

Veiforbindelsen mellom Ekeberg tunnelen og Oslotunnelen: Kulturminner og kulturmiljø berøres

Ett av hovedmålene med å etablere en ny veiforbindelse mellom Oslotunnelen og Ekeberg tunnelen, er å forbedre miljøkvaliteten i området generelt og omkring Middelalderbyen/Gamlebyen og Bjørvika området spesielt.

EN FORBEDRET miljøkvalitet er problematisk å få til fordi trafikkmengden er så stor, med derav følgende behov for arealkrevende trafikkløsninger, inngrep i fredede kulturlag, og inngrep i nyere tids konstruksjoner som kaifronter og bygninger.

Konfliktfylt alternativ

0-alternativet (sammenligningsgrunnlaget) utgjøres av dagens trasé etter ferdigstillelse i 1995. Det består av Ekeberg tunnelen med en utbygget 8 felts vei fra tunnelen til Bispegata og til området ved Tollboden og Børsen, inkludert et kryss i 3 plan (Bispielokket) ved Akerselvas munning. Parallelt med denne på innsiden går en tofelts lokalvei/samlevei som føres frem til Oslo S og Prinsens gate. På utsiden av E-18 føres en havnevei som forbinde Sørenga med Bjørvikautstikkeren og «Bispekryss».

Dette alternativet medfører i dag stor konflikt i forhold til bystrukturen og tilgjengelighet til sjøen, og er en kraftig barriere for de tilstøtende kulturmiljøer. Samlet sett er dette alternativet det mest konfliktfylte i forhold til kulturminner og kulturmiljø.

Levninger berøres

Alternativ A innebærer at Oslotunnelen forlenges frem til Bjørvikautstikkeren, hvor det legges et større kryss. Fra Bjørvikautstikkeren går veien i dagen i en lavbro over Bispevika og tilkobles Ekeberg tunnelen. Dagens lokalvei/samlevei beholdes.

Det er trolig levninger fra middelalderen i området på Sørenga der veisystemet ligger i terreng øst for broen over Bispevika. Omfanget av kulturlag er usikkert, det samme gjelder dybden ned til slike. Det antas at fundamenter for brokar, dreneringssystem og deler av fundamenteringen for veisystemet vil berøre automatisk fredede levninger.

Alternativet innebærer at det etableres en ny stor barriere mellom Gamlebyen/Middelalderbyen og fjorden. Det vil frigjøre arealer som kan brukes som trafikkkareal m.m. for et fremtidig middelaldermuseum med park. Det frigjorte arealet vil imidlertid ha lav kvalitet



Oslo og Oslodalen ca. år 1300, sett fra sørøst fra over Ekeberg. Rekonstruksjonstegning av Karl Fredrik Keller i samarbeid med Riksantikvaren, Utgravningskontoret.

p.g.a støy, forurensning og det nye veianleggets barriereeffekt mot fjorden. Et nytt stort kryss i forbindelse med Bjørvikautstikkeren vil forhindre mulighetene for gjenåpning av Akerselvas utløp. Nye veitraseer vil avskjære Bispevikas indre deler fra fjorden.

Det beste alternativet

Alternativ B følger i stor grad traseen til alternativ A, men hovedløpet går i en sammenhengende tunnel både under Bjørvika og Bispevika, fra Oslotunnelen til Sørenga. Det etableres et undersjøisk kryss under Bjørvikautstikkeren. Nylands allé etableres som et bindeledd mellom Bispegata og Prinsens gate.

Alternativ B flytter hovedtrafikkløpet bort fra kulturmiljøene på Sørenga og i Middelalderbyen og gir store muligheter for å skape kontakt mellom fjorden og det planlagte vannspeilet på Sørenga, og det gir best mulighet for å anlegge et forareal for middelalderparken og museet. Alternativet etablerer Nylands allé som kontakt mellom Kvadraturen og Gamlebyen og gir muligheter for en mer positiv byutvikling, der blant annet gjen-

åpning av Akerselvas utløp og bedre kontakt mellom byen og fjorden er mulig. Ut fra en samlet vurdering i forhold til kulturminner og kulturmiljøer rangeres alternativ B høyest blant alternativene som utredes.

Konflikt med kulturlag

Alternativ D gir en sammenhengende tunnel mellom Oslotunnelen og Ekeberg tunnelen. Krysset ved Bjørvikautstikkeren utgår og erstattes av kryssløsninger i overgangene på begge sider av den nye E18-parsellen.

