

Plan- og bygningsetaten
Boks 364 Sentrum
0102 Oslo

Deres ref.: 200802039

Oslo, 16. mai 2011

MERKNAD TIL FORSLAG TIL DETALJREGULERING FOR BISPEKILEN

Oslo Elveforum har følgende hovedmerknader til forslag til detaljregulering for Bispekilen:

- Både Hovinbekken og Alna kan ledes ut i Middelaldervannspeilet med selvfall, slik at laks og sjørret som gis mulighet til å vandre opp fra Bispekilen til vannspeilet i Middelalderparken, kan vandre videre opp Hovinbekken og Alna.
- Hvis det er politisk vilje til det, vil Hovinbekken kunne legges om fra Nonnebrua på Klosterenga og ledes ut i vannspeilet i Middelalderparken med selvfall.
- Det er en klart uttrykt politisk vilje til å åpne opp Alna gjennom Lodalen og lede Alna ut i vannspeilet i Middelalderparken.
- I konsekvensutredningen for Follobanen har Jernbaneverket klargjort at det å lede Alna ut i vannspeilet med selvfall ikke vil være i konflikt med Follobanen.
- Alna vil kunne åpnes på terreng på hele strekningen fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet bortsett fra på oppsiden av Geitabru hvor det vil måtte etableres en kulvert eller dykkert under dagens godsspor. Det vil muligens også måtte etableres en kort dykkert under utgående spor for Østfoldbanen i Klypen.
- Det vil være kostnadsbesparende å anlegge løp og dykkert for Alna i forbindelse med utbyggingen av Follobanen.
- Med de sterke politiske ønskene om å åpne Alna er det derfor grunn til å tro at i det minste Alna vil bli åpnet ut i vannspeilet i Middelalderparken i forbindelse med utbyggingen av Follobanen.
- Hovinbekken og Alna bør få en regulert vannmengde på henholdsvis 0,5–1,0 m³/s og 2,0–3,0 m³/s. Vannmengder ut over dette ledes i eksisterende kulvert og tunnel til Akerselva og Kongshavn.
- Vannet renses slik at det oppnås god badevannskvalitet i Middelaldervannspeilet, samtidig som Bispekilen tilføres rent vann fra vannspeilets utløp.
- Vi anbefaler sterkt at Bispekilen med tilhørende forbindelse for myke trafikanter føres under Kong Håkon 5.s gate, slik § 13.6 i Bjørvikaplanen forutsetter.
- Med forventet vanngjennomstrømning i Middelaldervannspeilet etter at Alna er åpnet ut i vannspeilet, vil vannmengden i vannspeilets utløp til Bispekilen bli så stor at en full åpning av Bispekilen under Kong Håkon 5.s gate vil tvinge seg fram.
- En vil spare store kostnader ved å etablere undergangen for Bispekilen i forbindelse med opparbeidelsen av Kong Håkon 5.s gate i stedet for å vente til Alna åpnes ut i Middelaldervannspeilet om 5–7 år.
- Det å føre Bispekilen under Kong Håkon 5.s gate inn mot Middelaldervannspeilet vil være den klart beste løsningen både for vanngjennomstrømning, fisk, myke trafikanter, estetikk og opplevelsen av sammenhengen mellom fjorden og vannspeilet i Middelalderparken.

- **Bispekilen bør avsluttes med et basseng og en "Niagarafoss" øst for Kong Håkon 5.s gate. Her bør det samtidig legges til rette for at laks og sjørret kan vandre opp til vannspeilet i Middelalderparken via småstryk med langt mindre fall.**
- **Det bør etableres fotgjengerpassasjer under Kong Håkon 5.s gate via trebryggene på begge sider av Bispekilen.**
- **Trebryggene bør utvides i bredden på bekostning av bredden på gangveiene.**
- **Det bør etableres trapper fra Kong Håkon 5.s gate ned til trebryggene både vest og øst for gata.**
- **Planforslagets alternativ 2 er langt bedre enn alternativ 1.**

Begrunnelsene for disse hovedmerknadene gis nedenunder, hvor vi også presenterer andre, og mindre, men like fullt viktige merknader til planforslaget.

Oppvandring av fisk til Middelaldervannspeilet, Hovinbekken og Alna

I vår forhåndsuttalelse av 30. oktober 2008 ba vi om "at planen ikke må stenge for en mulig oppvandring av fisk fra fjorden til Middelaldervannspeilet". Forslagsstiller har valgt å ikke tilrettelegge for oppvandring av fisk med følgende begrunnelse: "Oslo Elveforums ønske om å tilrettelegge for fiskens vandring opp Hovinbekken er ikke imøtekommet, da Hovinbekken renner ut i Akerselvas kulvert og det ikke fins noen annen aktuell forbindelse for fiskens vandring" (Forslagsstillers planbeskrivelse (FP), s. 36).

