

Oslo, 15 januar 2020

Plan- og bygningsetaten, Oslo kommune
E-post

Deres ref.: 201414412-783

Forslag til områderegulering Skøyen: merknader ved nytt offentlig ettersyn

Vi viser til kunngjøring av nytt offentlig ettersyn av forslag til områderegulering for Skøyen 11.11.2019. Vi har kommentert tidligere versjoner av forslaget til områderegulering i dokumenter datert 7.9.2017 (dok. 344) og 11.5.2018 (dok. 570). For øvrig har vi siden sist skiftet navn fra «Frognerelvets Venner» til «Frognervassdragets Venner», som er et mer dekkende navn for foreningen.

Generelt

Frognervassdragets Venner anser Områdereguleringsplanen som en historisk mulighet til å ta viktige grep med hensyn til bydelens blågrønne struktur. En gjenåpning av Frognerelva gjør det mulig å etablere en turforbindelse mellom Frognerparken og Frognerkilen. For befolkningen og for turister og andre besøkende åpnes det for en sjelden mulighet til å kombinere kultur- og naturopplevelser. Dette byplanmessige grepet har en lang forhistorie og vil ha stor betydning, ikke bare for bydelene Ullern og Frogner, men for byen som helhet. Vi minner om at arbeidet for et blåere og grønnere Oslo går minst 100 år tilbake i tid, og at innpassing av byens parker i et radiært system («grønne fingre») ble introdusert allerede i mellomkrigstiden.

Et blågrønt bånd vest i Oslo

Forslaget til områderegulering for Skøyen kommer omtrent samtidig med planforslag for Majorstuen knutepunkt. Nærmere halvparten av sporområdet ved T-banestasjonen er tenkt benyttet til park, med en gjenåpnet Frognerelv.

Det er også presentert forslag om tunnel mellom Majorstuen og Blindern T-banestasjon. Dette muliggjør i så fall en gjenåpning av elva også i Frøenområdet. Med gjenåpninger på Skøyen, Majorstuen og Frøen vil Frognerelva kunne bli en felles referanse, en attraksjon og et viktig bindeledd mellom bydelene vest i Oslo. Vår visjon er en sammenhengende tursti langs Frognerelva og Sognavnsbekken, fra Frognerkilen til Sognsvann.

Økonomi

Uavhengig av hvilket alternativ som velges, vil planen kreve omfattende investeringer i teknisk infrastruktur. Men dette gir også muligheter til å tenke langsiktig og se de ulike prosjektene i sammenheng.

Vi har i vår uttalelse fra 2017 lagt vekt på at COWI i sin mulighetsstudie for gjenåpning av Frognerelva har lagt for stor vekt på dagens tekniske infrastruktur og de hindringene denne innebærer. En områdereguleringsplan som legger opp til flere arbeidsplasser og en

firedobling av befolkningen, innebærer nødvendigvis omfattende endringer i bygningsstruktur og i kommunikasjoner knyttet til vei- og gatenett. Dette har også konsekvenser for den tekniske infrastrukturen, ikke minst knyttet til rør og kabler for vann, avløp, fjernvarme, elektrisk strøm og elektronisk kommunikasjon.

Ved fastleggelse av byens blågrønne struktur bør det tenkes i et tidsperspektiv langt utover 2030. Med et slikt utgangspunkt, og med tanke på at det stort sett dreier seg om engangsinvesteringer, virker heller ikke kostnadene ved en elveåpning uoverstigelige.

Kommentarer til videre oppfølging og detaljregulering

Hovedpunkter i vår argumentasjon for en gjenåpning av Frognerelva er presentert i vår uttalelse av 7.9.2017. Vi viser til denne og går derfor ikke nærmere inn på disse punktene:

- Rekreasjonstilbud til en raskt voksende befolkning
- Forebygging av urbanflom og overvann

I denne uttalelsen fokuserer vi på følgende:

1. Gjenåpning av Frognerelva – behov for presisering
2. Valg av trasé for gjenåpnet elv
3. Elveløpet – kryssing av Drammensveien og jernbanen
4. Gjenåpning omkring E18/Bygdøylokket
5. Deltakelse i detaljregulering Skøyen

