

Byrådsavdeling for byutvikling
Rådhuset
0037 Oslo

Deres ref.: 2014/5621

Vår saksbehandler: Are Eriksen (are.eriksen@getmail.no)

Oslo, 29. desember 2014

FASTSETTELSE AV PLANPROGRAM OSLO S – GANGKULVERT LANGS AKERSELVA UNDER SPORENE

Forslag til planprogram for Oslo S ble 15. desember 2014 forelagt Byrådsavdeling for byutvikling slik at PBE kan fastsette det endelige planprogrammet. I felles merknadsbrev av 14. april 2014 (vedlagt) kom Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner med en rekke innspill til forslaget til planprogram for Oslo S. Flere av innspillene er etter vårt syn fulgt opp på en utilstrekkelig måte. Det gjelder fremfor alt vårt ønske om en grundigere utredning (i form av en tilleggsutredning) av spørsmålet om å etablere en gangkulvert langs Akerselva under jernbanesporene på Oslo S. **Vi anmoder byrådsavdelingen om å be PBE tilleggsutrede spørsmålet om gangkulvert langs Akerselva.**

Plansamarbeidets utredning av spørsmålet om gangkulvert langs Akerselva

På oppdrag fra Plansamarbeidet for Oslo S (JBV, PBE, BYM, Statens vegvesen, Ruter, Rom Eiendom og Akershus fylkeskommune) drøftet Rambøll i delutredning C av 12. desember 2012 mulighetene for å gjenåpne Akerselva fra Vaterlandsparken til nordsiden av jernbanens sporområde og mulighetene for å etablere en gangkulvert langs Akerselva under sporområdet med direkte oppgang til plattformene på Oslo S. Rambøll konkluderte med at det er mulig å åpne Akerselva helt ned til sporområdet, og at det er teknisk mulig å etablere gangkulvert under sporområdet både vest for og øst for dagens to elvekulverter. Til forskjell fra studien som Rambøll utførte på oppdrag av Oslo Elveforum i mars 2008, der det ble skissert en enkel og flomutsatt gangveiløsning inne i den østre Akerselvkulverten, uten noen oppgang til plattformene på Oslo S, var det nå snakk om en bred, separat gangkulvert med flomsikre vinduer inn mot elvekulverten, trapp og heis opp til alle plattformene og lange ramper med universell utforming i gangkulvertens forlengelse langs Akerselva mot nord og sør.

I sin rapport av august 2013 anbefalte Plansamarbeidet at det ikke etableres noen gangkulvert langs Akerselva i forbindelse med den planlagte ombyggingen av Oslo S, men at det legges til rette for en eventuell fremtidig etablering av en gangkulvert under sporområdet. Plansamarbeidet argumenterte i rapporten med at gangkulvert langs Akerselva med plattformatomster «gir store driftsforstyrrelser for togtrafikken, og høye investeringskostnader», og at det finnes «gode alternativer til en østre adkomst til plattformene». Også i forslaget til planprogram for Oslo S, som ble lagt ut til offentlig ettersyn i april 2014, ble det konkludert på samme måte.

Sammendrag av våre merknader til spørsmålet om gangkulvert langs Akerselva

I merknadsbrev av 14. april 2014 til forslaget til planprogram hevdet Oslo Elveforum og MAV, under henvisning til Rambøll-rapporten og en COWI-rapport, at kostnadene ved å etablere en gangkulvert langs Akerselva må antas å være i samme størrelsesorden som kostnadene knyttet til den planlagte utvidelsen av dagens gangkulvert lenger inn mot Stasjonshallen. Vi påpekte også at dersom gangkulverten langs Akerselva bygges samtidig med utvidelsen av kulverten inn mot Stasjonshallen, så vil dette ikke skape ytterligere driftsforstyrrelser for seks av de sju planlagte byggetrinnene. Vi antok at ved en god samordning med byggingen av Follobanen, byggingen av ny bussterminal over

sporområdet og utvidelsen av dagens gangkulvert inn mot Stasjonshallen, vil det å bygge gangkulvert langs Akerselva ikke føre til at driftsforstyrrelsene i togtrafikken ved Oslo S varer lengre enn de uansett vil måtte gjøre. Vi påpekte at gangkulverten langs Akerselva antakelig aldri vil bli bygd dersom den ikke bygges samtidig med den nye bussterminalen og utvidelsen av dagens gangkulvert. Oslo Elveforum og MAV viste her til at det å bygge gangkulverten langs Akerselva på et senere tidspunkt vil bli svært kostbart, grunnet store forstyrrelser for togtrafikken. Bygges gangkulverten nå, unngår man to runder med kostbare driftsforstyrrelser.