Hovinbekken ble ikke nevnt i Oslo Elveforums forhåndsuttalelse. Vi er selvsagt klar over at Hovinbekken i dag renner ut i den østre Akerselvkulverten under jernbanens sporområde, og at Middelaldervannspeilet i dag ikke får tilførsel av vann fra noen bekk eller elv. Men:

Det er fullt mulig å lede både Hovinbekken og Alna ut i Middelaldervannspeilet med selvfall, slik at laks og sjørret som gis mulighet til å vandre opp fra Bispekilen til vannspeilet i Middelalderparken, kan vandre videre opp Hovinbekken og Alna.

På Oslo Elveforums to alternative reguleringskart for Bjørvika av 12. februar og 23. juni 2003 viste vi hvordan både Hovinbekken og Alna kan ledes ut i Middelaldervannspeilet og videre ut i fjorden (et utsnitt av reguleringskartet fra juni 2003 vedlegges).

Hovinbekkens trasé ut i Middelaldervannspeilet

Etter at vi i brev av 7. mai 2003 til byrådet understreket viktigheten av "å sikre en god trasé for Hovinbekken ut til Middelaldervannspeilet i forbindelse med byutviklingen i Middelalderparken/Haven", la byrådet inn en "ikke fastsatt bekketrasé" for Hovinbekken ut i vannspeilet gjennom feltene C6, C7 og C8 på byrådets reviderte reguleringskart av 21. mai 2003. Denne løsningen for fremføring av Hovinbekken – der eksakt trasé skulle fastlegges på et senere tidspunkt – ble tiltrådt av Oslo bystyre da reguleringsplanen for Bjørvika ble vedtatt 27. august 2003.

På våre alternative reguleringskart av 2003 forlenget vi Middelaldervannspeilet helt opp til Klypen-sporene og ledet Hovinbekken ut i nordøstre del av det utvidete vannspeilet. Forslaget om en slik utvidelse av Middelaldervannspeilet ble den gang ikke fulgt opp av byrådet og bystyret. I forbindelse med oppstart av arbeid med bebyggelsesplan for Kulturhistorisk museum (området Middelalderparken/ Haven) viste vi i merknadsbrev av 10. februar 2006 med tilhørende plankart derfor hvordan vårt forslag fra 2003 til fremføring av Hovinbekken

kunne tilpasses både reguleringskartet bystyret vedtok for Bjørvika 27. august 2003, og forslagene i lokaliseringsstudien for Kulturhistorisk museum. På plankart datert 10. februar 2006 (vedlagt) ble justert trasé vist med hel strek fra kulverten under Østfoldbanen og ut i vannspeilet, for senere eventuell omlegging og bekkefremføring gjennom C8 (stiplet strek) i forbindelse med utbyggingen av dette feltet.

Vi viste i den forbindelse til følgende merknad fra Plan- og bygningsetaten til vårt reguleringskart av juni 2003 i brev av 7. august 2003 til Byrådsavdeling for næring og byutvikling: "Hovinbekken er for øvrig også tegnet inn i det samme området C8 med en ikke forutsigbar fremdrift, men dette vil sikkert kunne rettes opp ved å skyve bekken noe sørover. Selve framføringen av bekken fra Klosterenga til planområdet er imidlertid ikke utredet eller kostnadsberegnet, og må i stor grad basere seg på finansiering av Oslo kommune."

Foreslått trasé for Hovinbekken fra Klosterenga til kulverten under Østfoldbanen ved Oslo Ladegård er fullt realiserbar med selvfall selv uten dykkertløsning. Fra Schweigaards gate 56, hvor Nonnebrua lå i middelalderen, ledes Hovinbekken under Schweigaards gate, i tunnel under Hovedbanen, ut i Arups gate i åpningen mellom nr. 6 og 10, ned Arups gate, under Oslo gate og ned mot de nå lukkede kulvertene for Nordre tomters spor og tilliggende kjørevei under Østfoldbanen. Med bekken under Hovedbanen blir det samtidig mulig å gjenetablere middelalderfaret fra Korskirken opp til Nonnebrua, med videre forbindelser både mot Nonneseter kloster og Martestokker (Galgeberg).