Alternativet berører ikke synlige fredede kulturminner, men kommer i sterk konflikt med kulturlag under bakkenivå. På Sørenga vil trolig middelalderse kulturlag bli berørt i traseen for hovedløpet. Alternativet vil medføre store, kostbare og tidkrevende arkeologiske undersøkelser. Spesielt gjelder dette veisystemet mellom E18 og Rv 4. Det vil også medføre riving av Oslos eldste gjenstående havnelagerbygning foran Havnelageret på Kvadraturesiden av Vika.

Alternativet gir mulighet for gjenåpning av Akerselvas utløp, men etablerer et trafikksystem på østsiden av Vika som danner en barriere mellom Gamlebyen og fjorden.

Eldre og yngre bystruktur ved Bjørvika:

Oslo og Christiania knyttes sammen

BJØRVIKA gikk i middelalderen helt inn til Grønlands torg. Da borgen på Akerneset ble anlagt ca. 1300, var det den hurtigste transportveien med båt over Bjørvika. Over land var det en lang tur som tok mange timer. Slik var det også i 1624 da byen ble flyttet til vestsiden av vika. Denne nye byen, Christiania, hadde sitt sentrum i Kvadraturen, nord for Akershus festning, og dette var sentrum i hele perioden frem til ca. 1850. Da ble sentrum flyttet enda lenger vest. Christian den 4's by var ny, og den gamle, Oslo, hadde ikke lenger bybebyggelse, men gårdsbebyggelse, åker og eng. Mellom dem lå fortsatt Bjørvika, men denne skrumpet etterhvert inn som følge av sagbruksaktiviteten ved Akerselvas munning, tilslamming og land-

stigning. På 1800-tallet førte industrireising, havnevirksomhet og jernbaneutbyggingen til at det ble skapt et stort nytt landområde her, preget av kommunikasjon og industri. Da Gamlebyen igjen ble en del av byen ved justering av bygrensene på midten av 1800-tallet, var lite igjen av middelalderstrukturen, og ved bygging av leiegårdene 1890-årene tok man lite hensyn til denne.

VED BYGGING av nye veisystemer er det viktig at kontakten mellom middelalderens Oslo og Akershus festning og Hovedøya på den andre siden av Bjørvika blir bevart. Motsatt må ikke sikten ødelegges fra Festningen og Kvadraturen mot Gamlebyen med Oslo Ladegård fra 1700-tallet og middelalderparken som nå er un-

der utforming. Området mellom Kvadraturen og Gamlebyen er dessuten et viktig byutviklingsområde, og veianlegget legger gode premisser for dette området. Det er viktig at forskjellene mellom middelalderbyen og kvadraturen kommer godt frem i den fremtidige bystrukturen.

DAGENS veianlegg har i en overordnet sammenheng ikke tatt hensyn til kulturminnene i området, og har derfor bidratt til effektive barrierer og visuelle avskjæringer. Støy og luftforurensning er andre forhold som preger de massive veianleggenes omgivelser. Det store flerplanskryset over Akerselvas utløp skaper totale barrierer mellom bebyggelsen i indre deler av Oslo øst og sjøen, og mellom middelalderbyen og Kvadraturen.

OSLO GJENNOM ÅRENE

ETABLERINGEN av middelalderbyen Oslo må sees i sammenheng med den strategiske beliggenheten innerst i fjorden, der sjø og viktige kommunikasjonslinjer på land møtes. Bjørvika (navnet betyr *byvika*) er i dag langt mindre enn i vikingtid og middelalder. Dengang gikk sjøen helt inn til Grønland, som den gang omfattet det som i dag er Grønlands torg.

De eldste funnene som er gjort i Gamlebyen stammer fra vikingtid, fra 900-tallet. I området rundt Oslogate, like nordøst for Oslo Ladegård, er det funnet deler av en åker som kan dateres til denne tiden, og også stolpehull som kan skrive seg fra bebyggelse på denne tiden. Dette har vært en gård, muligens med navnet Oslo, eller kanskje en del av Vålen gård litt lenger nordøst. De eldste indisiene på at det har vært en bybebyggelse er funnene fra en kirkegård fra ca. 1000 under Clemenskirken. Den sentrale gården i Oslodalen i vikingtiden var Aker, ved nåværende Gamle Aker kirke, ved Nedre Foss. Akerselva var farbar med båter opp til Nedre Foss.