1. Gjenåpning av Frognerelva – behov for presisering

Kartskisser og enkeltformuleringer i forslaget tyder på at mål for bydelen er en gjenåpning av Frognerelvas nederste del. Likevel viser en nærmere lesing at det fortsatt er usikkert om elva vil bli gjenåpnet. Under Kapittel 4. Generelle bestemmelser står det bl.a.:

Eksisterende vassdrag skal holdes åpne. Lukkede vassdrag (deler av Frognerelva og deler av Hoffselva) skal i detaljregulering vurderes gjenåpnet og inngå som en ressurs i overvannshåndteringen. (s. 222)

At gjenåpningen skal vurderes på ny innebærer forlenget usikkerhet i oppfølging av planen. I den videre administrative og politiske behandlingen forventer vi forpliktende formuleringer som fjerner all tvil om at elva faktisk skal gjenåpnes. Når og hvordan dette skal skje, må selvsagt avklares i den videre prosessen.

2. Valg av trasé for gjenåpnet elv

Vi støtter nytt forslag om at det etableres en tverrforbindelse til Karenslyst, jf. målet om at en tursti blir lagt nærmest mulig til elva.

Vi støtter også forslaget om at Frognerelva tillates åpnet innenfor felt G11 og G10 (jf. kapittel om Grøntområder G10 (Frognerelvallmenningen sør) og G11 (Frognerelvallmenningen nord), s. 239). Dette betyr at elva kan gjenåpnes gjennom grøntdraget mellom Drammensveien 116 og 118, dvs. i bestemmelsesområde #14. Området er i planbestemmelsene definert som grønnstruktur, og i den samme reguleringen er det lagt til rette for turvei i området.

En slik plassering av traséen vil gi elva en framtrødende plass i lokalmiljøet og utgjøre et reelt rekreasjonstilbud, både for lokalbefolkningen og turgåere generelt, jf. illustrasjonen under av en mulig fremtidig løsning for elv og turvei i grøntområdet ved Katrinelund (S25).



Illustrasjonen over viser gjenåpnet elv over felt G10, mellom Drammensveien 116 og 118. På illustrasjonen under visualiserer vi ønsket gjenåpningstrasé for de ca. 550 meterne av Frognerelva som i dag er lukket i partiet nederst mot Frognerkilen og fjorden.



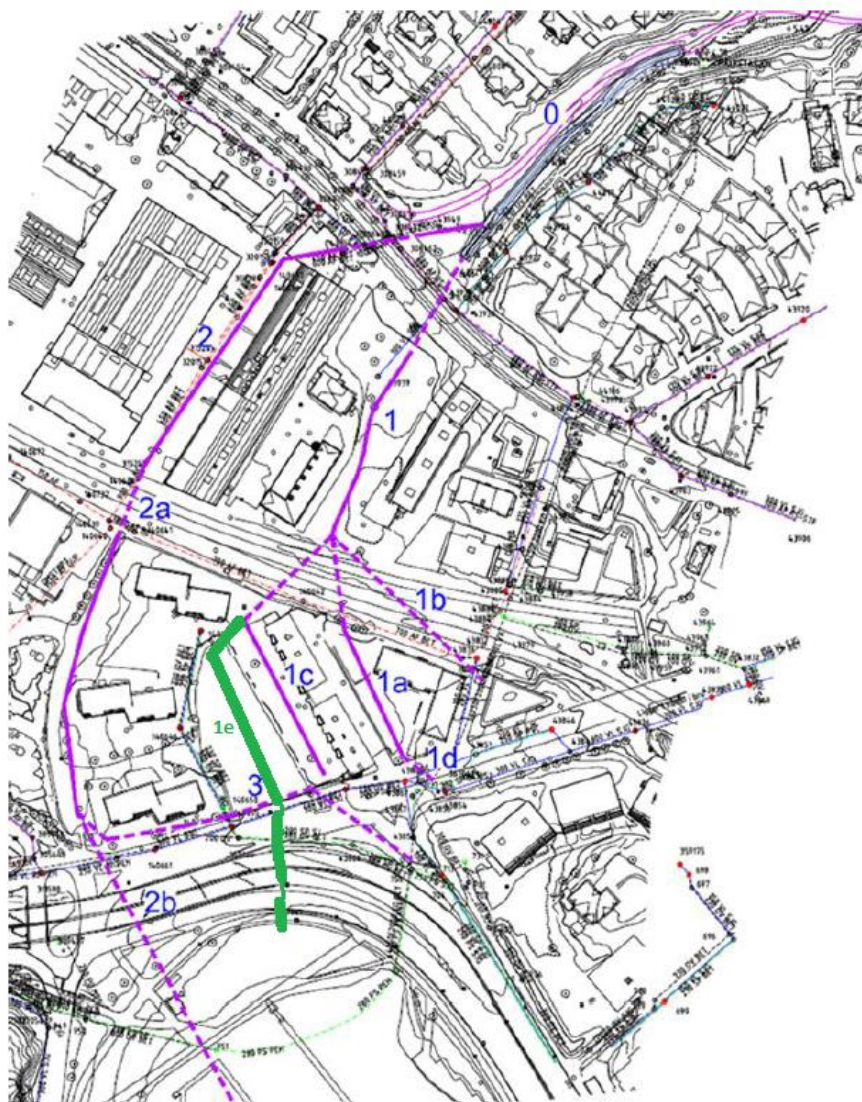
Dessverre går PBE i sitt forslag inn for en trasé som går gjennom bestemmelsesområdene #2 og #3, dvs. på vestsiden av Drammensveien 120 og Bygdøy allé 123, 125 og 127 (se avsnitt 2.6.3 Avhengigheter og rekkefølgekrav, s. 134). Selv om det legges opp til nytt torg T9 Thune (s. 60)