Hvorvidt det blir mulig å klare seg helt uten dykkert eller kun med en kort dykkert videre ut i Middelaldervannspeilet, avhenger både av utformingen av den fremtidige bebyggelse i feltene C6–C8 og den endelige sporkabalen for nytt dobbeltspor til Ski, der dagens Østfoldbane (både inngående og utgående spor) skal flyttes til Klypen sammen med inngående spor for den nye Follobanen. Det er her gledelig at Jernbaneverket, i konsekvensutredningen for Follobanen som nå er på høring, vurderer å omdisponere jernbanearealene for Nordre tomters spor til annet formål (s. 109), slik at barokkhagen ved Oslo Ladegård kan utvides til vestsiden av kulverten for Nordre tomters spor (jf. illustrasjon s. 113). Dette vil gjøre det mulig å føre fram en åpen Hovinbekk med tilhørende gangvei så langt en måtte ønske ned mot Bispegata (i partiet under eksisterende spor for Østfoldbanen vil både bekk og gangvei kunne gå åpent i dagens kulverter) før bekken brytes vestover mot Middelaldervannspeilet. Dette vil samtidig gjøre det mulig å velge det optimale stedet for å krysse de tre nye jernbanesporene i Klypen (som blir til seks ved Bispegata på vei inn mot Oslo S) på Hovinbekkens vei ut i vannspeilet.

Hvis det er politisk vilje til det, vil Hovinbekken kunne legges om fra Nonnebrua på Klosterenga og ledes ut i vannspeilet i Middelalderparken med selvfall.

Argumentene mot en slik løsning er først og fremst de relativt store kostnadene ved å realisere tiltaket, og at dette ikke er Hovinbekkens historiske trasé. Inntil hele sporområdet inn mot Oslo S eventuelt senkes en gang i fremtiden vil det imidlertid ikke være mulig å lede Hovinbekken ut i Middelaldervannspeilet fra nordsiden av sporområdet, i det minste ikke uten å bruke Nordre tomters spor helt fra nordsiden av Hovedbanen, eller en svært lang kulvert- eller dykkertløsning.

Alnas trasé ut i Middelaldervannspeilet

På oppdrag fra Oslo Elveforum utredet IN'BY i 2007 muligheten av å åpne Alna fra Kværner til Bispevika. Løsningsforslaget IN'BY kom opp med, var å legge elva i Birkebeinergatas

trasé i skråningen langs Dyvekes vei, på sørøstsiden av jernbanesporene under Dyvekes bru, på lokk/akvedukt over dagens Østfoldbane ved Gamlebyen gravlund, videre på sørøstsiden av jernbanesporene ned mot Geitabru hvor Alna føres i kulvert under jernbanesporene over til nordvestsiden av sporene, for deretter å følge sporene sørvestover forbi Clemenskirken og Saxegaarden, over Klypen og ut i Middelaldervannspeilet ved Alnas historiske utløp, og med utløp til Bispevika nord i vannspeilet via Bispekilen. IN'BYs forslag (vedlagt) til åpning av Alna har i ettertid vist seg å være en robust løsning som kun krever justeringer på detaljnivå.

Hovedmålet for forslaget til kommunedelplan for Alna miljøpark av juni 2009 ble formulert slik (KDP, s. 12): "tilrettelegge for gjenåpning og miljøoppgradering av Alna og viktige sidevassdrag fra Alnsjøen til fjorden innen 2020." I kommunedelplanen ble det for delområde 10 (Kværner-Lodalen) foreslått en "prinsipptrasé for gjenåpning av Alna hele veien fra Enebakkveien til Middelalderparken" (KDP, s. 73) i tråd med IN'BYs forslag av november 2007 og Civitas' lett modifiserte løsningsforslag i to alternativer av januar 2009 (vedlagt).

I høringsuttalelse av 1. oktober 2009 til forslaget til kommunedelplan for Alna miljøpark, skrev Jernbaneverket blant annet følgende: "Når det gjelder strekningen fra Dyvekes bru og forbi bebyggelsen langs godssporet fram til Geita bru, kan ikke Jernbaneverket se at det er hensiktsmessig å føre fram åpen elv." Og: "Det vil ikke være mulig å få fram åpen elv fra Saxegaarden til vannspeilet i Middelalderparken." Jernbaneverket fremmet innsigelse til foreslått trasé for Alna på hele strekningen fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet.

