg i Oslo gate anbefales ikke da gatetversnittet her er svært smalt. I dette tversnittet skal vi ivareta både sykkel og trikk da trafikksikkerheten ved dette alternativet er dårligere enn alternativet med holdeplass nord for Oslo torg. Denne holdeplassplasseringen er forøvrig nærmere holdeplassen ved Oslo Hospital i forhold til Rutes strategi for avstand mellom holdeplasser, de tilstreber en avstand på 600m mellom holdeplasser. Trikkeforlengelse til Kværnerbyen er ikke en del av denne planen. Løsning med etablering av jernbanestasjon ved Kværner er ikke en del av planen, Jernbaneverket planlegger og utvikler jernbanenettet i Norge.

Ved at Bispegata reguleres som kollektivåre vil gjennomgangstrafikken i området reduseres betydelig. Regionbusser vil på sikt kjøre i tunnelen dette er først realistisk når det etablert eget kollektivfelt. Det har vært ett overordnet premiss at Bispegata skal være en viktig trasé for kollektivtransport, dette uforenelig med å stenge for motorisert trafikk over Oslo torg.

Sykkelvei fra Mosseveien skal på sikt koble seg til Håkon 5.s gate som er en del av Bjørvika planen. Sykkeltraseen gjennom Oslo torg er en del av hovedsykkelveinettet, flytting av denne traseen inngår ikke som en del av denne reguleringsplanen. Foreningen foreslår nye sykkeltraseer utenfor planområdet. Planforslaget tilrettelegger for sykkel i Bispegata. Dette tas til orientering.

Det har vært ett overordnet premiss hvor det er bestemt at det skal gå trikk i Bispegata, løsning med buttspor i Dr. Eufemias gate og trikk i Schweigaardsgate diskuteres derfor ikke da dette ikke er reguleringsstema. Ruterrapport 2011:10 K2012 Ruters strategiske kollektivplan 2012-2060 anbefaler flytting av trikken fra Schweigaardsgate til Bjørvika. Innspill tas derfor ikke til følge.

Vedrørende en permanent stenging av Oslo gate vises det til rapporten om trafikale vurderinger. Innspill tas til orientering.

Dersom det som konsekvens av reguleringen medfører økt gjennomgangskjøring i Ekebergskrenten, må trafikkreduserende tiltak vurderes. Innspill tas til orientering.

Hensyn til Oslo torg og en sammenhengende Middelalderby vil ivaretas i det videre planarbeidet. Innspill tas til orientering.

#### 5.4 Medvirkningsprosess

I forbindelse med utarbeidelse av planforslaget er det gjennomført en rekke møter med berørte instanser og myndigheter:

- I forbindelse med varsel om igangsetting av planarbeidet ble berørte parter invitert til informasjonsmøte 07.04.2010 der det ble orientert om planene.
- Det har vært opprettet en egen arbeidsgruppe der representanter fra Bymiljøetaten, Plan- og bygningsetaten, Ruter, Statens Vegvesen, Oslo trikken, Statsbygg og Byantikvaren har deltatt.
- Det har vært avholdt egne møter med enkelte instanser for spesiell koordinering, dette gjelder blant annet Statsbygg i forhold til Kulturhistorisk museum, Riksantikvaren og Byantikvaren i forhold til kulturminner, Statens vegvesen i forhold til pågående planer for tilgrensende veinett, Jernbaneverket i forhold til planer for Follobanen.

Forslag til detaljregulering av Bispegata ble sendt på høring 28.02.2012. I den forbindelse rettet SVRØ en innsigelse til planen som gikk på manglende involvering i konkretisering av kollektivtraseen og sykkelløsningen, og at de ikke aksepterer at det reserveres arealer for parkering av turistbuss da de mente at dette går på bekostning av trafikksikkerheten. I forbindelse med offentlig ettersyn kom det inn merknader fra bydelen, BYA, VAV, BYM, Ruter, RA, Fylkesmannen, Vel-, beboer- og interesseforeninger i Gamlebyen, Middelalder Oslo og Sameiet Oslo gate 12-14. Merknadene omhandlet fraråding mot plasser for parkering av turistbuss, trikk i Bispegata, involvering, nye punkter som må tas inn i reguleringsbestemmelsene vedrørende middelalderbyen Oslo, sykkelfelt avbrutt av holdeplasser og stengning av Bispegata for all buss og biltrafikk. Etter første gangs offentlig ettersyn tegnet BYM ut ny detaljplan med følgende endringer:

- Bussparkering er tatt ut av planen.
- Fortau er trukket fram til kjørefeltet noe som gir mer grønt i bakkant.
- Refuge for trikkeholdeplass er trukket noe øst for å gi plass til venstresving fra Trelastgata.
- Trakten øst for holdeplassen er dratt noe ut i lengden for å forhindre at buss ikke skal kjøre i sykkelfeltet.

Et utkast til revidert geometri for Bispegata ble presentert BYA og RA på ett møte 15.08.2012. I etterkant av møtet mottok BYM merknader fra RA hvor de ønsker et alternativ 2 som legges ut til offentlig ettersyn hvor holdeplassene plasseres vest i planområdet, der det tidligere var tenkt bussparkering. Årsaken til at RA ønsker denne løsningen er at reguleringsplan for Follobanen er lagt ut til offentlig ettersyn og viser en løsning hvor middelalderterrenget reetableres fra kulverttaket og ned mot vannspeilet. Arealet nord for Trelastgata er satt av til beredskaps plass for jernbane. PBE ønsker at denne plassen utformes som en park eller byrom. Dette betyr en stor sammenhengende og åpen park sør for Bispegata, som åpner seg mot nord, nordøst og øst. Endelig uttalelse fra RA vil først komme når det endelige forslaget til reguleringsplan legges ut til høring på nytt.

Den 29.08.2012 avholdes ett nytt møte hvor både SVRØ og PBE deltar. På dette møtet diskuteres RA sin tilbakemelding om å plassere holdeplassen lengre mot vest, SVRØ har ingen motsigelser på å flytte holdeplassen lengre vest. PBE påpeker at turistbuss og deres adgang til parken er viktig for at parken skal få funksjon som et attraktivt rekreasjonsområde/opplevelsesområde.

Den 27.09.2012 avholdes ett nytt møte med SVRØ hvor man går igjennom premisser for en omforent løsning med plassering av holdeplass lengst vest. Trafikksikkerheten vil deretter vurderes ut fra 1) gang, 2) sykkel, 3) kollektiv. Ny plan oversendes til SVRØ for uttalelse før reguleringsplanen sendes ut på ny høring slik at de kan trekke innsigelsen.

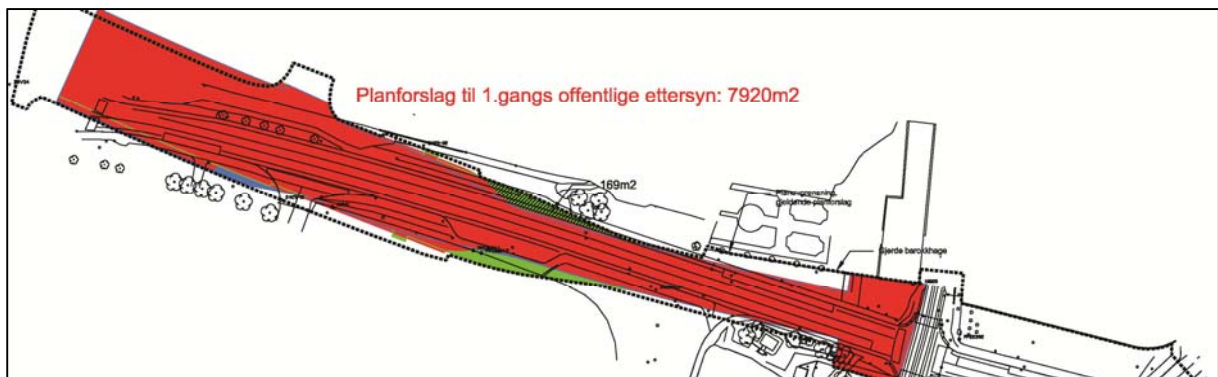
Alternativ med holdeplass lengre vest tegnes ut av Vianova.

Den 24.10.2012 avholdes møte i interngruppa for å vurdere de to holdeplass-alternativene. Løsning med holdeplass øst for Trelastgata ble sterkt anbefalt av alle parter. Dette pga. at holdeplass vest for Trelastgata vil gi en mer uoversiktlig overgang fra kollektivtrase til fellestrase med biltrafikk. Dette alternativet har også flere konfliktpunkter mellom biltrafikk, syklende og gående når, større

sannsynlighet for konflikter mellom kryssende gang og sykkeltrafikk ned mot Håkon V'sgt, økt risiko for tilbakeblokkering ved holdeplasslokalisering nærme krysset.

Den 24.10.2012 avholdes møte med Ruter for gjennomgang av holdeplassalternativene, Ruter anbefaler østlig plassering av holdeplass da dette gir en sentrisk plassering mellom eksisterende holdeplass og ny holdeplass i Dr. Eufemiasgate.

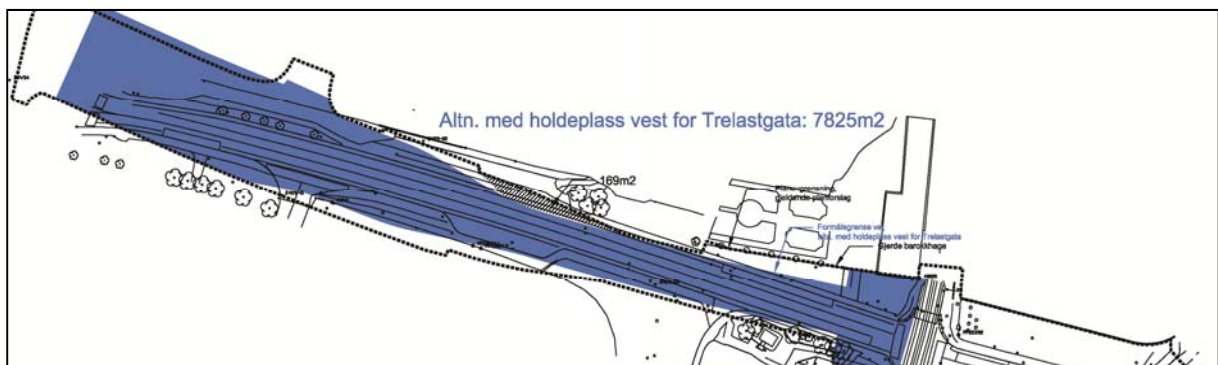
Den 15.11.2012 avholdes samarbeidsmøte med SVRØ for vurdering av holdeplassalternativer. SVRØ ønsker å gå videre med alternativ med holdeplass øst for Trelastgata, da syklistene kun konkurrerer med bussene i holdeplassområdet og ikke resten av trafikken. Trafikksikkerheten og linjeføringen er bedre i dette alternativet. Noen små justeringer av forslagene ble også vurdert, dette tas inn i det videre arbeidet ved utarbeidelse av revidert reguleringsplan.



Figur 21 Illustrasjonen viser areal til offentlige trafikkområder (kjørevei, annen veigrunn, fortau, sykkelfelt) i planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn i 2012.



Figur 22 Illustrasjonen viser areal til offentlige trafikkområder (kjørevei, annen veigrunn, fortau, sykkelfelt) i dette planforslaget.



Figur 23 Illustrasjonen viser areal til offentlige trafikkområder (kjørevei, annen veigrunn, fortau, sykkelfelt) i et alternativt planforslag med holdeplass vest for Trelastgata.