i området, vil dette uansett gjøre elva mer pregløs og mindre attraktiv.

Vi reagerer også på formuleringer som at «Frognerelva kan gjenåpnes, eller *gjenfortelles som en bymessig vannføring i historisk trasé*» (s. 124, vår utheving). Denne typen utsagn skaper usikkerhet, og fører til spørsmål om det egentlig dreier seg om en kunstig bekk, i likhet med

den som er etablert utenfor NVE-bygningen på Majorstua. At man opererer med begrep som «vannspeil» (s. 134), gjør ikke tvilen mindre. Vi forventer at dette blir nærmere avklart innen områdereguleringen legges fram til politisk behandling.

I valg av trasé opprettholder vi vårt forslag fra september 2017, der vi mellom COWIs foreslåtte traséer har lagt inn en ny trasé – 1e (markert med grønt) – der elveløpet etter kryssing av jernbanelinja føres over eiendommen Bygdøy allé 119, jf. oversiktsbildet under.



Bilde 7. Oversiktsbilde av alle utredede traséer

3. Elveløpet – kryssing av Drammensveien og jernbanen

Ved gjenåpning bør det etableres løsninger som muliggjør fiskevandring, både oppstrøms og nedstrøms. Dette er viktig for det biologiske mangfoldet, en kvalitet som er framhevet flere

steder i PBEs planforslag. En høydeforskjell på 4,8 meter fra elva går inn i nåværende kulvert ca. 150 meter oppstrøms Drammensveien og ned til Frognerkilen (en strekning på i alt ca. 550 meter), muliggjør selvfølgelig i elveløpet – uten dykkerledninger. I detaljreguleringen bør det etter vårt syn kun være aktuelt å vurdere kulvert på kortere strekninger:

- under Drammensveien
- under jernbanen
- under Bygdøy allé

Den største utfordringen blir sannsynligvis kryssing av jernbanelinjen og gjenåpnet elveløp fram til Frognerkilen. Kotekart viser at terrenget er høyere sør for jernbanen. Dette taler for at det legges en kulvert under jernbanelinjen og at denne føres fram til Bygdøy allé 119. En riving av garasjelegget her vil gjøre det mulig å forme terreng og elveløp mht koter og fall fram til Frognerkilen.