Det eldste Oslos havn lå trolig ved munningen av Alnaelva, på Øra. Her var det en flat sandstrand, egnet til å trekke opp båtene, og beskyttelse mot vær og vind. På Øra ble det anlagt et tre-jordanlegg og en trekirke rundt 1050. De arkeologiske funnene viser at det var en by her før midten av 1000-tallet, mens funnene på Øra viser at kongen har etablert seg med byggevirksomhet ca. 1050. Opprettelsen av kongens senter for forsvar og administrasjon bidro til ytterligere å befeste byens stilling.

BYEN utviklet seg utover på 1000- og 1100-tallet. De eldste kirkene i stein ble bygget, Mariakirken på Øra, Clemenskirken og Hallvardskatedralen, på slutten av 1100-tallet også Nonneseter kloster og Olavskirken. På 1200-tallet kom det til ytterligere kirker i stein, Korskirken, Lau-

rentiuskirken og Nicolaikirken, to klostre i stein, Olavsklosteret og Fransiskanerklosteret. To borger ble oppbygget i stein, kongsgården og bispeborgen.

Høymiddelalderens by kan ha hatt ca. 3000 innbyggere. Nordgrensen var ved Hovinbekken, men Nonneseter kloster lå nord for denne, kanskje også smiebodene. Mot sydøst var grensen ved Alnaelva, men noe regulær gårdsbebyggelse lå også på den andre siden av denne. De viktigste byggene der var Fransiskanerklosteret og teglverket.

I SENMIDDELALDEREN, på 1400-tallet, opplevde byen en sterk tilbakegang i kjølvanntet av pester og økonomiske nedgangstider. Folketallet falt drastisk, og bebyggelsen ble mer glissen. Etter reformasjonen og flere branner ble kirker og klostre nedlagt og fysisk revet ned. Fra midten av 1500-tallet var St. Hallvardkirken den eneste som fortsatt var i bruk. Klostrene hadde fått andre funksjoner. På Øra var all bebyggelse jevnet med jorden, og området ble utlagt til eng. Kongsgården var erstattet av Akershus på den andre siden av Bjørvika. Denne ble påbegynt alt rundt 1300, og ble utbygget i flere omganger siden.

Fra begynnelsen av 1500-tallet fikk byen igjen et økonomisk oppsving. Dette skyldtes spesielt sagbruksvirksomheten. Det ble anlagt oppgangssager ved elvene, spesielt Akerselva, og trelasten ble for en stor del eksportert.

Da Oslo brant i 1624, ble borgerne nektet å bygge opp igjen sine hus på de gamle tomtene. Det skulle reises en ny by inntil Akershus' murer, anlagt etter moderne prinsipper med rette gater i et sjakkbrettmønster og bygninger av stein og tegl. Det hele skulle befestes med sterke vollter og graver. Byen fikk navnet Christiania etter Christian 4.

CHRISTIANIA ble anlagt innenfor vollter og vollgraver inntil Akershus fest-

ning. Den nye byen fikk en streng kvadraturplan. Kontakten mellom områdene der gamle Oslo hadde ligget og den nye byen foregikk med ferge eller over en bro nederst i Akerselva.

Festningsvollene ble revet på slutten av 1600-tallet, og utover på 1700 tallet vokste byen ut over sin opprinnelige kvadraturplan.

Anleggelsen av jernbane mellom Christiania og Eidsvoll i 1854 bidro til en rasjonalisering av plankettransporten fra Glomma og Mjørsregionen til utskipningshavna i Bjørvika.

UTFYLLINGER i havnebassenget og etablering av nye kaifronter og utstikere har i hele perioden fra middelalderen og frem til i dag medført tilføring av nye landarealer og endringer i strandlinjens utforming.

Etter anleggelsen av jernbanen skjøt utfyllingen av østre havn igjen fart for å dekke behovet til arealkrevende sporområder. De senere årene har dette behovet gjentatt seg for å skaffe veitrafikken nye arealer for etablering av gjennomfartsveier og kryssløsninger.

Stoffet er hentet fra

NINA Oppdragsmelding 021
Birgitte Skar, Petter B. Molaug,
Tor Linge Tønnessen:

«E18 mellom Ekeberg tunnelen og
Oslo tunnelen. Utredning av kultur-
minner og kulturmiljø. Konsekvens-
utredning».