Den 15.01.2013 avholdes møte med RA/BYA for gjennomgang av holdeplassalternativer. BYA/RA foretrekker alternativ med holdeplass vest for Trelastgata, da de er kritiske til bredden lengre oppe og de er også kritiske til etablering av sykkelfelt. De mener at det vil bli like attraktivt å kjøre rundt Håkon V'sgt og den nye traseen som SVRØ bygger der. Videre er konklusjon for bruk av tomten mellom jernbanen og Bispegata viktig for BYA/RA sin vurdering av saken, hvis det åpnes for å bygge høyt på begge disse tomtene vil de ikke være like kritiske til at man velger å bygge holdeplass øst for Trelastgata. BYA/RA anbefaler at det legges ut to alternativer til offentlig høring slik at forskjellene kan vurderes i høringen.

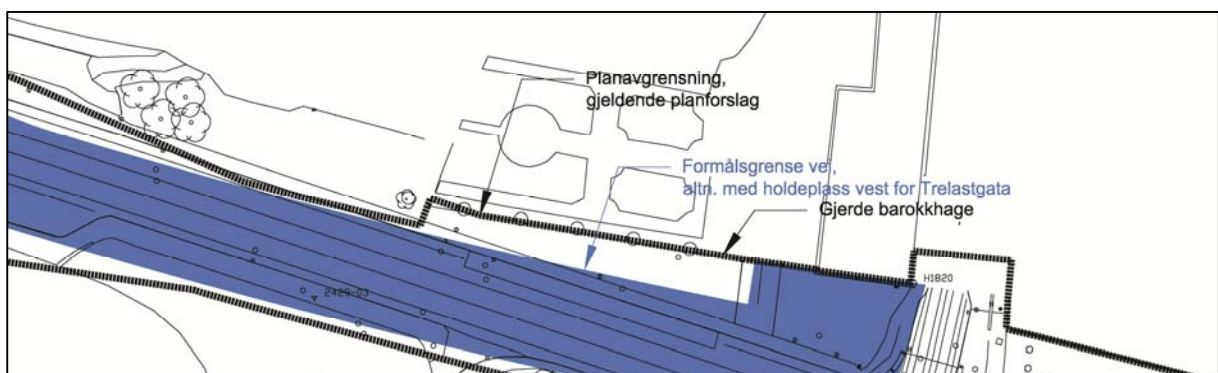
I etterkant av dette møtet ble PBE kontaktet og de ønsket at det kun legges ut ett holdeplassalternativ på høring. BYM fikk deretter Sweco til å beregne størrelsen på arealet som planen tar i området mot Barokkhagen, samt å få tegnet dette inn på plantegningen. Denne viser at det kun er 169 m<sup>2</sup> differanse mellom de to planene i området mot Barokkhagen, samt at vegarealet ikke går utover dagens veiareal eller er i noen som helst konflikt med Barokkhagen eller gjerde mot Bispegata.

BYM valgte da å gå videre med forslaget til reguleringsplan hvor holdeplassen plasseres øst for Trelastgata. Dette alternativet er det beste med tanke på trafikksikkerhet, framkommelighet og kapasitet. De forskjellige alternativene er allerede vurdert av Ruter, SVRØ, RA/BYA og BYM i en møteserie i løpet av 2012. Kostnadene med reguleringsplanen vil øke ved utarbeidelse av to alternativer til reguleringsplan.

Etter at planforslaget lå ute til offentlig ettersyn er det gjennomført en prosess mellom Bymiljøetaten, Statens vegvesen, Riksantikvaren og PBE for å avklare premisser. Ny geometri er etter dette forelagt arbeidsgruppen i møter eller per e-post.



Figur 24 Illustrasjonen viser areal ved Barokkhagen i dette planforslaget



Figur 25 Illustrasjonen viser areal ved Barokkhagen i et alternativ med holdeplass vest for Trelastgata.



## 6. FORSLAGSSTILLERS FAGLIGE BEGRUNNELSE

### 6.1 Intensjonen med planen

For hele planforslaget gjelder hensynssone d, område som er båndlagt i henhold til kulturminneloven. Intensjonen med planforslaget er å tilrettelegge for gjennomføring av kollektivtiltak i Bispegata og samtidig anlegge en trygg løsning for sykkeltrafikk. Planforslaget skal videre legge til rette for etablering av Oslo torg i krysset mellom Bispegata og Oslo gate. Bispegata skal først og fremst prioriteres for kollektivtransport. I tillegg skal det tilrettelegges det for sykklister gjennom planområdet, da Bispegata er definert som en del av hovedsykkelveinettet i Oslo.

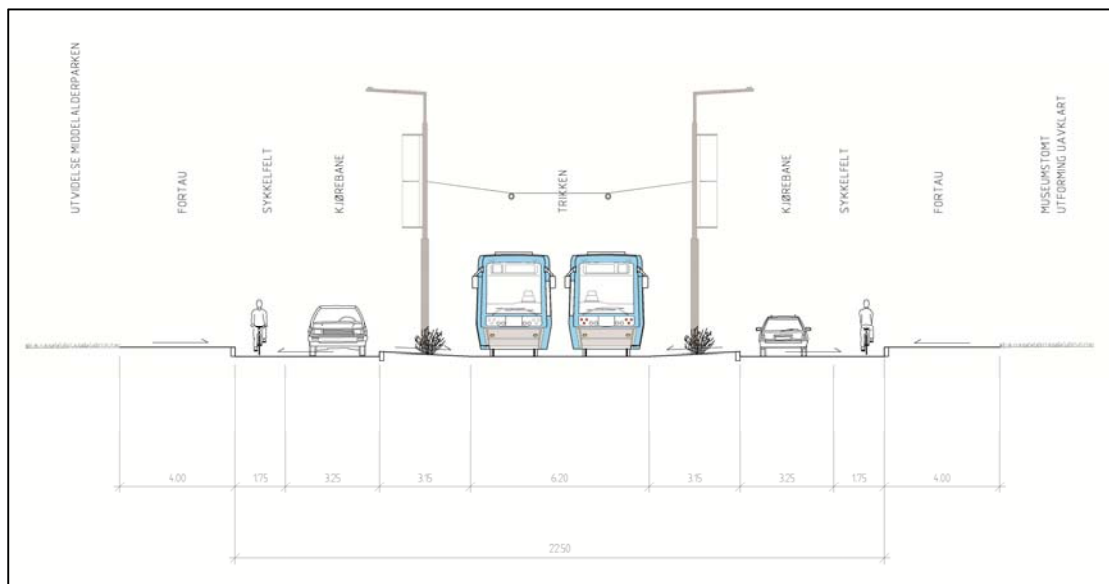
### 6.2 Bispegata fra Kong Håkon 5.s gate til Klypen

Det er tatt utgangspunkt i at snittet for Dronnings Eufemias gate videreføres i denne delen av Bispegata. Valgt tverrsnitt har også fokus på god tilrettelegging for sykklister gjennom planområdet med eget felt for sykklister.

Biltrafikk vil kun være tillatt på strekningen mellom Kong Håkon 5.s gate og den planlagte Trelastgata. Deler av Trelastgata inngår i planforslaget for Follobanen, der denne reguleres i 12,5 meters bredde for å sikre atkomst til teknisk anlegg for jernbanen (beredskapsplasser). Det har vært skissert ulike løsninger for Trelastgatas møte med Bispegata, både vinkelrett og i bue. Trelastgata ført vinkelrett på Bispegata er vurdert som den løsningen som er best for både byrom, universell utforming og trafiksikkerhet. I tillegg unngår man i denne løsningen biltrafikk gjennom holdeplassområdet øst for Trelastgata. Krysset mellom Bispegata og Trelastgata signalreguleres av hensyn til trafiksikkerheten.

Mellom Kong Håkon 5.s gate og Klypen kjører buss og bil i samme felt, mens trikken kjører i egen trasé. Trikkestraséen kan være en grønn trasé, men trær bør unngås av hensyn til siktakser.

Bispegata får følgende snitt vest for Trelastgata:

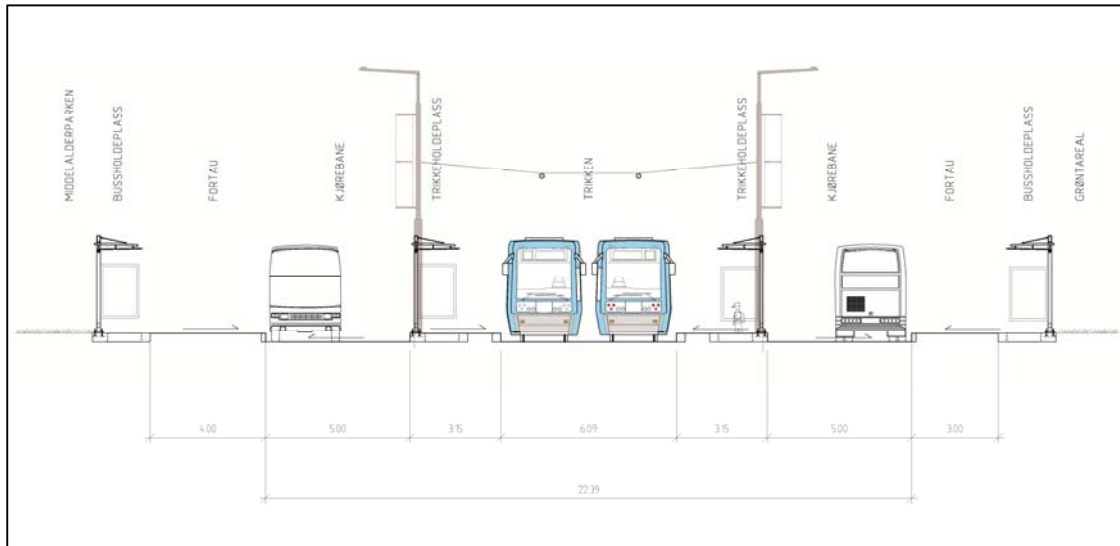


Figur 26 Bispegatas snitt mellom Kong Håkon 5.s gate og Trelastgata

Fra Trelastgata og videre østover foreslås Bispegata regulert til kjøreveg forbeholdt kollektiv- og sykkeltrafikk. Dette sikrer god fremkommelighet for sykklister og kollektivtrafikken gjennom området. Holdeplass for buss og trikk er lokalisert øst for Trelastgata og vest for Klypen. Kulverten over jernbanen vil bli utvidet i forbindelse med Follobanen. Det vil kun kjøre kollektivtrafikk gjennom holdeplassen. Sammen med parallelle holdeplasser for buss og trikk sikrer dette god avvikling for

kollektivtrafikken. Oppmerkingen av sykkelfeltet stopper ved holdeplassen, men bredden fortsetter. Gangfeltet i østre ende av holdeplassen signalreguleres ikke.

I og med at biltrafikk ikke tillates øst for Trelastgata gir forslaget et godt og oversiktlig holdeplassområde med få konflikter og dermed lav risiko for ulykker. Et godt holdeplassområde framstår som attraktivt for både fotgjengere, de som venter på buss/trikk eller går av, syklist og buss- og trikkeførere.



Figur 27 Bispegatas snitt gjennom holdeplassområdet mellom Trelastgata og Klypen.

### 6.3 Bispegata fra Klypen til Oslo gate

I forbindelse med Jernbaneverkets planer «Follobanen - nytt dobbeltspor Oslo – Ski» planlegges sporområdet ved Klypen utvidet med ny og større kulvert.