COWI legger i sin mulighetsstudie betydelig vekt på kravene om vertikal avstand (overdekning) til topp skinne for trikkspor og jernbanespor. I henhold til Bane NORs tekniske regelverk er det ingen spesifikke krav som tilsier at overdekningen skal være 2 meter, så lenge kulverten dimensjoneres for vannmengden. Kryssingen bør da kunne håndteres som en konstruksjon og legges 900 mm under skinneoverkant (SOK). Vi viser her til Bane NORs tekniske regelverk, pkt. 2.3 *Profiler på hardt underlag* under kapitlet *Overbygning/Prosjektering/Ballast*.

https://trv.banenor.no/wiki/Overbygning/Prosjektering/Ballast#Profiler_p.C3.A5_hardt_underlag

I det aktuelle området er det fire spor i bredden, to mot tunnelen og to mot Filipstad. Dette burde gjøre det mulig å forflytte traseen mens det bygges ny kulvert.

Vi vil også påpeke at denne delen av Drammensbanen ligger i et flomutsatt område, jf. hensynssonekart som er utarbeidet av PBE. Dette er forhold som Bane NOR nødvendigvis må ta hensyn til i sin videre planlegging, som følge av klimaendringer og stigende havnivå. Drammensbanen er landets mest trafikkerte jernbanestrekning, og driftsstopp her vil ha store samfunnsmessige ringvirkninger. Selv om det er teknisk og kostnadmessig krevende, vil et flomforebyggende tiltak være å heve banelegemet i det aktuelle området. Dette vil i så fall gjøre det langt enklere å få en god løsning for en gjenåpnet Frognerelva under jernbanen.

4. Gjenåpning omkring E18/Bygdøylokket

Vi har tidligere støttet forslaget om å legge E18 i tunnel, gjenåpne Frognerelva og å etablere et grøntdrag som skal forbinde Frognerparken med Frognerkilen og Bygdøylandet.

Revidert planforslag innebærer at man vil ha en kraftig barriere ved Bygdøylokket som skiller elveløpet og det tilknyttede grøntdraget fra parkdraget langs Frognerkilen og svekker muligheten for at planens intensjon om sammenhengende turveier kan innfris.

Dette kan løses ved at:

- E18 senkes innerst i Frognerkilen, så tungtrafikk kan passere uten omvei via Bygdøy allé
- Det legges et parkmessig lokk over en kortere strekning av E18
- Elva føres under Bygdøy allé og over lokket ned til fjorden, fremkommelig for fisk

Forslaget innebærer at det etableres en tunnel for E18 på ca 100 meter. Hvor dypt det er nødvendig å senke E18 må avklares i detaljreguleringen. Forslaget innebærer at eksisterende kulvert forlenges ca. 100 meter mot sør for å muliggjøre endringer og at den beholdes som avlastningskulvert for situasjoner knyttet til flom og overvann.

Vedlagt denne uttalelsen følger seks skisser som mer konkret viser hvordan en slik omlegging kan gjennomføres.

5. Deltakelse i detaljregulering Skøyen

I den videre oppfølgingen vil vi særlig vektlegge følgende:

- Reell gjenåpning av elva – uten løsninger som på symbolsk vis antyder gammel trasé
- Fri ferdsel av fisk, oppstrøms, så vel som nedstrøms
- Kantvegetasjon for å sikre økosystemet i og langs elva
- Tursti langs elva tilrettelagt for alle typer brukere

Disse betingelsene er i sterk grad knyttet til detaljreguleringen, og sammen med sameiene i området ber vi om å bli involvert når disse temaene kommer opp i den videre planleggingen.

Vår saksbehandler er Øyvind Fjeld.