Rambølls rapport drøftet ingen andre løsninger for gangkulvertens møte med omgivelsene nord og sør for sporområdet enn lange ramper med stigningsforhold 1 : 20 opp til Biskop Gunnerus' gate i nord og Dronning Eufemias gate i sør. Vi fremholdt at de lange rampene hadde en rekke ulemper også ut over det å etablere en dyp og skjemmende skjæring langs Akerselva. Nord for sporområdet vil eksempelvis rampa, slik Rambøll selv påpekte i sin rapport, «komme opp midt i det planlagte adkomstarealet / forplassen til KLP-bygningen og dele arealet i to» (s. 16). Denne rampa legger samtidig beslag på arealer som kunne ha vært brukt til å åpne Akerselva vest for dagens elvekulverter på strekningen fra sporområdet til Biskop Gunnerus' gate.

Vi anbefalte følgelig å bruke trapp i kombinasjon med heis ikke bare opp til perrongene på Oslo S, slik Rambøll foreslo, men også mot nord og sør i gangkulvertens forlengelse. For å sikre korte og effektive forbindelser til togplattformene og den planlagte bussterminalen på lokk over sporene anbefalte vi å legge gangkulverten på vestsiden av Akerselva. Nord for sporområdet anbefalte vi å avslutte gangkulverten med trapp og heis rett nord for den planlagte innkjøringen til KLP-bygget fra rundkjøringen i Østre Tangent. Sør for sporområdet anbefalte vi å avslutte gangkulverten med trapp og heis rett sør for felt B25d, dvs. umiddelbart sør for den planlagte bilrampa fra rundkjøringen øst for Akerselva ned til parkeringskjelleren vest for Akerselva. Dette gir gode gangforbindelser både mot nord, nordøst og øst fra kulvertens nordre avslutning, og både mot sørvest, sør, sørøst og øst fra kulvertens søndre avslutning.

Vi gjorde oppmerksom på at gangkulvert langs Akerselva ikke var lagt inn i noen av de beregningene som er gjort av personstrømmer, destinasjoner og byttemønstre på Oslo S, og heller ikke i noen av analysene i kapasitets- og sikkerhetsutredningen for personflyt på plattformene på Oslo S. Vi påpekte viktigheten av en østre utgang fra plattformene. Jf. at en modellkjøring basert på de forutsetningene som Rambøll selv la inn i sin modell, vil vise at korteste forbindelse for alle passasjerer som kommer fra perrongene på Oslo S (uansett hvilken perrong toget kjører inn til og uansett hvor på perrongen passasjerene går av toget) og skal til et sted øst for Akerselva, f.eks. til buss/trikk i Dronning Eufemias gate, vil være via trapp/heis ned til kulverten langs Akerselva. En analyse av personflyt på perrongene vil trolig vise at det å etablere atkomst til plattformene fra gangkulverten langs elva vil gi både lavest gjennomsnittstetthet og lavest makstetthet av personer på den vestlige delen av plattformene, det vil si den trafikk- og sikkerhetsmessige mest problematiske delen av perrongene. Gangkulvert langs Akerselva sikrer også gode rømningsveier mot øst fra alle plattformene.

Vi understreket at gangkulvert langs Akerselva vil bli en svært viktig forbindelseslinje fra Grønland til Oslo S, Munch-museet og sjøen, og fra Bjørvika til Oslo S og Grønland, og også vil bety svært mye for turveilen langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden. Vi viste også til at en gangkulvert langs Akerselva vil bli langt mer attraktiv for gående enn Nylandsbrua vil kunne bli.

I merknadsbrevet hevdet vi kort sagt at driftsforstyrrelsene og de økonomiske kostnadene knyttet til byggingen av gangkulvert langs Akerselva er sterkt overvurdert, og at nytten av gangkulverten er sterkt undervurdert. Vi ba derfor om at kostnadene (driftsmessige så vel som økonomiske) ved og

nytt av å etablere en gangkulvert langs vestsiden av Akerselva med trappe- og heisløsning mot nord og sør måtte utredes nærmere.

Forslagsstillernes og PBEs håndtering av våre merknader

Planprogrammets forslagsstillere (Ruter, KLP Eiendom og Rom Eiendom) unnlot i sine merknader av 3. juli 2014 til vår høringsuttalelse helt å gå inn på vår argumentasjon og nøyde seg med å uttale at «den foreslåtte gangkulverten har vært vurdert og anbefales ikke vurdert på nytt i forbindelse med dette planprogrammet» (PBE-sak 201308290, dok. 69, fil 4, s. 22).