I arbeidet med planforslaget har det vært en målsetning å gå ned til et smalere gatesnitt for Bispegata så langt vest som mulig, slik at det skapes et brudd mellom den nye bydelen og Middelalderbyen. Av hensyn til planlagt ny kulvert ved Klypen og holdeplassløsning øst for Trelastgata, blir gatetverrsnittet redusert ved Bispegatas krysning av sporområdet. Fra Klypen til Oslo gate reguleres Bispegata til kjøreveg forbeholdt kollektivtrafikk (buss og trikk) i hver retning, sykkelfelt og fortau. Gatebredden fra bakkant fortau reduseres fra 29,4 meter gjennom holdeplassområdet til 17 meter. Bruddet mellom den nye bydelens struktur og Middelalderbyen kan eventuelt understrekes ytterligere i form av materialbruk.

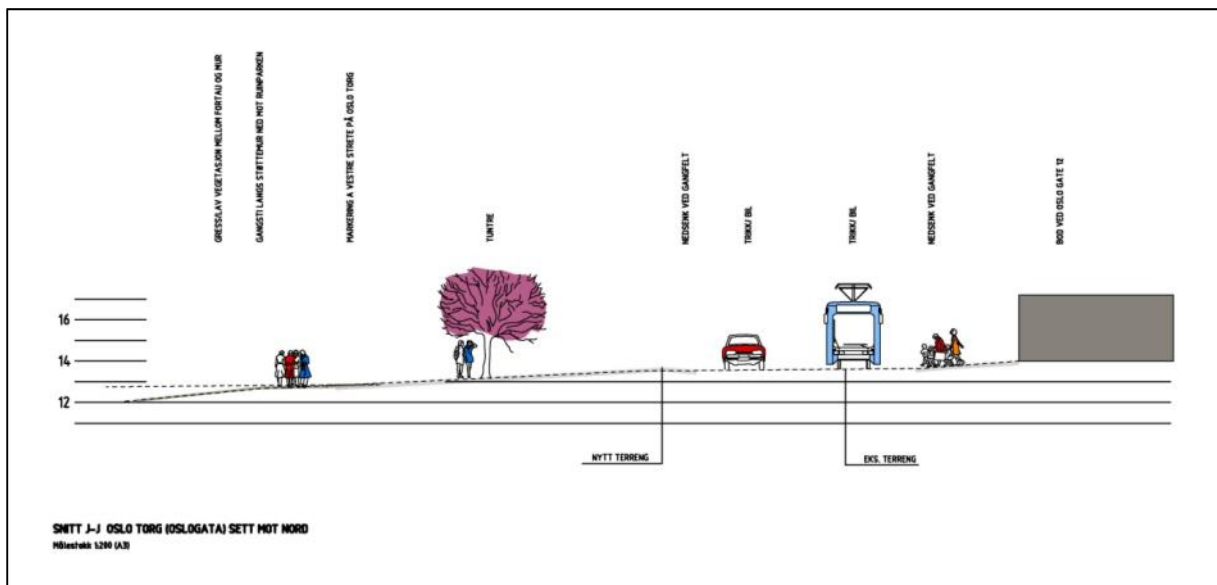
Det er lagt til rette for etablering av Oslo torg i krysset mellom Bispegata og Oslo gate, jmf. bystyrets vedtak 27.1.2010. I planforslaget er det lagt vekt på at torget skal ha en funksjon som møteplass mellom de ulike delene av Middelalderbyen, torgets avgrensning er derfor trukket inn mot gjerdet mot Oslo Ladegård. Dette gir Bispegata et bredere gatesnitt mot Oslo gate, men muliggjør opparbeidelse av et areal som kan benyttes som møteplass, salgs- og formidlingsareal i forhold til kulturminner- og miljø. Den fysiske utformingen av torget skal understreke disse funksjonene, samtidig som at logiske gangforbindelser sikres gjennom utformingen. Torgarealet bør ha et enhetlig belegg, og fotgjengerareal skilles fra trafikkareal med en vis på 4-5 cm. Dette skaper en god visuell sammenheng, selv om deler av arealet benyttes som trafikkareal for trikk og buss. Den opprinnelige trekantformen kan eventuelt markeres i belegget eller ved plassering av elementer i en diagonal linje. I middelalderen hadde veiene dekke av tre, og detaljer i tre kan i en moderne utforming henviser til prinsipper som ble benyttet i Middelalderbyens struktur. De trafikale premissene som gjelder for planforslaget medfører at torget vil trafikkeres av trikk, buss og syklist i Bispegata, samt trikk, bil- og sykkeltrafikk i Oslo gate. Krysset må med disse trafikale premissene signalreguleres. Reguleringen muliggjør imidlertid den vedtatte ambisjonen om reetablering av Oslo torg, og skaper mulighet for

bedre visuell sammenheng mellom Ruinparken og Middelalderparken, og gjør også at Ladegården og barokkhagen kan trekkes inn i en helhetlig sammenheng. Dersom man på et senere tidspunkt endrer premissene knyttet til buss- og biltrafikk over torget, vil Oslo torg i enda større grad kunne styrke sammenhengen mellom de viktige kulturminnene i området. Torget kan bli en viktig møteplass i Gamlebyen – sentralt beliggende mellom Hallvardskirkeruinen, Ladegården og Middelalderparken.

Over Oslo torg opphører oppmerkingen av sykkelfeltet, men bredden er ivaretatt. Torget vil få god kontakt mot Oslo Spiseforretning sin uteservering på sydsiden. Videre vil det skapes en god forbindelse mot Vestre strete og den foreslåtte gangforbindelsen på sydsiden av Bispegata. Høydeforskjellen mellom torget og arealene på sydsiden løses med mur, da det er viktig at dagens terrengnivå skilles fra middelalderterrenget. Illustrasjonsplanen viser også en turvei gjennom Middelalderparken, som går gjennom Treruinparken (rekonstruert område) og inn til Oslo torg. Tanken bak en slik turvei er å bidra til en bedre forbindelse mellom de ulike delene av Middelalderbyen, og gi et bedre utgangspunkt for kulturformidling.

Parkarealet mellom Bispegata og det rekonstruerte området bør ha lav vegetasjon og åpnes opp i forhold til hvordan dette området fremstår i dag.

I krysset mellom Bispegata og Oslo gate er sporradien økt fra 18 meter i reguleringsplanen for Bjørnvika til 22 meter i planforslaget. Dette er gjort av driftsmessige hensyn, og er et krav fra Sporveien i forhold til å sikre fremtidige behov i forhold til nye trikker med 22 meter sporradi som minste krav. Dette kravet ble fremmet allerede i forbindelse med Ruters uttalelse til samrådsinnspill ved oppstart av planarbeidet, med utgangspunkt i at trikken skal kunne klare svingen. Økningen medfører en endring i det regulerte veiarealet i forhold til den vedtatte planen, men justeringen er utført slik at man griper minst mulig inn i arealet foran Oslo Ladegård. Videre er det tatt hensyn til at det smale fortauet ved Oslo gate 15 ikke bør reduseres sammenlignet med dagens situasjon.



Figur 28 Snitt for Bispegata ved Oslo torg

#### **6.4 Bispegata fra Oslo gate til og med krysset med St. Halvards gate**

På denne strekningen forbeholdes gata for kollektivtrafikk og syklist. Det reguleres kjøreveg forbeholdt kollektivtrafikk i hver retning, sykkelfelt og fortau. Arealet mellom dagens gate og Minneparken reguleres til grønnstruktur park, og kan inkluderes som del av Minneparken. Denne delen inngikk som en del av den opprinnelige parken, men det ble lagt betonglokk over denne delen på 60-tallet til fordel for motorvei.

Krysset mellom Bispegata og St. Halvards gate er strammet opp. I St. Halvards gate nord for Bispegata er det lagt inn sykkelfelt som knytter dagens sykkel felt i St. Halvards gate til Bispegata.

#### **6.5 Oslo gate**

Sporradien i krysset mellom Oslo gate og Bispegata er økt fra 18 meter i reguleringsplanen for Bjørvika til 22 meter. Som tilpasning til ny kurveradius er trikketraseen forskjøvet noe mot øst i Oslo gate mellom Bispegata og Clemens gate/St. Halvards gate. I dette kvartalet forskyves kantsteinslinjen på østsiden av gata 5 cm mot øst, slik at fortausbredden reduseres fra 2,05 til 2,00 meter. Den nye trikketraseen i Bispegata kobles til eksisterende trasé i Oslo gate sør for krysset med Clemens gate/St. Halvards gate.

#### **6.6 Antikvarisk forutsetninger for valg av løsning**

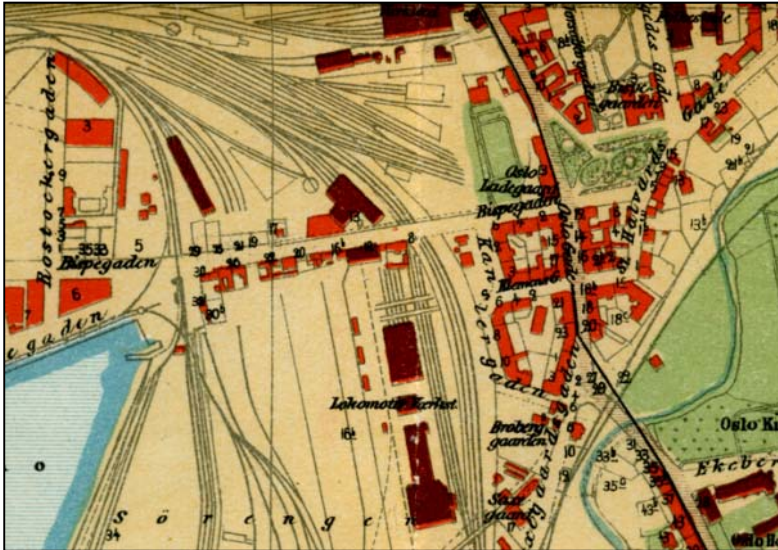
Middelalderbyen Gamlebyen må betraktes som et sammenhengende kulturmiljø med høy verdi. Riksantikvaren har tidligere påpekt at Bispegata, som er en av de eldre allmenningene med røtter til middelalderen, bør gis en utforming som sikrer en videreutvikling av god visuell og funksjonell kontakt mellom Middelalderparken og Minneparken, og at det er viktig at Bispegata ikke blir en barriere mellom ulike deler av Middelalderbyen. Riksantikvaren har også vært skeptisk til økt bredde og for stor kollektivtrafikk i Bispegata. Det har vært presisert at konflikt med automatisk fredete kulturlag bør minimaliseres ved gateutvidelse.

Byantikvaren har vært tydelig på at utvidelse av veiareal vil påvirke opplevelsen av kulturmiljøet og at biltrafikk og kollektivtrafikk bør holdes på et lavt nivå gjennom hele området. Likeledes har det vært et ønske om at utvidelse av Bispegatas bredde og tilliggende kollektivholdeplasser bør begrenses og legges til den vestlige delen av Bispegata, så langt bort fra Oslo torg som mulig.

Et hovedmål ved videre veitiltak i Gamlebyen må derfor, i tillegg til framkommelighet for ulike trafikantgrupper, være å bidra til synliggjøring av middelalderminnene og det historiske bylandskapet. For best mulig å framheve middelalderminnene, for å knytte dem sammen med hverandre og for å skape forståelsen for området som middelalderby, er det viktig at nye tiltak ikke blir visuelle og fysiske barrierer, og at muligheter til å gjenskape Middelalderbyens gatestruktur ivaretas på best mulig måte.