I brev av 15. februar 2010 til Jernbaneverket signaliserte Plan- og bygningsetaten at etaten kunne tenke seg å imøtekomme innsigelsen "ved at området fra Dyvekes bru til Alnas utløp i Middelalderparken foreslås unntatt fra juridisk bindende virkning" gjennom å endre plankart og planbestemmelse. PBE fremholdt samtidig at "det er viktig å opprettholde og synliggjøre prinsippet om at Alna skal gjenåpnes også på denne strekningen [...]. Gjenåpning av Alna foreslås i kommunedelplanen som prinsipp, som må utredes videre og evt. fastlegges i reguleringsprosessene knyttet til bl.a. jernbaneutbyggingen."

I svarbrev av 8. mars 2010 anså Jernbaneverket at deres "innsigelse er tatt til følge dersom bystyret vedtar kommunedelplanen uten juridisk binding for vist elvetrasé på strekningene Dyvekes bru til Geita bru og Saxegaarden til vannspeilet i Middelalderparken. [...]" Jernbaneverket krever imidlertid at reguleringsplan for innføring av Follobanen er vedtatt før eventuell åpning av Alna planlegges og prosjekteres i dette området, slik at det ikke skapes uheldige og forsinkende bindinger til Follobanens planprosess og gjennomføring." Det ble understreket at Jernbaneverket "ikke [kan] akseptere noen kobling mellom planlegging av Follobanen og eventuell videre planlegging/framføring av Alna".

I kommunens uttalelse av 9. april 2010 til forslag til planprogram for Follobanen fremholdt Byrådsavdeling for byutvikling at "samtlige traséalternativer [i Klypen] kommer i konflikt med kommunens målsetting om å gjenåpne Alna fra Dyvekes bro til Middelalderparken", og ba om "at dette temaet behandles grundigere i planprogrammets beskrivelse av hvordan Alna miljøpark skal vurderes i konsekvensutredningen" (s. 3).

Oslo Elveforum understreket i merknadsbrev av 9. april 2010 til forslaget til planprogram for Follobanen at koordinert planlegging av Follobanen og Alna er helt nødvendig for ikke å "risikere å blokkere for elveåpning ved et rent uhell" (s. 3), og forutsatte "at gjenåpning av Alna utredes i konsekvensutredningen for Follobanen, og at elvetraseen fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet fastlegges i reguleringsprosessene knyttet til innføringen av

Follobanen til Oslo S" (s. 3). Vi beskrev i detalj mulige traseer for en gjenåpnet elv og poengterte at "et helt sentralt punkt i konsekvensutredningen for Follobanen blir å utrede hvor det er gunstigst at Alna krysser over Klypen i forhold til de ulike alternativene for fremføring av Follobanen" (s. 5).

I det endelige planprogrammet for Follobanen av 29. september 2010 tok Jernbaneverket inn et punkt om at betydningen av Follobanens ulike alternative fremføringer for mulig gjenåpning av Alna i henhold til KDP for Alna miljøpark skal vurderes (s. 71 og 82).

Oslo Elveforum har etter dette hatt møter med Jernbaneverket der vi i detalj har forsøkt å fastlegge traseen for Alna på strekningen fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet. Jernbaneverkets 3D-modell er benyttet i arbeidet. I forlengelsen av dette arbeidet har Jernbaneverket i konsekvensutredningen for Follobanen av 28. april 2011 nå konkludert som følger (s. 127): "Tiltaket [Follobanen] er ikke i konflikt med intensjonene i planen [KDP for Alna miljøpark] i forhold til gjenåpning av Alna og etablering av Alna Miljøpark i området mellom Klypen og Dyvekes vei. Dersom Østalternativet (Loenga 41c1) velges kan tiltaket åpne for at deler av Alna Miljøpark legges på østsiden av Loenga i tilknytning til Gamlebyen gravlund."

Detaljutredningen av traseen har vist at Alna kan åpnes på terreng på hele strekningen fra Dyvekes bru til Klypen, bortsett fra på oppsiden av Geitabru hvor det må velges en kulvert- eller dykkertløsning under godssporene. Kulvertløsningen forutsetter at Alna krysser under sporene på en ca. 25 m lang strekning umiddelbart etter at elva er ført over utgående spor for Follobanen, og krever i tillegg en ombygging av nordre brukar for Geitabru eller nedlegging av minst ett av jernbanesporene ved dette brukaret. Dykkertløsning krever verken ombygging av brukar eller nedlegging av spor ettersom dykkerten kan føres på skrå under godssporene fra rett på oppsiden til rett på nedsiden av Geitabru. En dykkertløsning har samtidig den fordel at Alna blir liggende i dagen på sørøstsiden av godssporene på hele strekningen fra Dyvekes bru til Geitabru som et integrert blått element i et nytt stort grøntområde langs Gamlebyen gravlund.