Vennlig hilsen

Per Østvold
leder, Oslo Elveforum

Øyvind Fjeld
leder, Frognervassdragets Venner

Vedlegg

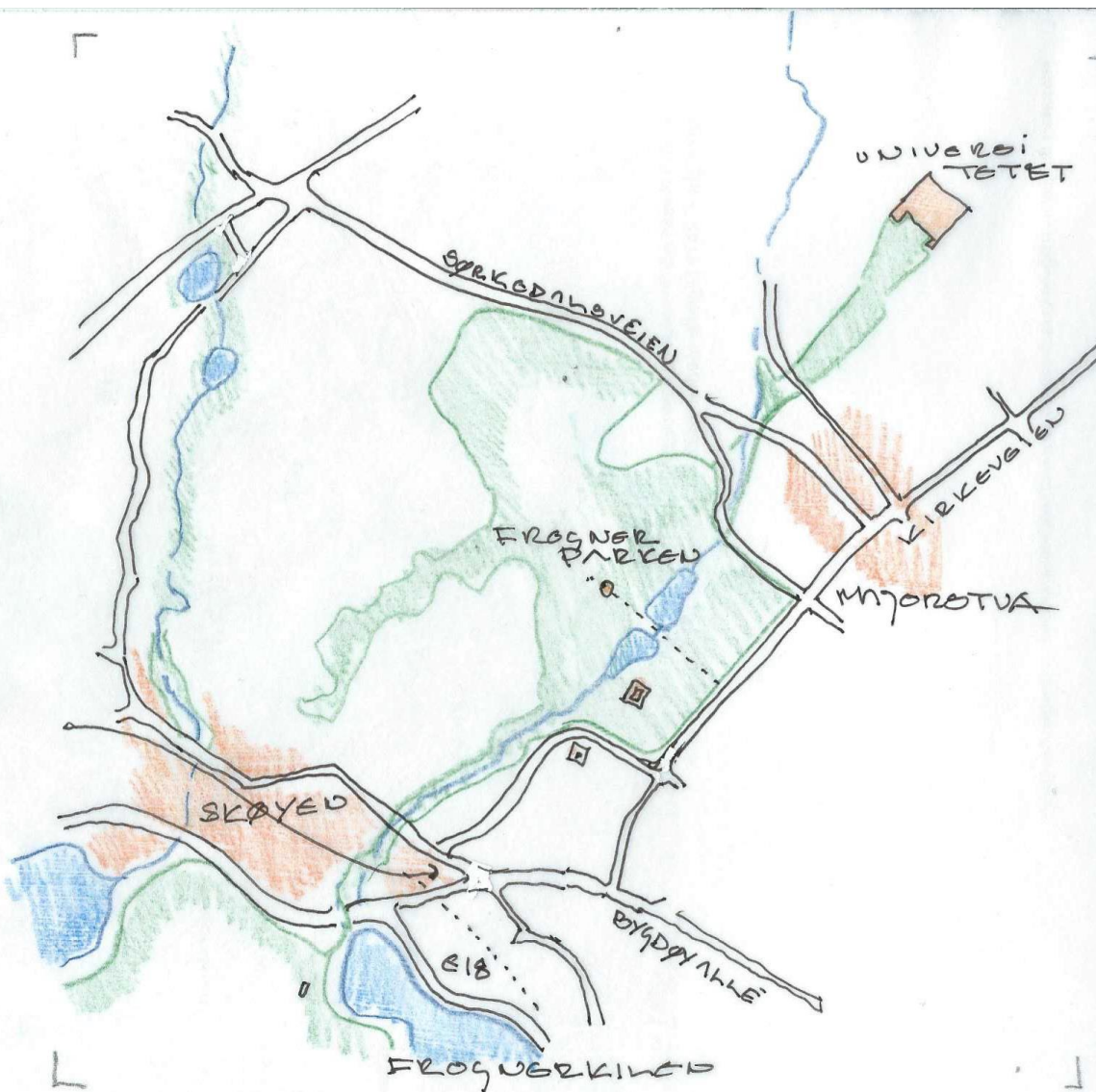
Omlegging av E18/Bygdøyløkket - 6 skisser med orientering