Hoveddelen av de synlige kulturminnene fra middelalderen ligger langs en akse. Denne aksens tilsvarer i stor grad middelalderens Vestre strete, som var byens interne hovedgate og som bandt de to tyngdepunktene i byen, kongsmakten og kirken, sammen. Det er derfor viktig at nye tiltak i Bispegata, i den grad det er mulig, legger til rette for at denne aksens blir opprettholdt og styrket, og samtidig legger til rette for at det opprinnelige sentrale plassrommet i Middelalderbyen, i krysset mellom Oslo gate og Bispegata, kan styrkes og gjøres lesbart som middelalderens torg.

Ved trasévalg for den nye Bispegata har det også vært et ønske om å styrke forståelsen av at Bispegata opprinnelig ikke har vært gjennomgående opp til Dyvekes vei som i dag. Bispealmenningen stoppet opprinnelig i Oslo torg, og dagens Bispegate ble ikke ført fram til krysset med St. Halvards gate før ca 1890 og tilkoblingen til Dyvekes vei skjedde ikke før ca 1930.



Figur 29 Utsnitt kart fra 1917 (kilde Oslo Byarkiv)

Når det gjelder Bispegatas østre del er det også en viktig målsetting at det kan åpnes for muligheter til å frilægge det som måtte være av rester av St Halvardskatedralens vestre kirkegårdsmur.

I tillegg er det viktig at opparbeidelse av Bispegata ikke skal innvirke negativt på Ladegården med barokkhagen og på 1800-tallets leiegårder langs Oslo gate.

Generelt har antikvariske myndigheter også stilt krav om at planforslaget utformes for i best mulig grad å redusere den visuelle støyen, vibrasjoner fra tungtrafikk og trykkbelastning på kulturminnelag.

### 6.7 Trafikale vurderinger og trafiksikkerhet

I forslaget er det også kollektivgate i Bispegata på strekningen Oslo gate - St. Halvards gate, i tillegg til at det allerede er regulert kollektivgate vest for Oslo gate. Bispegata har 2 kjørefelt og sykkefelt mellom St. Halvards gate og holdeplassen ved Trelastgata. Ved holdeplassen utvides gata for å gi plass til parallelle holdeplasser for buss og trikk (bussholdeplass ved fortauet og trikkeholdeplass på refuge i gata). Det forutsettes at kollektivgaten er forbeholdt buss og trikk, samt sykkel. Taxi må følgelig benytte andre gater. Trafikkreguleringen av kollektivgata forutsettes gjennomført ved bruk av skilt som angir hvilke trafikanter som kan benytte gata.

I planforslaget er sykkefeltet i St. Halvards gate forlenget, slik at dette kan videreføres helt frem til krysset med Bispegata.

Løsningen legger også til rette for at Trelastgata kan etableres som kryss med Bispegata. Deler av Trelastgata inngår i planforslaget til Follobanen.

Mellom Trelastgata og Kong Håkon 5.s gate har trikken egen trasé i midten av gata. Kryssene Bispegata X Trelastgata og Bispegata X Oslo gate antas å bli signalregulert. Krysset Bispegata X St. Halvards gate har lite trafikk og det må vurderes i senere planfaser, hvordan trafikken best skal reguleres i dette krysset.

Det antas at planforslaget vil få akseptabel trafiksikkerhet innenfor planområdet. Følgende forhold bidrar til god sikkerhet i forhold til referansealternativet (regulert løsning):

- Trafikkbelastningen i østre del av Bispegata er lav og mindre enn i referansealternativet (Bispegata X St. Halvards gate og Bispegata X Oslo gate).
- I krysset Bispegata X Oslo gate er det bare svingende trikker (i tillegg til syklende) som avvikles i konflikt med parallellgående fotgjengerfelt. (I referansealternativet er det også én stor svingebevegelse og flere mindre).

- Brede refuger og bedre fotgjengerkryssing over Bispegata i krysset Bispegata X Kong Håkon 5.s gate.
- Forlenget sykkelfeltene i St. Halvards gate.
- Sykkeltraséen går gjennom bussholdeplassen i Bispegata og det er ikke møtende trafikk ved holdeplassen. (I referansealternativet går den gjennom felles holdeplass for buss og trikk og det er møtende kollektivtrafikk ved holdeplassen).

Følgende forhold bidrar ikke til god sikkerhet i forhold til referansealternativet:

- Bispegata sin linjeføring gjennom krysset Bispegata X Oslo gate.
- Holdeplasser på refuger. (I referansealternativet er det et enkelt kantsteinsstopp).
- Etablering av et nytt kryss, Trelastgata X Bispegata.

Andre forhold som bidrar til god sikkerhet i forhold til referansealternativet er:

- Romslike holdeplassrefuger ved trikkeholdeplassene og ikke biltrafikk mellom refugene.
- Kollektivgata benyttes kun av buss og trikk.
- Mulighet for å signalregulere konfliktene i krysset med Trelastgata.

## 6.8 Støyvurdering

### *Støykonsekvenser for gater i nærområdet*

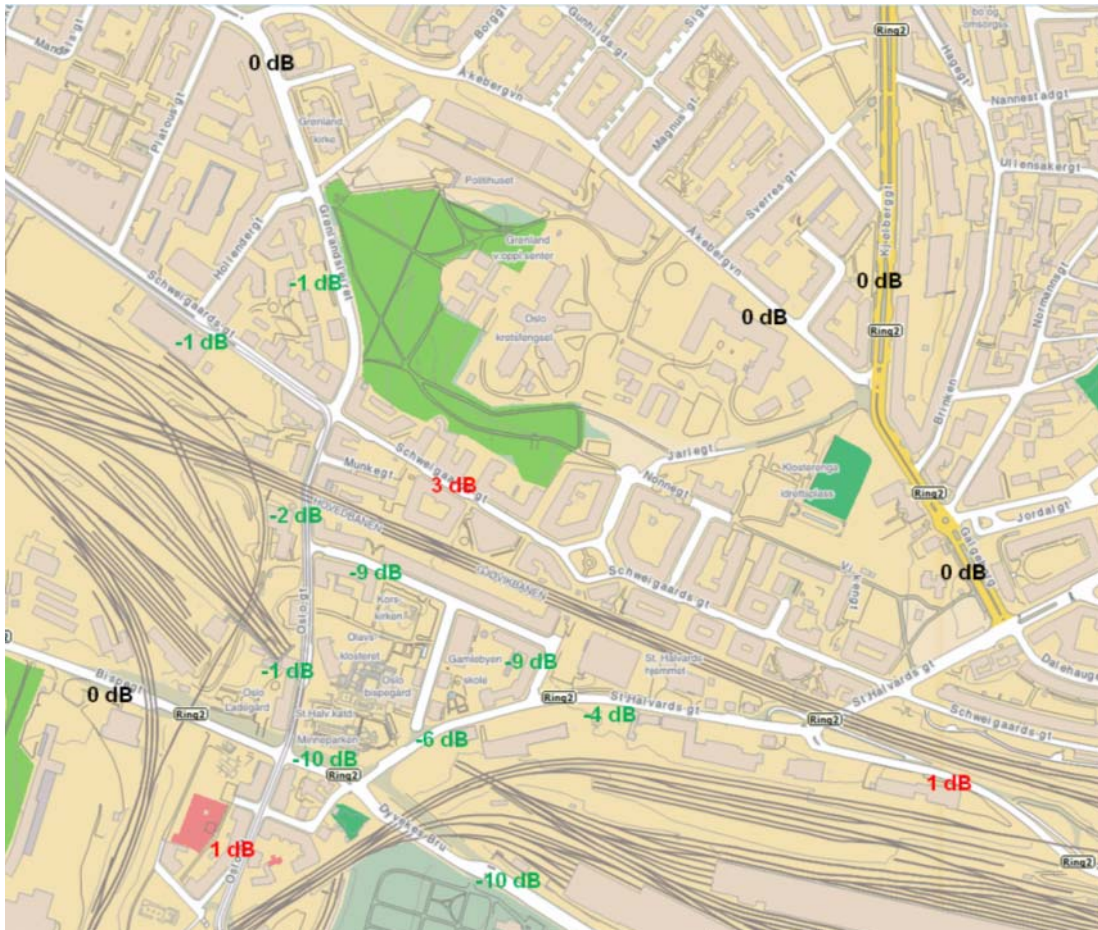
Gjennomkjøringstrafikken som i dag går gjennom Bispegata må finne seg alternative traseer. Contram-beregningene gjennomført viser trafikkbelastningen på veien i området for regulert løsning og for løsning i planforslaget. Forskjellen mellom referansealternativet og planforslaget er forholdsvis liten når det gjelder støy, men Schweigaards gate er beregnet å få en økning av trafikkmengde på ca 80 %. Dette tilsvarer en støyøkning på 2,5-3 dB. Det kan være behov for å gjennomføre tiltak (fasadetiltak/skjerming av uteplass) for støyfølsom bebyggelse her. Differansen i lydbidrag fra de ulike veiene (forutsatt lik hastighet og tungtrafikkandel) er vist i Figur. Merk at endringen i lydnivå som vist i figuren kun gjelder endring i lydemisjon fra veiene, og ikke endringen i det totale lydnivået i på det aktuelle stedet.

### *Støykonsekvenser bebyggelse langs Bispegata*

Det bør utføres detaljerte støyberegninger av utendørs og innendørs støyforhold i en senere fase. Selv om støyforholdene ikke endres betydelig, eller også dersom støyen reduseres, er tiltakshaver pliktig til å gjennomføre nødvendige støyreducerende tiltak der støyfølsom bebyggelse ligger i rød støysone. T-1442s veileder TA-2115 (side 107-108) utdyper:

”Der utbedringen ikke gir merkbar støyøkning, men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak. For rene miljøtiltak og gang-/sykkelvegtiltak som ikke endrer støyforholdene, bør det godtas at utbygger slipper støyutredning og avbøtende tiltak. Imidlertid bør det alltid gjøres støyutredning og avbøtende tiltak når støyfølsom bebyggelse ligger i rød sone.”

Vanlig praksis for slike prosjekter er at det gis støytiltak for boliger som har utendørs lydnivå ( $L_{den}$ ) i rød støysone, og som også har døgnekvivalent innendørs lydnivå ( $L_{ekv}$ ) over 35 dBA. I ”Konsekvensanalyse for kollektivtrafikktiltak i Bispegata” (Asplan Viak, 2009) er det beregnet at det vil være overskridelser av denne grensen i ca 40 boenheter i Bispegata, samt enkelte boenheter i sidegatene med bebyggelse inntil reguleringsområdet. Støykonsekvensene for boligene her bør detaljberegnes, der både støy fra veg- og skinnegående trafikk inkluderes, og på bakgrunn av beregningene kartlegge eventuelt behov for støyreducerende tiltak.



Figur 30 Endring av lydbidrag fra gater i bydel Gamle Oslo, som konsekvens av endrede trafikk tall i planforslaget i forhold til referansealternativet.

## 6.9 Vurderte alternativer

### Alternativer knyttet til Trelastgata og plassering av holdeplass

Det er vurdert flere alternativer knyttet til utforming av krysset mellom Bispegata og Trelastgata, samt lokalisering av holdeplass.

Holdeplass lokalisert vest for Trelastgata er vurdert å være den løsning som best ivaretar hensynet til kulturminnene i området og lesbarheten av den historiske strukturen i området, siden man dermed kan gi Bispegata et smalere tverrsnitt rett etter krysset med Trelastgata. Imidlertid vil denne løsningen gi større konflikter mellom kjørende og kollektivreisende på holdeplass. Lokalisering av holdeplass øst for Trelastgata muliggjør etablering av holdeplass på strekning forbeholdt kollektivtrafikk, og dermed færre konflikter mellom ulike trafikantgrupper. Begge vurderte lokaliseringer ivaretar hensynet til siktlinjer i området.