Om kryssingen av selve Klypen heter det i Jernbaneverkets konsekvensutredning (s. 127): "Tiltaket er i konflikt med intensjonene om gjenåpning av Alna på terreng over Klypens søndre del. I dette området vil to spor gå dypt under Loenga og et spor i dagens Østfoldbanetrasé. Gjenåpning av Alna på terreng i dette området er ikke teknisk og fysisk mulig. Det vil være mulig å etablere en dykket løsning som kan lede vannet fra Alna under konstruksjonene i Klypen og ut i vannspeilet."

Med en dykket løsning vil Alna altså kunne ledes ut i Middelaldervannspeilet med selvføll. Med konsekvensutredningens sporløsning gjennom Klypen, som representerer en stor forbedring i forhold til tidligere alternativer, vil Alna kunne åpnes på terreng over to av de tre sporene i Klypen: inngående spor for Follobanen og inngående spor for Østfoldbanen. Det er kun under utgående spor for Østfoldbanen at det er behov for dykkert. Alna behøver følgelig ikke å forsvinne under bakken på en lengre strekning enn ca. 5 m for å krysse Klypen på sin vei ut i Middelaldervannspeilet.

I møtene med Jernbaneverket har Oslo Elveforum bedt Jernbaneverket vurdere muligheten for å legge utgående Østfoldbane dypere i Klypen, slik at Alna kan legges åpent på terreng også over dette siste sporet på sin vei ut i Middelaldervannspeilet. Med den traseen som så langt er valgt for utføringen av Østfoldbanen, vil en åpning av Alna over sporet kreve at utgående

Østfoldbane får en stigning på ca. 25 promille over en strekning på 300 m for å komme over Ekeberg tunnelen. En stigning på 25 promille er avvist som uakseptabel fra Jernbaneverkets side under henvisning til at Østfoldbanen ikke er en ren persontrafikkbane.

Oslo Elveforum har etter dette bedt Jernbaneverket se på andre mulige løsninger for utgående Østfoldbane, som å la den gå under Ekeberg tunnelen i stedet for over, eller la den følge inngående Østfoldbane under Loenga og videre sørover på hele eller deler av strekningen ned til Sjursøya. Jernbaneverket har sagt seg villig til å se på muligheten for å justere traseen for utgående Østfoldbane i forbindelse med reguleringsplanarbeidet for Follobanen. Det er enighet om at det er ønskelig å kunne legge Alna på terreng også over utgående Østfoldbane. Dermed ville samtidig Klypen kunne overbygges på hele strekningen fra Bispegata til Alna og sikre reetableringen av en sammenhengende Middelalderpark i hele partiet sør for Bispegata.

Det er en klart uttrykt politisk vilje til å åpne opp Alna gjennom Lodalen og lede Alna ut i vannspeilet i Middelalderparken.

I konsekvensutredningen for Follobanen har Jernbaneverket klargjort at det å lede Alna ut i vannspeilet med selvfall ikke vil være i konflikt med Follobanen.

Alna vil kunne åpnes på terreng på hele strekningen fra Dyvekes bru til Middelaldervannspeilet bortsett fra på oppsiden av Geitabru hvor det vil måtte etableres en kulvert eller dykkert under dagens godsspor. Det vil muligens også måtte etableres en kort dykkert under utgående spor for Østfoldbanen i Klypen.

Det vil være kostnadsbesparende å anlegge løp for Alna over utgående Follobane, inngående Follobane og inngående Østfoldbane, og ikke minst en eventuell dykkert under utgående Østfoldbane, i forbindelse med utbyggingen av Follobanen.

Med de sterke politiske ønskene om å åpne Alna er det derfor grunn til å tro at i det minste Alna vil bli åpnet ut i vannspeilet i Middelalderparken i forbindelse med utbyggingen av Follobanen.

Vannføring og vannkvalitet i Hovinbekken og Alna og videre ut i Bispekilen

Det vil være uproblematisk med relativt stor vannføring både i Hovinbekken og Alna, så lenge det dreier seg om regulerte vannmengder. Av hensyn til faren for oversvømmelse av jernbanespor bør både Hovinbekken og Alna dimensjoneres for en bestemt vannmengde som ikke overskrides selv ved ekstreme flomsituasjoner. Vannmengder ut over regulert mengde bør for Hovinbekkens del ledes i eksisterende kulvert fra Nonnebrua på Klosterenga og ut i Akerselva under sporområdet for Oslo S. For Alnas del bør vannmengder ut over regulert mengde ledes i eksisterende tunnel under Ekebergåsen til Kongshavn.