Områderegulering Skøyen – merknader fra Frognervassdragets Venner 15.1.2020

Vedlegg

Omlegging av E18/Bygdøylokket - 6 skisser med orientering

O
ELVENG
PARKEN
DEN STOR
BYEVEN



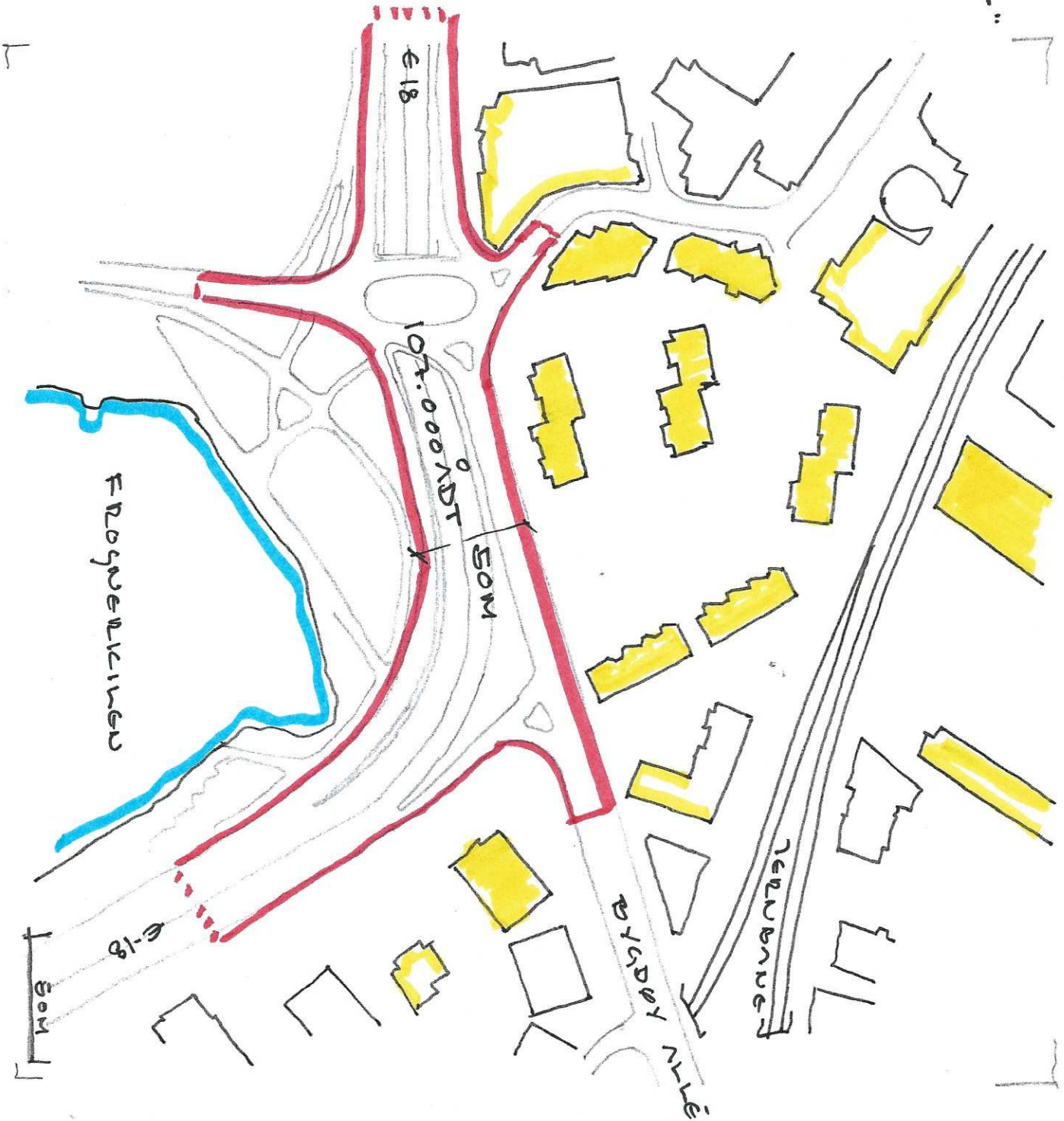
1.