Sammenlignet med det tidligere planforslaget har foreliggende forslag løsninger som gir bedre forhold for alle trafikantgrupper:

- Foreliggende forslag separerer biltrafikk fra kollektivtrafikk og har funksjonell og godt lesbar trafikkregulering med færre konflikter og dermed lavere risiko for ulykker.
- I det tidligere forslaget var busstoppene lagt umiddelbart øst for krysset med Kong Håkon 5.s gate. Løsningen innebærer fare for tilbakeblokkering ut i krysset Dronning Eufemias gate x Kong Håkons 5.s gate og dermed tidvis dårlig trafikkavvikling. Ved å trekke holdeplassen lenger øst innebærer foreliggende forslag at dette problemet unngås

- Trafikksikkerhetsmessig er det en klar fordel at det ikke er biltrafikk i tilknytning til holdeplass for trikk og buss. I tillegg til å gi god framkommelighet for trikk og buss, gir løsningen oversiktlige og trygge forhold for reisende som venter på eller skal av, i tillegg til å være positivt for andre fotgjengere som skal krysse Bispegata

### Parkeringsplasser for turistbuss

Mellom Trelastgata og Kong Håkon 5.s gate er det tidligere vurdert parkeringslomme på begge sider av gata for turbusser til et mulig Kulturhistorisk museum. Siden det nå foreligger vedtak om at Kulturhistorisk museum skal videreutvikles på Tullinløkka og Vikingskipene ikke skal flyttes fra Bygdøy, er dimensjoneringsgrunnlaget for parkering endret. Etablering av parkering for turistbuss i Bispegata er heller ikke gunstig i forhold til trafikksikkerhet, særlig i forhold til sykkelfelt. Statens vegvesen fremmet innsigelse til dette i forbindelse med første gangs offentlig ettersyn. Med utgangspunkt i endrete forutsetninger og trafikksikkerhet er det derfor valgt å ta vekk parkering for turistbuss fra planforslaget. Planforslaget avviker dermed fra bestemmelsene i Bjørvika planen, der det er stadfestet at bussoppstilling skal løses felles for UKM og Middelalderparken med attraksjoner, blant annet i tilknytning til Bispegata. Det anbefales at behov for parkering vurderes nærmere i forbindelse med videre utvikling av de tilgrensede områdene regulert byggeområde offentlig bygg, og at parkering først og fremst søkes løst i tilknytning til parkering i kjeller eller i Trelastgata og tilpasses ut fra behovet knyttet til fremtidig funksjon for byggeområdet.

### Tilrettelegging for syklist

Planforslaget som ble lagt ut til offentlig ettersyn i 2012 la opp til 1,5 meter brede sykkelfelt. Ved utarbeidelse av nytt planforslag er det valgt å øke sykkelfeltene i Bispegata til 1,75 meter. Dette er i tråd med normal for gate- og veiutforming for Oslo kommune og Håndbok 233 Sykkelhåndboka. Årsaken til dette er at Bispegata inngår i en svært viktig sykkelstamme med mye sykkeltrafikk og stort potensiale når nettet i Bjørvika er ferdig. Strekningen er kun 300 meter lang, men har likevel tre ulike profil og mye kollektivtrafikk. Rabatter og kantstein gir liten fleksibilitet for til dels store og lange busser og trikker.

Det er viktig at sykkeltraseen framstår mest mulig ensartet og sammenhengende, bl. a. ved at bredden på sykkelfeltene holdes like på hele strekningen. Mange syklist antas å følge Operagata på hele eller deler av sin vei øst-vest gjennom Bjørvika. I Operagata er sykkelfeltene regulert 1,75 meter brede.

1,75 meter bredt sykkelfelt gir følgende forbedringer med hensyn til trafikksikkerhet (sammenlignet med 1,5 meter bredde):

- Reduserer konflikt ved krysset mellom Bispegata og Trelastgata, der det kan være en fare for at bussjåfører vil benytte sykkelfeltet for å komme seg over krysset dersom dette blokkeres av biltrafikk som må vente på trikk. For ytterligere å avbøte dette ble det vurdert å anlegge et fysisk hinder her også, men dette inngår ikke i planforslaget. Planforslaget legger opp til at sykkelfeltet kan etableres gjennomgående på sørsiden av Bispegata.
- Buss på vei ut fra kantstopp tar mye plass og bakenden henger ofte ut over sykkelfeltet i påvente av klar bane/grønt lys. For å opprettholde god framkommelighet for sykkeltrafikk bør derfor sykkelfeltet sammen med kantsteinsklaringen også være 1,75 meter bredt gjennom holdeplassområdet.
- Sykkelfelt og kantsteinsklaring på til sammen 1,75 meter er særlig ønskelig der sykkelfelt følger trikketrasé uten mellomliggende rabatt. Sykling parallelt med trikk er ikke omtalt i noen mal eller håndbok. Trikkens lengde og dens rigide plass i trafikkbildet tilsier at parallelført sykkelfelt bør ha maksimal bredde. For å oppnå et attraktivt sykkelanlegg med tilstrekkelig sikkerhetsavstand og opplevd trygghet inn mot en lang og bastant trikk, er det derfor riktig å anlegge sykkelfelt og kantsteinsklaring på tilsammen 1,75 meter.

Normal for gate- og veiutforming for Oslo kommune skal legges til grunn for tiltak på kommunale vei. Kommunen planlegger unntaksvis smalere enn 1,5 meter og aldri under 1,3 meter. Sykkelfelt kan være inntil 1,8 meter brede, da bestående av 1.55 m sykkelfelt + 0.25 m skulder/kantsteinsklaring. 1,75



meter var den opprinnelige bredden på sykkelfeltene i Dronning Eufemias gate (inkludert kantsteinsklaring). Disse ble beklageligvis redusert til 1.5 m ved en planrevisjon. Løsningen som her bygges i dag er i strid med anbefalingene i så vel eksisterende sykkelhåndbok som foreliggende revisjonsforslaget. Bispegata er i forlengelsen av Eufemias gate. En dårlig sykkeløsning for Dronning Eufemias gate bør ikke være styrende for valg av løsning i Bispegata eller for øvrig i Bjørvika.

Endringen fra 1,5 meter til 1,75 meter brede sykkel felt, samt justeringer av rabatter mellom kjørebane og kollektivtrase, medfører at bruddet mellom den brede og smale delen av Bispegata blir mindre tydelig enn det var i planforslaget som ble lagt ut til første gangs offentlig ettersyn. Det nye planforslaget ivaretar trafiksikkerheten på en bedre måte en tidligere. Forlengelsen av «bruddet» skjer innenfor areal som utvides med ny kulvert for Follobanen og berører kun areal som tidligere har vært disponert til vei- og banegrunn.

Positive ting med dette forslag sammenlignet med tidligere;

Planforslaget medfører at det blir mindre antall systemskifter og disse skiftene gjøres også at det blir mindre antall konflikter mellom ulike kjøretøy. Sykkel vil få mindre konflikter med kryssende kjøretøy, ettersom turistbussparkeringene forsvinner. Sykkel kommer også til å unngå konfliktene med overheng fra buss som tidligere kunne slå ut i sykkeltraseen.

## 7. PLANFORSLAGET

### Reguleringsformål

Området reguleres til:

Bebyggelse og anlegg

- Offentlig eller privat tjenesteyting

Samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur

- Kjøreveg (nivå 2 og 3)
- Fortau (nivå 2 og 3)
- Torg (T1-T5)
- Sykkelfelt (nivå 2 og 3)
- Annen veggrunn - grøntareal
- Trasé for sporveg
- Holdeplass
- Trasé for jernbane (nivå 1)

Grønnstruktur

- Park (P1-P4)

Hensynssone

- Båndleggingssone (H-730) – båndlegging etter lov om kulturminner
- Andre sikringssoner (H-190) - (historisk siktakse)

Bestemmelsesområder

- Vilkår for bruk av arealer, bygninger og anlegg (#1-4)

For hele planområdet gjelder hensynssone d, båndlegging etter kulturminneloven.

Planområdet består av 3 vertikalnivå, nivå 1- tunnel/kulvert, nivå 2 - på terreng (grunnen) og nivå 3 – over terreng (bru).

### Natur- og ressursgrunnlaget

Innenfor planområdet reguleres sidearealer som ikke lenger skal benyttes til veiformål til grønnstruktur, park.

### Landskap

Planforslaget legger til rette for å etablere flere grønne områder i sidearealene. Planforslaget frigjør parkarealer i tilknytning til St. Halvardskatedralen og muliggjør en åpning av hele ruinen etter St. Halvardskatedralen.

Der tiltaket innebærer gravearbeider eller økt belastning på grunnen, bør det innhentes ytterligere informasjon om grunnforholdene i området. Leire og organisk materiale er svært setningsømfintlige og vil medføre setninger ved betydelig tilleggsbelastning på grunnen. Det må også forventes bløt og til dels kvikk leire i området. Dersom tiltaket fører til betydelig tilleggsbelastning eller det skal graves under dypere enn fyllmassene, bør det utføres nye geotekniske undersøkelser.

### Verneinteresser

Planforslaget foreslår at de sidearealer som ligger igjen etter gammel vegregulering og som ikke trengs til nye Bispegata reguleres til park og knyttes opp mot tilgrensende områder. Dette er i samsvar med faktisk og ønsket framtidig bruk. For hele planområdet gjelder hensynssone d, båndlegging etter kulturminneloven.

Fra og med vestre side av brua over Klypensporet er Bispegatas nye tverrsnitt holdt smalt, med sykkelfelt og et kjørefelt i hver retning, med god avstand til Ladegården og barokkhagen, samtidig som gata tar hensyn til Steinkjelleren og de synlige middelalderstrukturene på Bispegatas sydside.

På østsiden av Oslo gate, opp mot koblingen mot Dyvekes vei, er Bispegata trukket så langt syd som mulig, slik at tidligere veiareal på nordsiden av gaten kan frigjøres til parkformål og knyttes til Minneparken.

Et sentralt grep i planforslaget er å legge til rette for reetablering eller en tydeliggjøring av Oslo torg, samt også ivareta møtet mellom Vestre strete og Bispegata/Oslo torg. Krysset Oslo gate og Bispegata med tilliggende sidearealer foreslås regulert til torg. Dette er et grep som bygger opp under ønsket om bedre funksjonell og visuell sammenheng mellom de ulike middelalderområdene i denne delen av Gamlebyen.

### **Miljøfaglige forhold**

I reguleringsbestemmelsene sikres det god håndtering av forurensende masser ved krav om tiltaksplan. Planen skal innsendes og godkjennes samtidig med rammetillatelse.

De tre bærekraftsprogrammene utarbeidet i forbindelse med Bjørvikaplanen skal være retningsgivende for utarbeidelse og behandling av søknader om rammetillatelse. Dokumentene er ikke juridisk bindende. De tre bærekraftsprogrammene er Designhåndbok (vedlegg nr 1), Overordnet miljøoppfølgingsprogram (vedlegg nr 2) og kulturoppfølgingsprogram (vedlegg nr 3), alle datert 24.03.2003.

### **Trafikkforhold**

I forslaget er det sikret kollektivgate i Bispegata på strekningen Oslo gate - St. Halvards gate, i tillegg til at det allerede er regulert kollektivgate vest for Oslo gate. Bispegata har 2 kjørefelt og sykkelfelt mellom St. Halvards gate og holdeplassen ved Trelastgata. Ved holdeplassen utvides gata for å gi plass til parallelle holdeplasser for buss og trikk (busholdeplass ved fortauet og trikkeholdeplass på refuge i gata). Det forutsettes at kollektivgaten er forbeholdt buss og trikk, samt sykkel.