For å gjenskape i det minst litt av inntrykket av Hovinbekkens og Alnas fordums storhet foreslår vi at Hovinbekken dimensjoneres for en vannmengde på 0,5–1,0 m³/s, mens Alna dimensjoneres for en vannmengde på 2,0–3,0 m³/s. Dette vil gi et vanntilsig på 2,5–4,0 m³/s til Middelaldervannspeilet og sikre god gjennomstrømning. Vannkvaliteten kan samtidig sikres ved å rense den regulerte vannmengden der vannstrømmene skiller lag og overskytende vannmengde går inn i kulvert/tunnel. Dermed vil en kunne oppnå god badevannskvalitet i Middelaldervannspeilet, samtidig som Bispekilen tilføres rent vann fra vannspeilets utløp.

Hovinbekken og Alna bør få en regulert vannmengde på henholdsvis 0,5–1,0 m³/s og 2,0–3,0 m³/s. Vannmengder ut over dette ledes i eksisterende kulvert og tunnel til Akerselva og Kongshavn.

Vannet renses slik at det oppnås god badevannskvalitet i Middelaldervannspeilet, samtidig som Bispekilen tilføres rent vann fra vannspeilets utløp.

Kunstig vannfall og kulvert eller forlenget Bispekil og "Niagarafoss"

I henhold til § 3.3d i de foreslåtte reguleringsbestemmelsene for Bispekilen skal det "etableres en rør- eller kulvertforbindelse under Kong Håkon 5.s gate for å kunne etablere et fremtidig utløp fra Middelalderparkens vannspeil. Det skal redegjøres for dimensjon i søknad om rammetillatelse." Forslagsstiller foreslår at det kan etableres en forbindelse for fisk via denne kulverten under Kong Håkon 5.s gate dersom vannspeilet i Middelalderparken tilknyttes et vassdrag (FP, s. 33). I § 7 i reguleringsbestemmelsene heter det: "I østre del av fjordbassenget mot Kong Håkon 5.s gate skal det etableres vannfall som visuelt gir inntrykk av et utløp fra Middelalderparkens vannspeil til havnebassenget." Dette vannfallet skal ifølge forslagsstiller illudere en sammenheng mellom fjorden og Middelalderparkens vannspeil (FP, s. 33).

Som forslagsstiller selv er klar over, skal vannet i Bispekilen, og en gangmulighet, i henhold til Designhåndboka for Bjørvika føres under Kong Håkon 5.s gate inn mot vannspeilet i Middelalderparken (DHB, s. 42; FP, s. 36). Dette fremgår også eksplisitt av Bjørvikaplanens § 13.6 Offentlige trafikkområder – Bispekilen: "En gang-/sykkelforbindelse skal sammen med deler av Bispekilen (E17) føres under Sørenggata [dvs. Kong Haakon 5.s gate] og knyttes til Bispegata." Denne reguleringsbestemmelsen i Bjørvikaplanen er ikke engang gjengitt i forslagsstillers oversikt over "relevante utdrag fra reguleringsplanen" (FP, s. 8–9), selv om denne reguleringsbestemmelsen i Bjørvikaplanen er den eneste som eksplisitt omtaler Bispekilen i paragraftittelen.

Vi anbefaler sterkt at Bispekilen med tilhørende forbindelse for myke trafikanter føres under Kong Håkon 5.s gate, slik § 13.6 i Bjørvikaplanen forutsetter.

Den foreslåtte rør- eller kulvertforbindelsen vil måtte få store dimensjoner dersom den skal kunne ta unna forventet vanngjennomstrømning i Middelaldervannspeilet etter at Alna (eventuelt også Hovinbekken) er åpnet ut i Middelaldervannspeilet. Kombinasjonen av en stor rør- eller kulvertforbindelse og en utvendig vanngardin bidrar samtidig til å forvanske forståelsen av sammenhengen mellom fjorden og vannspeilet i Middelalderparken. Det er heller ikke noe godt alternativ å plassere kulverten så høyt at en kan lede vannet fra Middelaldervannspeilet ned i Bispekilen via vannfallet vest for Kong Håkon 5.s gate. Siden Middelaldervannspeilet ligger på kote 3,2, vil kulverthøyden måtte bli så lav at det blir svært begrenset mulighet for sikt over vannet i kulverten. Fisken ville da fortsatt måtte vandre opp gjennom en mindre kulvert nede i selve Bispekilen, med mindre det ble etablert en forstyrrende fisketrapp opp til toppen av fossen.