"Vekehingsfeltet"

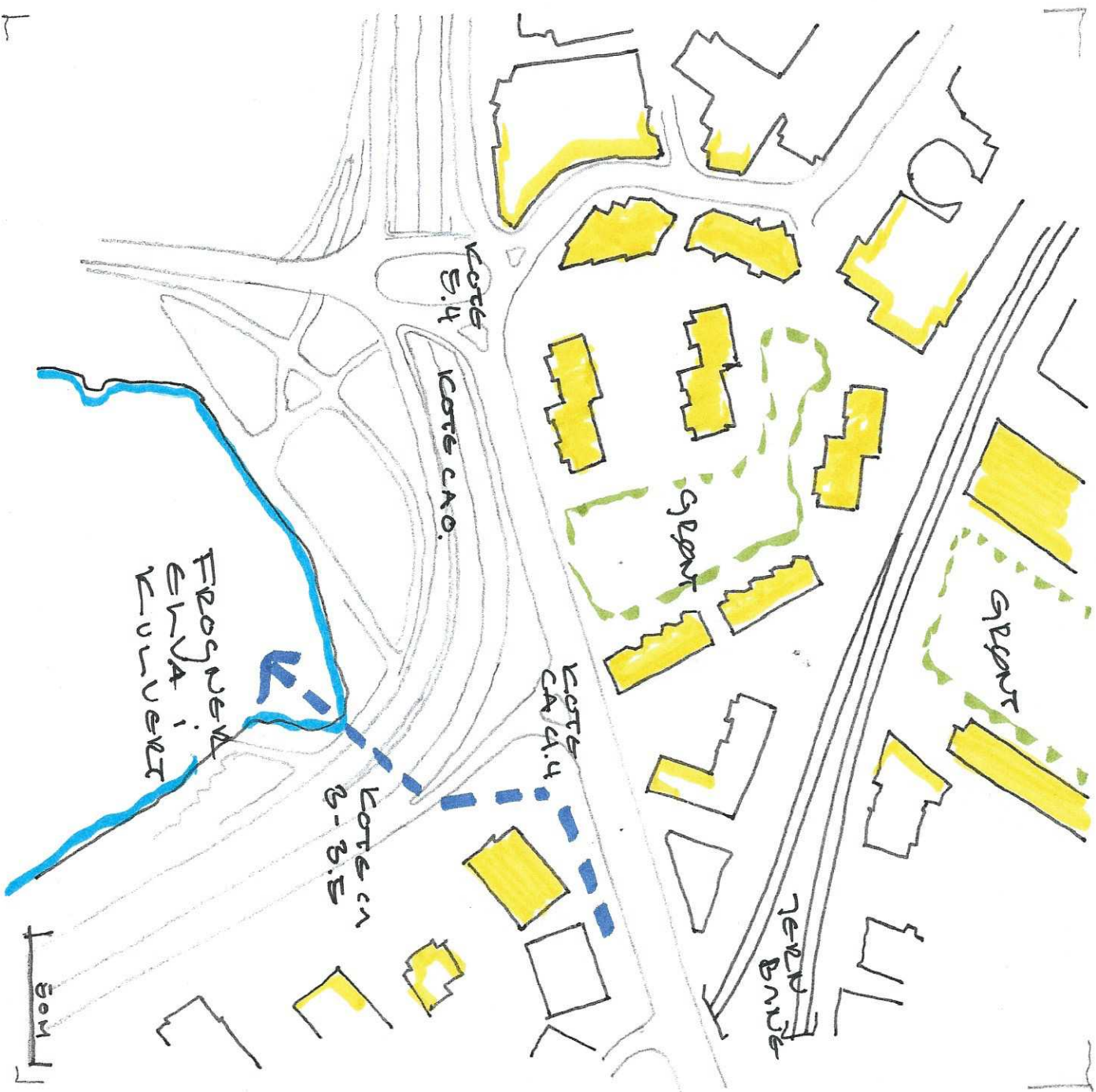
E-18 - Bygdebyrune

107.000 ÅDT
50m bredde

Zødesone
E-TØY
LUFTEFORURENS.
VINDGENERERT



2.
Dagens situasjon
KOTER
KUNVERT
(GRØNNE OVERBET)



3. FORBERGENSEE

- KURVE FÜR ELVA FORBERGENSEE
- TRAFIKALEN BELEGEN AM MADRIDENTIDIS



H. Annesse -
ARBEIDER

E18/Spurstrasse
Senkes 1.5-2M



L

5.
Ferdais

- Park med kil
Frognerkilen
- Elva i en valgt
Avstø
- e 18 Underløp
- Krysser jern-
banen som
dette stoff av PBE
- Kulverten for
flom o.l.