I planforslaget er kjørebanebredden i St. Halvards gate utvidet slik at det er plass til å forlenge dagens sykkelfelt i gata helt frem til krysset med Bispegata.

Løsningen legger til rette for at Trelastgata kan etableres som t-kryss med Bispegata.

Mellom Trelastgata og Kong Håkon 5.s gate har trikken egen trasé i midten av gata.

I gjeldende regulering er det regulert inn to avkjørsler til Bispegata, en på strekningen mellom Vannspeilet og Klypen og en på strekningen mellom Klypen og Oslo gate. Avkjørsler opprettholdes som i gjeldende regulering, med en marginal justering for tilpasning til ny utforming av Bispegata, og er vist i plankartet.

Planforslaget foreslår å regulere Bispegata på strekningen fra Trelastgata til St. Halvards gate til kollektivgate (regulert til kjøreveg/trase for sporveg med bestemmelsesområde som sikrer arealet som kollektivgate). I tillegg omfatter planforslaget ny trikkelinje fra Kong Håkon 5.s gate og opp til eksisterende trasé i Oslo gate. Dette vil fullføre den nye traseen fra Dronning Eufemias gate i Bjørvika. Holdeplassen foreslås lokalisert mellom innkjøring til Trelastgata og Klypen (bro over jernbanen). Holdeplassene planlegges som parallelle holdeplasser for buss og trikk, med trikk i midtstilt trasé.

### **Risiko- og sårbarhet**

Det er tatt hensyn til bevaring og sikring av kulturminner i planforslaget både i reguleringskart og bestemmelser ved at hele planområdet reguleres med hensynssone d, båndlegging etter kulturminneloven. Ved inngrep i hensynssone d) dypere enn 0,5 m i eksisterende veiareal, innenfor det fredete fornminneområdet; Middelalderbyen Oslo, må det søkes om dispensasjon fra kulturminneloven, jf. § 8, 1.1edd. Riksantikvaren vurderer evt. dispensasjon og vilkår for slik.

Inngrep i hensynssone d) som er grunnere enn 0,5 m og skjer i eksisterende veiareal, kan iverksettes når planen er godkjent.

### **Sosial infrastruktur**

Planforslaget endrer ikke bruken av sosial infrastruktur i området. Ny gatebredde er noen steder bredere enn regulert i Bjørvikaplanen, men der gatesnittet blir smalere reguleres dette til tilgrensende arealformål.

### **Teknisk infrastruktur**

I reguleringskartet er Oslo torg inndelt i ulike felt. Reguleringsbestemmelsene sier at felt O\_T1 skal benyttes til kjørbart areal for kollektiv-, sykkel- og biltrafikk. Arealet skal utformes slik at fremkommeligheten for kollektivtrafikken sikres på en god måte.

I tillegg sikrer reguleringsbestemmelsene at det skal iverksettes tiltak slik at det ikke er mulig med gjennomkjøringstrafikk i Arups gate.

Under Bispegata mellom Oslo gate og St. Halvards gate ligger eksisterende kulvert og spor for Østfoldbanen. Ved Bispegata 12 går det flere jernbanespor ("Klypen") under broen. Ved etablering av Follobanen planlegges det etablert nye spor gjennom Klypen, samt utvidelse av eksisterende kulvert.

### **Stedsutvikling**

Planforslaget tilrettelegger for etablering av Oslo torg både med formål torg og i reguleringsbestemmelsene. Felt O\_T1 vil være kjørbart areal. Felt O\_T2-O\_T5 vil være fotgjengerarealer. Med dagens premisser vil torget kunne etableres med et enhetlig utformet belegg som sikrer den visuelle sammenhengen mellom gangarealene og kjørearealene.

Reguleringsbestemmelsene sikrer at det skal utarbeides opparbeidelsesplan/-planer i målestokk 1:200 som viser detaljert utforming av områdene regulert til grøntstruktur, park. Planen/planene skal vise belegg, møblering, aktivitetselementer, belysning og beplantning. Opparbeidelsesplanene skal forelegges Friluftsetaten og kulturminnemyndighetene til uttalelse før det gis rammetillatelse. Innenfor bestemmelsesområde #2-3 tillates plassert møblering knyttet holdeplassene. Møblering av holdeplassene skal ha et transparent uttrykk som reduserer barrierevirkningen mellom de ulike delene av Middalderbyen. Videre skal møbleringen lokaliseres slik at siktakser og tilgjengelighet for alle i forhold til viktige publikumsrettede, allmenntilgjengelige eller offentlige funksjoner sikres.

### **Barns interesser**

Planforslaget omfatter flere arealer som reguleres til park og knyttes til tilgrensende arealer. Dette er arealer som kan egne seg for lek og opphold for barn og unge. Planforslaget legger også til rette for forbedrede forhold for kulturminneformidling og bedre lesbarhet i forhold til dette vil være positivt i forhold til formidling til barn og unge.

### **Universell utforming**

Planforslaget tilrettelegger for holdeplasser som har god utforming i forhold til universell utforming. Dette gjelder blant annet brede nok holdeplassrefuger og lesbarhet i forhold til plassering av holdeplass. Reguleringsbestemmelsene sikrer at møblering skal lokaliseres slik at siktakser og tilgjengelighet for alle i forhold til viktige publikumsrettede, allmenntilgjengelige eller offentlige funksjoner sikres.

### **Juridiske forhold**

Det foreslås rekkefølgebestemmelse i tilknytning til at det skal iverksettes tiltak slik at det ikke er mulig med gjennomkjøringstrafikk i Arups gate.

## 8. KONSEKVENSER AV FORSLAGET

### Overordnede planer og mål

Planforslaget er i tråd med rikspolitiske retningslinjer for samordnet areal og transportplanlegging ved at planforslaget legger til rette for arealeffektive løsninger slik at sidearealene kan gis til park/grøntareal som gir økt verdi for Gamlebyen. Planforslaget tilrettelegger i tillegg for trafikksikre løsninger og god fremkommelighet for sykkel- og kollektivtrafikken. Planforslaget fullfører også planlagt trikketrasé fra Dronning Eufemias gate og opp til Oslo gate.

Planforslaget har vektlagt trafikksikre løsninger, tilrettelegging for universell utforming ved at geometrien gir god lesbarhet og fremkommelighet. Dette gjør at planforslaget er i tråd med retningslinjer om universell utforming.

Planforslaget har vektlagt å legge til rette for vern av kulturminner og kulturmiljø. Planforslaget vurderes å være i tråd med lov om kulturminner og Kgl. resolusjon ved at hensynssone d, båndlegging etter kulturminneloven gjelder for hele planområdet. I tillegg sikrer reguleringsbestemmelsene at det må søkes om dispensasjon fra kulturminneloven jf. § 8, 1.ledd. og at Riksantikvaren vurderer evt. dispensasjon og vilkår for slik.

Planforslaget tilrettelegger for god fremkommelighet for kollektivtrafikken slik at mer av trafikkveksten kan dekkes via kollektive trafikkmidler. Videre sikrer planforslaget ivaretagelse av kulturminner og kulturmiljø. Dette er i tråd med føringer i gjeldende kommuneplan.

### Natur- og ressursgrunnlaget

Planforslaget har positive konsekvenser i forhold til friluftsinnteresser ved at det tilrettelegges for økt areal til parker og aktivitetsparker.

### Landskap

Planforslaget har positive konsekvenser i forhold til vegetasjon og grønnstruktur ved at det tilrettelegges for etablering av grønne sidearealer der det planlagte veitverrsnittet er smalere enn dagens situasjon og gjeldende regulering. Disse sidearealene planlegges som del av tilgrensende grøntarealer. Det tilrettelegges også for at trikken kan gå i grønn trasé med gress frem til krysset med Trelastgata.

Der tiltaket vil innebære gravearbeider eller økt belastning på grunnen, bør det innhentes ytterligere informasjon om grunnforholdene i området. Leire og organisk materiale er svært setningsømfintlige og vil medføre setninger ved betydelig tilleggsbelastning på grunnen. Det må også forventes bløt og til dels kvikk leire i området. Dersom tiltaket fører til betydelig tilleggsbelastning eller det skal graves under dypere enn fyllmassene, bør det utføres nye geotekniske undersøkelser.

### Verneinteresser – konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø

Planområdet ligger i sin helhet innenfor grensene for Middelalderbyen Oslo, som er et automatisk fredet kulturmiljø, jf. kulturminnelovens § 4. Kulturminnene som omfattes av fredningen er både synlige før-reformatriske ruiner og middelalderske kulturlag under bakken i varierende tykkelse.

Forslagsstiller har samarbeidet med Riksantikvaren om en vurdering av potensiell konflikt mellom teknisk infrastruktur og kulturlag. NIKU har utarbeidet et notat som beskriver omtrentlige dybder ned til kulturlag for ulike deler av planområdet. Detaljplan for Bispegata viser plan og snitt for ulike overflateelementer. I tillegg er det skissert prinsipp for plassering av kontaktledningsmaster, samt eksisterende og ny infrastruktur for ledninger i bakken. Vurderingene fra NIKU sett i sammenheng med detaljplanen viser at konflikten mellom infrastruktur og kulturlag er svært begrenset.

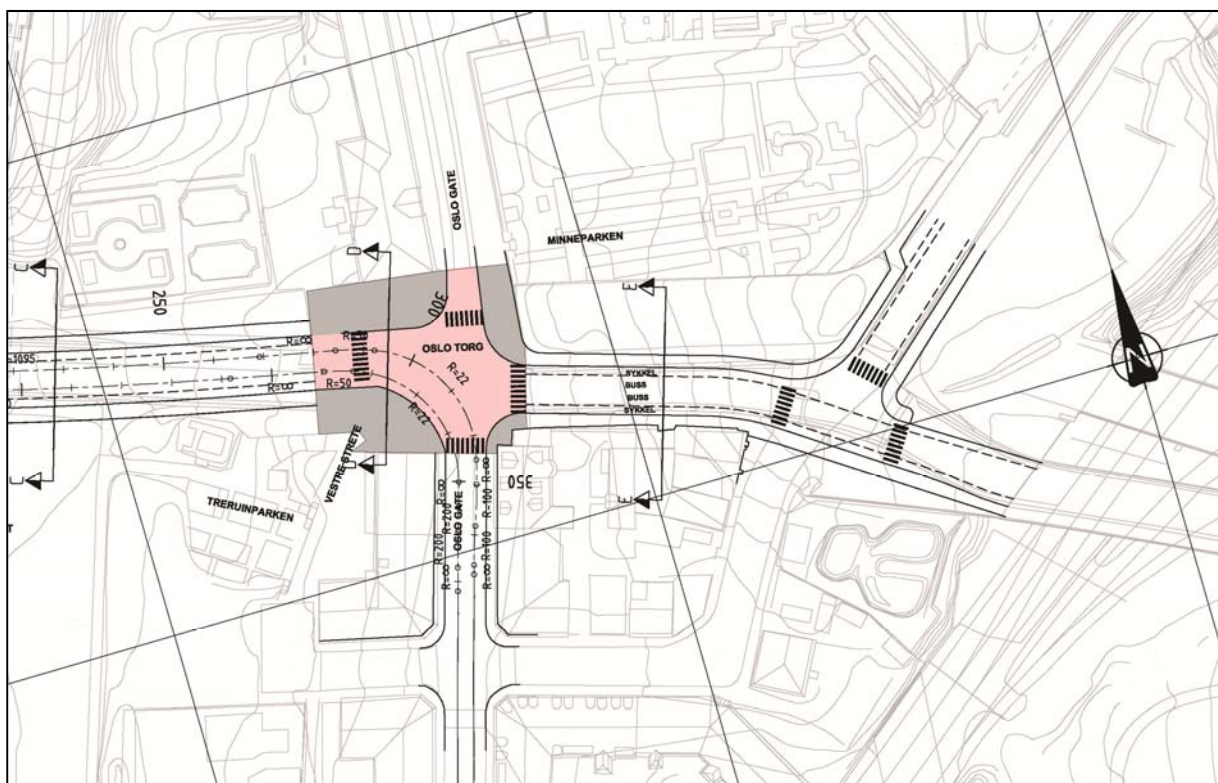
Riksantikvaren vil behandle reguleringsplanen som en dispensasjonssøknad fra kulturminneloven. Riksantikvaren kan da gi dispensasjon under forutsetning av at reglene for graving og kulturlag ivaretas under prosjektering og bygging. Reguleringsplanbestemmelsene sikrer ivaretagelse av reglene gjennom presiseringer i § 6 om hensynssone.