Med forventet vanngjennomstrømning i Middelaldervannspeilet etter at Alna er åpnet ut i vannspeilet, vil vannmengden i vannspeilets utløp til Bispekilen bli så stor at en full åpning av Bispekilen under Kong Håkon 5.s gate vil tvinge seg fram.

En vil spare store kostnader ved å etablere undergangen for Bispekilen i forbindelse med opparbeidelsen av Kong Håkon 5.s gate i stedet for å vente til Alna åpnes ut i Middelaldervannspeilet om 5–7 år.

Forlenges Bispekilen til østsiden av Kong Håkon 5.s gate, vil vannfallet kunne legges visuelt helt inntil vannspeilet i Middelalderparken og illudere en foss inntil Alna (og Hovinbekken) ledes ut i Middelaldervannspeilet og selv skaper en reell foss ned i Bispekilen. Vi deler ikke Plan- og bygningsetatens bekymring for at det å etablere en undergang under Kong Håkon 5.s gate og forlenge Bispekilen til østsiden av denne vil resultere i en sjakt, men ser at det "å fjerne en så stor del av Middelaldervannspeilet som ville trenge for å gi undergangen grunnleggende kvaliteter, krever en dialog med flere parter" (PBE, s. 14).

Middelaldervannspeilets avgrensning mot vest (og nord) er imidlertid helt tilfeldig og har ingen historisk motsvarighet. Det er vannspeilets avgrensning mot øst som er historisk viktig. Vi tror sjaktopplevelsen vil forsvinne selv om Bispekilen bare trekkes 10–12 m inn i vannspeilet, og 15 m burde i alle fall være tilstrekkelig. Da vil det fortsatt være ca. 40 m igjen over til østsiden av vannspeilet.

Bispekilens basseng øst for Kong Håkon 5.s gate kan eksempelvis tenkes utformet som en halvellipse med en utstrekning på i alt ca. 30 m langs gata (dvs. hele vannkilens bredde på ca. 20 m pluss ca. 5 m på hver side) og stikke ca. 12 m inn i Middelaldervannspeilet på det meste. Mesteparten av halvellingen kan da utgjøre en "Niagarafoss", riktignok med en høyde på kun 3,6 m (fra -0,4 til +3,2 ved normalvannstand), og ikke 54 m som originalen. Sør for søndre del av "Niagarafossen" bør vannet fra Middelaldervannspeilet i et mindre parti ledes ned til bunnen av fossen via småstryk med langt mindre fall, som gjør det enkelt for laks og sjørørret å vandre opp til vannspeilet i Middelalderparken fra Bispekilen.

En "Niagarafoss" inne i dagens Middelaldervannspeil vil være en svært god historieformidler, idet den vil få mange til å spørre seg selv: Hvorfor er vannet rundt meg høyere på alle kanter?

Ved å legge vannfallet/fossen 10–12 m øst for undergangen vil fossen og lyset som faller inn østfra gjennom undergangen fungere som en magnet og trekke folk inn Bispekilen, gjennom undergangen og fram til fossen, selv om de egentlig bare hadde tenkt å krysse Bispekilen ute ved munningen i selve Bipevika med kajakk, kano eller annen småbåt, eller til fots over gangbrua for å bevege seg videre langs Havnepromenaden. Ved å gjøre høyden under brua for Kong Håkon 5.s gate så stor som mulig, vil øvre del av fossen ned fra Middelaldervannspeilet bli godt synlig ikke bare fra båter i Bispekilens munning, men også fra trebryggene og gangveiene ute ved Havnepromenaden. Å etablere undergangen under Kong Håkon 5.s gate forbedrer samtidig den innregulerte siktkorridoren gjennom Bispekilen.

Det å føre Bispekilen under Kong Håkon 5.s gate inn mot Middelaldervannspeilet vil være den klart beste løsningen både for vanngjennomstrømning, fisk, myke trafikanter, estetikk og opplevelsen av sammenhengen mellom fjorden og Middelaldervannspeilet.

Bispekilen bør avsluttes med et basseng og en "Niagarafoss" øst for Kong Håkon 5.s gate. Her bør det samtidig legges til rette for at laks og sjørørret kan vandre opp til vannspeilet i Middelalderparken via småstryk med langt mindre fall.