PBE unnlot også å ta stilling til våre anførsler i sine kommentarer til vår høringsuttalelse:

Oslo Elveforum hevder i sin uttalelse at en ny gangkulvert langs Akerselv-kulverten er billigere å bygge og har større nytte enn vurdert i Plansamarbeidets hovedrapport (august 2013). PBE kommenterer ikke dette utover å gjengi anbefalingen fra Plansamarbeidet, som sa at etablering av gangkulvert med adkomst til plattformene gir store driftsforstyrrelser for togdriften, og høye investeringskostnader. Samtidig finnes det gode alternativer til en østre adkomst til plattformene. Gangkulverten ble derfor ikke prioritert som del av helhetsgrepet for Oslo S. Tiltak bør imidlertid ikke være til hinder for [at] en gangforbindelse under sporområdet i tilknytning til Akerselva eventuelt kan gjennomføres på et senere tidspunkt, og dette bør presiseres i planprogrammet spesielt hva gjelder BG14b-prosjektet. (Fil 4, s. 32)

Verken forslagsstillerne eller PBE har med andre ord gått konkret inn på anførsle i vårt merknadsbrev, selv om både forslagsstillerne og PBE plikter å gjøre dette. Spesielt er det betenkelig at PBE nøyter seg med «å gjengi anbefalingen fra Plansamarbeidet» av august 2013 og helt unnlater å foreta en selvstendig vurdering av vår argumentasjon fra april 2014. PBE skal se til at også allmennhetens interesser ivaretas i plansaker. Dette er spesielt viktig for et så sentralt og så sterkt trafikkert område som Oslo S. Når PBE gjengir argumentet om at det finnes «gode alternativer til en østre adkomst til plattformene», må det være et minstekrav at PBE spør seg selv hvem alternativene til en østre atkomst er gode for: alle togpassasjerene eller eventuelle kommersielle aktører? Det er ingen tvil om at mer enn én av forslagsstillerne KLP Eiendom, ROM Eiendom og Ruter økonomisk sett er tjent med at det ikke blir noen gangkulvert langs Akerselva, og at atkomstene til plattformene legges via KLPs planlagte bygg, ROMs planlagte stasjonshall og Ruters planlagte bussterminal.

Byrådsavdelingen bør be om en tilleggsutredning

En gangkulvert langs Akerselvas vestside med trapp og heis opp til alle perrongene på Oslo S vil være et viktig supplement til de øvrige atkomstene til plattformene og vil være av stor nytte for mange av passasjerene. Samtidig vil kulverten etablere en viktig gangforbindelse mellom Grønland og Bjørvika, dvs. blant annet til Dronning Eufemias gate, Havnepromenaden, Operaen og Lambda. Gangkulverten gjør det mulig å få på plass en sammenhengende turveilenke langs Akerselva fra Maridalsvannet til fjorden. Jf. at Akerselva nå er åpnet fra Dronning Eufemias gate opp mot sørsiden av sporområdet, samtidig som planene for partiet fra nordsiden av sporområdet til Vaterlandsparken gjør det mulig å åpne Akerselva med turveifølge også på hele denne strekningen. Det ville da være meningsløst om sporområdet skulle forbli en propp i det sammenhengende turveidraket langs Akerselva.

Vi anmoder Byrådsavdeling for byutvikling om å be PBE lage en tilleggsutredning som nærmere drøfter nytten av og kostnadene av økonomisk og annen art ved å etablere en gangkulvert langs Akerselva (umiddelbart vest for vestre elvekulvert) under jernbanens sporområde, med trapp og heis opp til alle plattformene på Oslo S og trapp og heis i kulvertens forlengelse mot nord og sør. Vedlagt følger vårt forslag til utredningsprogram.

En tilleggsutredning er helt nødvendig for å få et skikkelig beslutningsgrunnlag i dette viktige spørsmålet. Uten en tilleggsutredning frykter vi at gangkulverten langs Akerselva aldri blir bygd. Kun å legge til rette for en fremtidig gangforbindelse under sporområdet er i praksis det samme som å skrinlegge alle planer om en gangforbindelse langs Akerselva på denne strekningen. I det minste inntil hele Oslo S eventuelt senkes eller flyttes en gang langt inn i fremtiden.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Ida Fossum Tønnessen (sign.)

Thronn Berge Larsen (sign.)

Vedlegg Merknadsbrev av 14. april 2014 fra Oslo Elveforum og
Miljøforeningen Akerselvas Venner
Forslag til utredningsprogram for gangkulvert langs Akerselva

Kopi Bydel Gamle Oslo
Bydel Sentrum c/o Bydel St. Hanshaugen
Akershus fylkeskommune
Riksantikvaren
Byantikvaren
Plan- og bygningsetaten
Bymiljøetaten
Byutviklingskomiteen
Oslo Byes Vel
Oslo og Omland Friluftsråd
Kontaktutvalget for velforeninger i Oslo