Overordnet vil tiltaket ha en positiv effekt for kulturmiljø og bomiljø i forhold til dagens situasjon, ved at gjennomgangstrafikken i Bispegata reduseres til kun å omfatte kollektivtransport. Dette gjelder forhold som støy, forurensning og opplevelsen av trafikk som barriere mellom de ulike delene av Gamlebyen. Dagens Bispegate bærer også preg av en rekke provisoriske og visuelt skjemmende tiltak. Det forutsettes at nye tiltak utformes med høy estetisk kvalitet, og at gatas samlede visuelle uttrykk vil framstå som en klar forbedring i forhold til dagens situasjon.

Redusert gjennomgangstrafikk i Bispegata vil innvirke positivt på muligheter for bedre visuell og fysisk sammenheng mellom Minneparken og over mot Vestre strete og Middelalderparken. Økt kollektivbelastning gjennom området kan anses som noe negativt i forhold til dagens situasjon, men er i tråd med gjeldende regulering.

Forslagets utforming av Bispegata, med et brudd i linjeføringen ved Oslo gate, er positivt for forståelsen og lesbarheten av de gamle veistrukturane i Gamlebyen: Videre er det positivt at forslaget legger til rette for en opparbeidelse av krysset Bispegata/Oslo gate som en sammenhengende flate med referanser til Oslo torg, selv om detaljutformingen må ta hensyn til at trikkelinjer, buss og bil, i tillegg til gående, må krysse torget.

Det vurderes som positivt at planforslaget legger til rette for parkmessig opparbeidelse av områdene nord for Bispegata fra Oslo gate og opp til Dyvekes vei, og gjennom dette også til rette for utvidelse av Minneparken sydover.



Figur 31 Forslag til geometri for strekningen forbi Oslo Ladegård og østover mot Dyvekes vei. (Ill: Sweco)

Planområdet ligger i sin helhet innenfor Middelalderbyen Oslo, som er et automatisk fredet kulturmiljø, jfr kulturminnelovens § 4. Fredningen gjelder inntil de berørte arealene er arkeologisk undersøkt etter Riksantikvarens betingelser for dispensasjon fra loven. Det må påregnes at tiltaket vil medføre inngrep i grunnen dypere enn 0,5 m, og som vil kreve dispensasjon fra kulturminneloven.

Mellom Oslo gate og brua over Klypensporet vil den nye Bispegata ha tilnærmet samme eller smalere tverrsnitt i forhold til dagens situasjon, avhengig om man i dagens situasjon regner med det provisoriske bussfeltet langs Ladegården på gatas nordside. For at trikkelinje skal gå klar av

murgården i Oslo gate 15, må den nye Bispegata skyves noe over mot nord. Det er usikkert om dette medfører konsekvenser for ruinene etter Bispeborgens sydfløy. Forskyvning nordover medfører imidlertid at hensynet til Steinkjelleren er ivarettatt.

Forslaget gir ingen negative konsekvenser for kulturminner langs Oslo gate.

Krav til holdeplasser med separate bussfiler medfører en økning av gatebredden fra Klypensporet og vestover til krysset mot det nye veisystemet i Bjørvika. Ved å trekke gata nordover, får dette helt minimale konsekvenser for Middelalderparkens arealer. Forslaget frigjør arealer på Bispegatas sydside og legger som sådan til rette for en mulig forlengelse av vannspeilet nordover.

Bispegata får en variasjon i gatebredde og utforming på strekket fra Oslo gate og ned til Bjørvika, som sammen med beplantning, holdeplassinstallasjoner, master osv, bidrar negativt ved å redusere lesbarheten og historieforståelsen av Bispegata som trasé for den opprinnelige Bispeallmenningen.

Tidlig i planprosessen ble det diskutert om det var mulig å gi Bispegata en retning som i størst mulig grad kunne ta opp i seg retningen til den gamle Bispeallmenningen, og dermed bidra til gjøre Bispeallmenningen bedre lesbar som gammel veistruktur. Det ble i konsulentgruppa konkludert med at kravet til gatebredder, koblingen til gatesystemet i Bjørvika, samt gatas utforming med rabatter, master, beplantning osv. uansett ville vanskeliggjøre denne lesbarheten. Likevel ligger Bispeallmenningens opprinnelige trasé, som var vesentlig smalere enn dagens gate og stanset ved vannspeilet, i alt vesentlig innenfor grensene for regulert trasé. Bedre synliggjøring av Bispeallmenningens opprinnelige bredde og retning må derfor bli en del av et senere arbeid med en eventuell helhetlig plan for synliggjøring av de middelalderske veistrukturane. For eksempel som en markering i veibanen slik det er gjort for Nordre strete lenger nord i Oslo gate.

### **Miljøfaglige forhold**

Planforslaget har ikke negative konsekvenser i forhold til biologisk mangfold.

Det bør utføres detaljerte støyberegninger av utendørs og innendørs støyforhold i en senere fase. Selv om støyforholdene ikke endres betydelig, eller også dersom støyen reduseres, er tiltakshaver pliktig til å gjennomføre nødvendige støyreduserende tiltak der støyfølsom bebyggelse ligger i rød støysone. T-1442s veileder TA-2115 (side 107-108) utdyper:

”Der utbedringen ikke gir merkbar støyøkning, men de anbefalte støygrensene fra før er overskredet for eksisterende støyfølsom bebyggelse, bør det også alltid gjennomføres avbøtende tiltak. For rene miljøtiltak og gang-/sykkelvegtiltak som ikke endrer støyforholdene, bør det godtas at utbygger slipper støyutredning og avbøtende tiltak. Imidlertid bør det alltid gjøres støyutredning og avbøtende tiltak når støyfølsom bebyggelse ligger i rød sone.”

Vanlig praksis for slike prosjekter er at det gis støytiltak for boliger som har utendørs lydnivå ( $L_{den}$ ) i rød støysone, og som også har døgnekvivalent innendørs lydnivå ( $L_{ekv}$ ) over 35 dBA. I ”Konsekvensanalyse for kollektivtrafikktiltak i Bispegata” (Asplan Viak, 2009) er det beregnet at det vil være overskridelser av denne grensen i ca 40 boenheter i Bispegata, samt enkelte boenheter i sidegatene med bebyggelse inntil reguleringsområdet. Støykonsekvensene for boligene her bør detaljberegnes, der både støy fra veg- og skinnegående trafikk inkluderes, og på bakgrunn av beregningene kartlegge eventuelt behov for støyreduserende tiltak.

Det forutsettes at det er forurensede masser i området, noe som utløser krav om tiltaksplan. Tiltaket vil utløse krav om opprydding i forurensede masser i henhold til det som er nevnt i tiltaksplanen. Det vil dermed ha positiv innvirkning på miljøet.

### Trafikkforhold

Planforslaget for Bispegata er analysert i 2 varianter med Arups gate henholdsvis åpen for gjennomkjøringstrafikk (alternativ 1) og stengt for gjennomkjøringstrafikk (alternativ 2). Resultatet av analysen er vist i Figur 32.



Figur 32 Illustrasjonen viser beregnet døgntrafikk (ÅDT) for Gamlebyen med Arups gate åpen for gjennomkjøringstrafikk (alternativ 1, til venstre) og stengt for gjennomkjøringstrafikk (alternativ 2, til høyre). (Ill: Fra "Reguleringsplan Bispegata, Trafikale vurderinger", Sweco 4.11.2010).

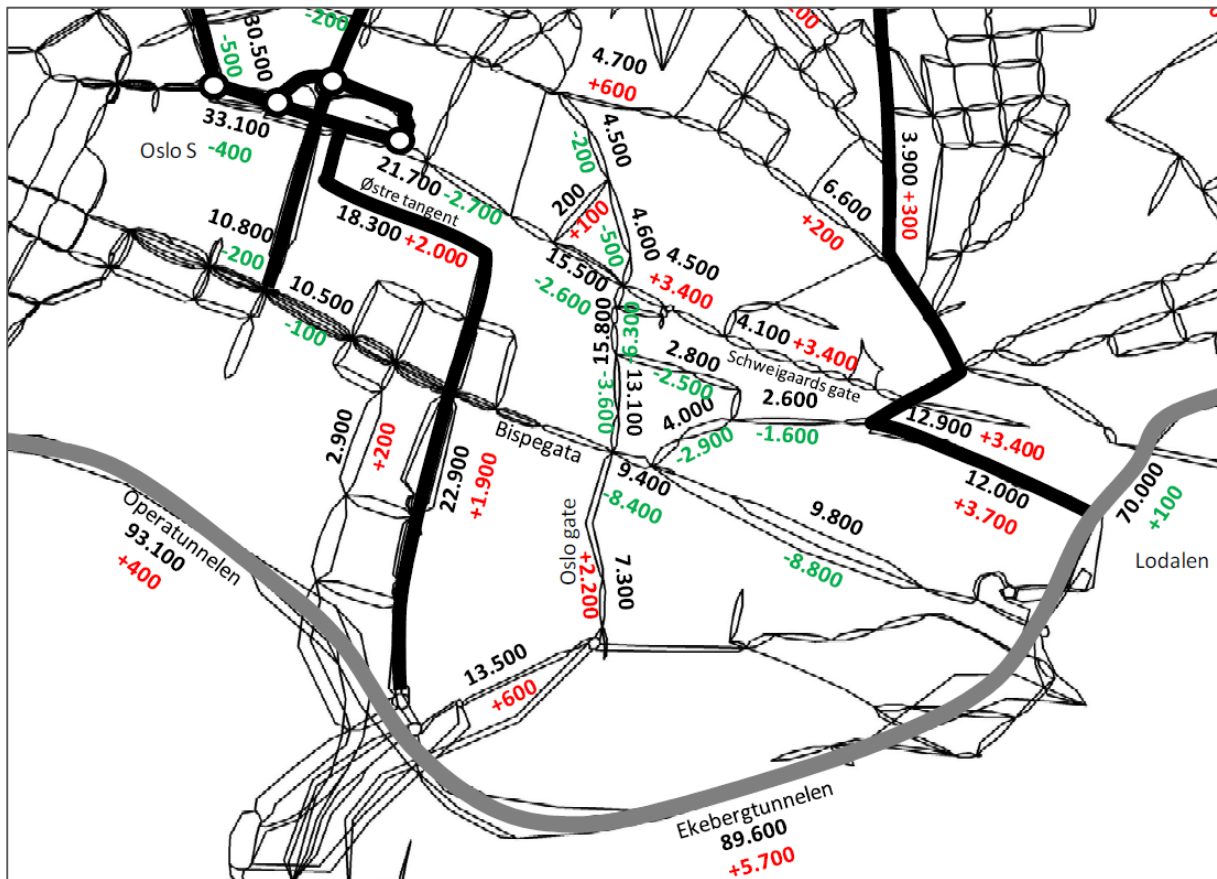
Analysen viser at det kan bli betydelig gjennomkjøringstrafikk i Arups gate (6900 ÅDT) hvis ikke endringene i Bispegata kombineres med tiltak mot uønsket gjennomkjøringstrafikk i Arups gate. Reguleringsplanforslaget omfatter derfor krav til tiltak i Arups gate mot uønsket gjennomkjøringstrafikk, og det er dette som er lagt til grunn ved vurdering av trafikale konsekvenser av planforslaget i de etterfølgende kapitler (dvs. Contram - alternativ 2).