Gangveier, trebrygger, ramper og trapper

I vår forhåndsuttalelse til planarbeidet for Bispekilen tok vi ikke stilling til om det bør etableres fotgjengerpassasje under Kong Håkon 5.s gate eller fotgjengerovergang i plan for kryssing av gata, men ba om at gangbru ble vurdert som alternativ til kryssing i plan på grunn av den store trafikken i Kong Håkons 5.s gate. Skissen vi mottok den gang (skisse 014), viste et vannfall med vanntrapper i flere nivåer som skulle markere tidligere kystlinje i Bispevika. Når denne løsningen nå er forlatt, noe vi anser som fornuftig, og Bispekilens vannspeil er ført helt inn til Kong Håkon 5.s gate, vil vi helt klart anbefale at det etableres passasje for fotgjengere under Kong Håkon 5.s gate. Med vårt ønske om å føre også selve vannkilen i Bispekilen under Kong Håkon 5.s gate vil vi sterkt anbefale gangpassasje langs begge sider av vannkilen.

Gangpassasjer under Kong Håkon 5.s gate bedrer også trafikksikkerheten, jf. at beregnet ÅDT i Kong Håkon 5.s gate er hele 25 000 biler. Vi viser i denne forbindelse til forhåndsuttalelsen fra Undervisningsbygg av 12. november 2008 hvor det nevnes at trygge gangforbindelser forbi Bispekilen vil være viktig for skolebarn, og at "gangforbindelse mot Lodalen vil også bli viktig for skolebarn som bor i Bjørvika og skal gå til Gamlebyen skole".

Vi har vondt for å se at det skulle være komplisert å etablere fotgjengerforbindelse under Kong Håkon 5.s gate. I planforslaget vises det til at Kong Håkon 5.s gate ligger "på ca. kote 4 i dette området" (PBE, s. 14). Andre steder i planforslaget oppgis det at nivåforskjellen fra vest til øst vil bli 2,7 m (FP, s. 21), og at terrenget vil stige fra kote 1,8 i vest til kote 4,5 i øst (FP, s. 35). På reguleringskartene er kotehøydene for den nordre gangveien oppgitt å være 1,8 i vest og 5,15 i øst, for den søndre gangveien 1,8 i vest og 4,9 i øst. Spriket oppe ved Kong Håkon 5.s gate er med andre ord henholdsvis ca. 0,5 og ca. 1,0 m, samtidig som § 4.2 i reguleringsbestemmelsene angir at "de på plankartet angitte kotehøyder etter kommunens vurdering kan fravikes med inntil 0,5 meter". (Det kan selvsagt tenkes at noen av kotehøydene på reguleringskartene er feil, jf. at det finnes andre feil på reguleringskartene. På reguleringskartet for alternativ 2 har eksempelvis felt 17c fått betegnelsen 17a, samtidig som felt 17d har fått betegnelsen 17b. Verken på reguleringskartet for alternativ 1 eller alternativ 2 finnes feltene 17c og 17d i tegnforklaringen, men finnes på reguleringskartet for alternativ 1.)

Vi foreslår at gangtrafikken under Kong Håkon 5.s gate skjer via trebryggene på begge sider av Bispekilen, som forlenges til østsiden av gata. Vi legger da til grunn at trebryggene vil bli utformet som fastmonterte og stabile brygger (ikke flytebrygger) liggende på kote 0,6, dvs. 1,0 m over normalvannstanden på -0,40.

Det bør etableres fotgjengerpassasjer under Kong Håkon 5.s gate via trebryggene på begge sider av Bispekilen.

Vi foreslår samtidig at trebryggenes bredde utvides fra 2,0 til 2,8–3,0 m langs hele Bispekilen, bortsett fra i kortere partier på inntil 15 m hvor det etableres trapper eller ramper ned mot vannet parallelt med kaikanten for trebryggene. I disse partiene vil trebryggene kun få en bredde på 2,0 m. Det bør også etableres 40–50 cm brede og inntil 10 m lange avsatser på kote +0,3 og kote 0,0 som kan fungere både som sitteavsatser og som nedganger til vannet på tvers av kaikantens retning. Her bør trebrygga på kote +0,60 ha en bredde på kun 2,0 m. I de partiene hvor trebrygga har en bredde på 2,8–3,0 m kan det også tilrettelegges for sitteplasser på selve trebrygga inn mot muren mot gangveien, eventuelt også med små trær i partiet øst for Lohavgata.