I trafikkmodellberegningene er referansealternativet, alternativ 0, definert som fremtidig situasjon med ferdig utbygd Bjørvika i henhold til Reguleringsplan for Bjørvika-Bispevika-Lohavn, vedtatt 27.08.2003, men med endring fra tre til to felt i sørgående retning i Kong Håkon 5.s gate (i henhold til gjeldende byggeplan). Referansealternativet innebærer at det er etablert kollektivgate i Bispegata mellom Dronning Eufemias gate og Oslo gate, og bommen i Oslo gate er fjernet.

Contram beregner noen totaltall for hele modellområdet som viser totalt trafikkarbeid (kjøretøykilometer), tidsforbruk (kjøretøytimer) og gjennomsnittlig hastighet i veinettet. Naturlig nok viser resultatene økt utkjørt distanse og økt tidsforbruk for planforslaget sammenlignet med alternativ 0, da tiltakene er av negativ karakter for biltrafikken fordi Bispegata stenges mellom St. Halvards gate og Oslo gate.

Døgntrafikkberegninger på bakgrunn av Contram er beheftet med betydelig usikkerhet. Som for alle resultater fra Contram er det best å vurdere de relative forskjellene mellom alternativene istedenfor absolutte verdier. Figuren nedenfor viser et utsnitt fra differanseplott for døgntrafikk som følge av planforslaget for Bispegata.





Figur 33 Differanseplott for døgntrafikk (ÅDT) som viser beregnet effekt av planforslaget for Bispegata. Grønne tall viser reduksjon og røde tall viser økning i trafikkmengde i forhold til referansesituasjon, alternativ 0 (Ill: Fra "Trafikale vurderinger, Reguleringsplanforslag for Bispegata sett i sammenheng med løsning for Kong Håkon 5.s gate", Sweco januar 2011).

Beregningene viser at stenging av østre del av Bispegata for biltrafikk overfører trafikk både til andre eksisterende gater i indre by og til hovedveisystemet.

Sammenlignet med referansealternativet (alternativ 0) medfører planforslaget betydelig trafikkreduksjon i Dyvekes vei, Arups gate, St. Halvards gate og Oslo gate nord for Bispegata.

Trafikkbelastningen øker betydelig i Schweigaards gate øst for Oslo gate, i Oslo gate sør for Bispegata og i Kværnerveien (Galgebergetforbindelsen).

For Schweigaards gate er det beregnet en økning fra 4500 til 7900 ÅDT. I Trafikkplan for Bydel Gamle Oslo (se avsnitt *Andre planer og vedtak* side 21) er det foreslått å stenge Schweigaards gate ved Harald Hårådes plass. Dersom dette tiltaket blir vedtatt, vil det løse utfordringen med økt trafikk i Schweigaards gate, men kan gi noe økt trafikk i Åkebergveien.

Ved etablering av foreslått holdeplass for buss og trikk, samt å regulere Bispegata til kollektivgate har forslaget positive konsekvenser i forhold til at det sikrer god fremkommelighet for kollektivtrafikk.

### Risiko- og sårbarhet

Det er utarbeidet en ROS-sjekkliste for planen, i tillegg til egen risikovurdering for trafikksikkerhet og trikk. Dette er dokumentert i følgende dokumenter vedlagt planbeskrivelsen:

- 1) Notat: Risiko- og sårbarhetsanalyse – reguleringsplan Bispegata, Samferdselsetaten, 18.02.2011.
- 2) Rapport: Risikoanalyserapport Ny trase i Bispegata, Oslotrikken, 12.01.2011.

Temaene *trafiksikkerhet og trikk og kulturminner, objekter med stor kulturhistorisk verdi* er vurdert særskilt. ROS-analysen viser at foreslått reguleringsplan ikke vil gi økt risiko og sårbarhet i planområdet. Flere forhold bidrar til redusert risiko.

I forhold til kulturminner, objekter med kulturhistorisk verdi er det i analysen identifisert følgende tiltak som må følges opp i videre prosess:

- 1.1 Fundamentering av trikk med ny metode i henhold til Teknisk regelverk fra Sporveien.
- 2.1 Det utarbeides kartfremstillinger som viser dybdeinformasjon om kulturlag og infrastruktur.
- 2.2 Reguleringsplanbestemmelsene presiseres slik at disse ivaretar kravet om håndtering av kulturlag i byggefasen.
- 2.3 Riksantikvaren involveres i prosjekteringsfasen dersom ulike valg av løsninger kan påvirke konflikt mellom teknisk infrastruktur og kulturlag.

Tiltak 1.1 og 2.3 følges opp i prosjekteringsfasen. Oppfølging av tiltak 2.1 og 2.2 er dokumentert i forslagsstillers planbeskrivelse kapittel 8, Verneinteresser – konsekvenser for kulturminner og kulturmiljø, og i reguleringsplanbestemmelsene § 6.

### **Sosial infrastruktur**

Planforslaget legger også til rette for økte arealer til park ved Middelalderparken, Ladegården og St. Halvardskatedralen og torgareal for etablering av Oslo torg. Dette gir positive konsekvenser i forhold til kulturminneformidling og etablering av lokalt samlingssted for beboere i Gamlebyen.

### **Teknisk infrastruktur**

Planforslaget har ikke inkludert arealer i tilknytning til museumstomt nord for Bispegata eller Follobanen, men har forholdt seg til pågående planer for disse arealene underveis i planprosessen.

### **Stedsutvikling**

Planforslaget har positive konsekvenser i forhold til områdeutvikling ved at det legger til rette for utvidelse av flere parkarealer og etablering av Oslo torg.

### **Barns interesser**

Planforslaget legger til rette for flere parkarealer og torg. Gode gangarealer, aktivitetsareal og grøntareal vil være positivt for barn og unge i Gamlebyen. I tillegg tilrettelegger planforslaget for bedre kulturminneformidling som kan ha positiv konsekvens i forhold til historieformidling til barn og unge.

### **Universell utforming**

Planforslaget legger til rette for etablering av gode holdeplassløsninger i forhold til funksjonshemmede, orienteringshemmede og bevegelseshemmede. Det er lagt til rette for god bredde og trinnfri løsning i forhold til fremkommelighet, god lesbarhet i forhold til samlokalisering av holdeplass for buss og trikk. Planforslaget sikrer tilgjengelighet for alle i forhold til viktige publikumsrettede, allmenntilgjengelige eller offentlige funksjoner. På torgarealet legges det opp til kantsteinsvis som fungerer som en naturlig ledelinje. Ytterligere detaljering må løses i byggeplan. Løsningene som foreslås i planforslaget har i hovedsak positive konsekvenser i forhold til universell utforming.

### **Juridiske forhold**

Det skal iverksettes tiltak slik at det ikke er mulig med gjennomkjøringstrafikk i Arups gate. Dette for at planforslaget ikke skal medføre negative konsekvenser i forhold til økt gjennomkjøringstrafikk i tilknytning til Gamlebyen skole.

### **Interessekonflikter**

Det er interessekonflikter mellom de som ønsker bevaring av kulturminner og kulturmiljø og de som ønsker god fremkommelighet for trikk, buss og sykkel gjennom planområdet. I tillegg er det interessekonflikter i forhold til trafikkmengder for bil, buss og trikk som, med dagens premisser, vil gå gjennom planområdet. Spesielt gjelder dette for Oslo torg.

### **Andre forhold**

Gjennomføring av anleggsperioden søkes koordinert med Jernbaneverkets bygging av kulvert for Follobanen, og Statens vegvesens pågående bygging av nytt veisystem i Bjørvika. Detaljert gjennomføring av anleggsarbeidene vil planlegges i byggeplanfasen.

I anleggsperioden vil gjennomkjøringstrafikk i Bispegata måtte begrenses. I henhold til planforslaget skal Bispegata stenges for gjennomkjøring for vanlig biltrafikk. Denne stengningen kan gjennomføres ved oppstart av anleggsarbeidene. Bispegata skal i størst mulig grad holdes åpen for busstrafikk i anleggsperioden. Det kan bli nødvendig å stenge gata helt i kortere perioder ved omfattende anleggsarbeid og i overganger mellom ulike anleggsfaser.

Ved bygging av Bispegata er det behov for riggarealer; en brakkerigg for kontorer samt en anleggsrigg for maskiner og utstyr. Det er ikke funnet hensiktsmessig å regulere inn midlertidige riggarealer i reguleringsplanen. På grunn av koordineringen mellom Follobanen og Bispegata vil det være vanskelig å angi de mest optimale riggarealene for Bispegata på et tidlig tidspunkt.

I dialog med Jernbaneverket er det vurdert at det vil finnes løsninger for riggområde for Bispegata innenfor dagens vegareal, ved tilstøtende parkarealer og i forbindelse med Jernbaneverkets planlagte riggarealer for Follobanen. Eksakt plassering av riggområder vil koordineres under byggeplanarbeidet.

## **9. ILLUSTRASJONER**

Følgende illustrasjoner, som ikke er gjenstand for vedtak og derfor ikke juridisk bindende, viser en mulig maksimal utbygging iht. forslaget.



MERKNADER

- Betong (ferskalt med planker)
  - Tretekter i betong (markering av strete)
  - Benk
  - Gjerde/rekkverk
  - Planavgrensning
  - Regulert adkomst
- 
- Nytt grøntområde
  - Vann
  - Asfalt terreau
  - Asfalt gate
  - Grus

TEGNFORKLARING

- Eksisterende trær
- Nytt tre, pryddruekuler
- Eas. tre i jernes og regulert aksisme
- Må avklares i byggeplanfase i samarbeid med BYM
- Eksisterende grøntområde

Oslo kommune, Bymiljøetaten		Utvalgt	Ark. No.	16/27201
Reguleringsplan Biogata	Plan No.	ES0	Rev.	A1
FORPÅRBEID OG VEIETASJEN	Oppr. No.	58	Utvalgt	
DELPLAN	Oppr. No.	252921	Utvalgt	
BSEBATA OG OSLO TORG	Oppr. No.	001	Utvalgt	00
<b>SWECO</b>				

PROSJEKTLEDER: SIVILINGENIØR HANNE KROGVEI, SWECO



**TEGNINGSLÅRING**

- Eksisterende trer
- Nytt tre, prydebar
- Eks. tre fjernes pga regulert siktzone
- På akteres i byggesaks samedad med BYM
- Eksisterende grønnområde
- Nytt grønnområde
- Vann
- Asfalt torrau
- Asfalt gate
- Grus

**MERKNADER**

- Beløng (forskaet med planker)
- Trekker i betong (markering av strete)
- Bøkk
- Gjerdetrekverk
- Planegrensning
- Regulert akkomst

Prosjekt	Oslo kommune, Bymiljøetaten	Skala	1:500	Dato	10/12/2015
Oppdragsgiver	Reguleringstjenesten	Blad	A1		
Prosjektleder	ERIK V. VEITASSEN	Oppdragsnr.	252921		
Byrådgiver	BETA PLAN				
Byrådgiver	BETRYGTA OG OSLO TORG				
Byrådgiver	SWECO				

