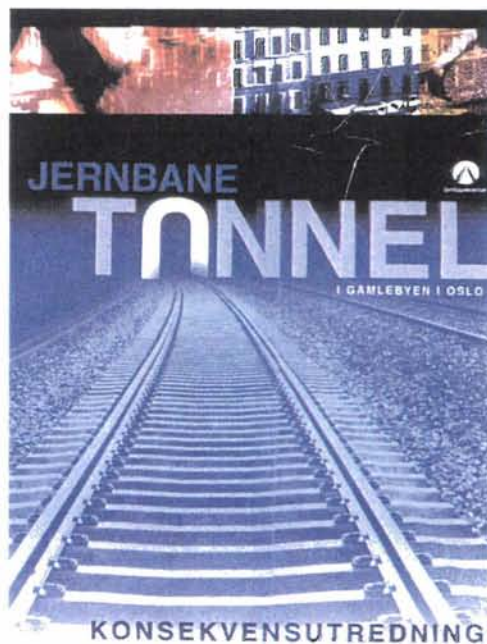


Jernbaneverket Region Øst

Jernbanetunnel i gamlebyen  
Konsekvensutredning

**Delrapport**  
**Konsekvenser for Kulturmiljøet**

September 1998





## Jernbaneverket Biblioteket

Jernbaneverket

Jernbanetunnel i Gamlebyen - konsekvensutredning  
Delrapport: "Kulturmiljø"

Flyfoto: Fjellanger Widerø AS  
Ortofoto: Scan Map as  
Digitale kart: Oslo kommune, Plan og bygningsetaten  
Kartillustrasjoner og fotomanipulasjoner er utarbeidet av Asplan Viak hvis annet ikke er angitt.

Sandvika 28. september 98  
Ref. H98073/ P97310/ERU-jhf



## Forord

Konsekvensutredning for jernbanetunnel gjennom Gamlebyen i Oslo er gjennomført etter Plan- og Bygningslovens bestemmelser i § 33-5. Jernbaneverket, Baneregion øst er som tiltakshaver ansvarlig for gjennomføringen av utredningen.

Asplan Viak AS er engasjert av Jernbaneverket til å utarbeide hele konsekvensutredningen, mens Berdal Strømme AS er engasjert som teknisk/økonomisk utreder. Asplan Viak AS har hatt prosjektansvaret for hele deltemaet Kulturmiljø og utredet selv nyere tids kulturminner, dvs kulturminner yngre enn år 1537. Det har tidligere blitt utarbeidet en konsekvensutredning for Gamlebyen; «Jernbanetunnel under Gamlebyen, konsekvensutredning» av 15. mai 1996. Asplan Viak utarbeidet også denne første konsekvensutredningen. I forbindelse med denne utarbeidet Asplan Viak AS en egen temarapport for nyere tids kulturminner. Foreliggende utredning om nyere tids kulturminner bygger på disse tidligere utredningene. Sivilarkitekt Jørn Hilmar Fundingsrud har vært prosjektansvarlig for hele deltemaet Kulturmiljø, og hatt ansvaret for nyere tids kulturminner.

Norsk institutt for kulturminneforskning, NIKU er engasjert av Asplan Viak AS til å foreta utredning av automatisk fredete kulturminner, dvs. slike som er eldre enn 1537. Denne utredningen bygger på tidligere utredninger om Gamlebyen. I 1995 gjorde NIKU, utgravningskontoret for Oslo ferdig en utredning for NSB, baneregion øst om Oslo-Ski IC dobbeltspor. I 1996 foretok Jernbaneverket en utredning om de automatisk fredete kulturminnene som delrapport for konsekvensutredningen (Rui 1996A). Utredningen om disse kulturminnene bygget delvis på teknisk-økonomisk oversikt fra Berdal Strømme. NIKU kvalitetssikret kulturminnerapporten og kulturminnetemaet i konsekvensutredningen og teknisk/økonomisk rapport for Samferdselsdepartementet .

Prosjektdeltagere på den delen av utredningen som omhandler eldre tids kulturminner, har vært Alf Tore Hommedal som har hatt spesielt ansvar for vurdering av stående stein- og teglbygninger og ruiner, Ian W. Reed som har hatt ansvar for vurdering av skadevirkningene på kulturlag og kulturlevninger av graving for tunneler og Wenche Helliksen som har hatt ansvar for vurdering av kulturminner utenom middelalderbyen og forhistoriske kulturminner. Petter B. Molaug har skrevet den øvrige del av teksten om eldre tids kulturminne.

Delene om kulturmiljøet er forfattet av Fundingsrud og Molaug i fellesskap.

Teksten i konklusjonskaptitlene er stort sett den samme som finnes i kapitlet om Kulturminner og kulturmiljø i konsekvensutredningen. Asplan Viak AS har vært ansvarlig for billedredigering og layout for denne rapporten.

Faglig ansvarlig for delrapporten er sivilarkitekt Jørn Hilmar Fundingsrud. Sivilarkitekt Esben Rude har vært prosjektleder hos Asplan Viak AS.

Sandvika 24.08.98

For Asplan Viak AS

Esben Rude  
Prosjektleder

Jørn Hilmar Fundingsrud  
Faglig ansvarlig

# Innholdsfortegnelse

<b>FORORD</b> .....	<b>5</b>
<b>1. INNLEDNING</b> .....	<b>9</b>
1.1 BAKGRUNN FOR ARBEIDET .....	9
1.2 KULTURMINNENES VERN .....	12
1.3 DATAGRUNNLAG OG METODE .....	16
1.4 SAMMENFATNING .....	19
<b>2. BESKRIVELSE AV VIRKNINGSOMRÅDET OG DEN HISTORISKE UTVIKLINGEN</b> .....	<b>23</b>
2.1 INNLEDNING.....	23
2.2 TOPOGRAFI OG NATURGITTE FORUTSETNINGER .....	24
2.3 KORT OVERSIKT OVER DEN HISTORISKE UTVIKLINGEN. ....	25
<b>3. BESKRIVELSE AV KULTURMINNER OG KULTURMILJØER I TILTAKSOMRÅDET</b> .....	<b>45</b>
3.1 BESKRIVELSE AV DE AUTOMATISK FREDETE KULTURMINNENE I TILTAKS- OG VIRKNINGSOMRÅDET.....	45
3.2 BESKRIVELSE AV NYERE TIDS KULTURMINNER I VIRKNINGSOMRÅDET	86
3.3 BESKRIVELSE AV KULTURMILJØER.....	119
<b>4. BESKRIVELSE AV ALTERNATIVENES KONSEKVENSER FOR KULTURMILJØETS STATUS OG LANGSIKTIGE UTVIKLING.....</b>	<b>133</b>
4.1 KONSEKVENSER GENERELT.....	134
4.2 ALTERNATIV I LODALEN .....	141
4.3 ALTERNATIV I EKEBERGÅSEN .....	147
4.4 ALTERNATIV I LOENGA .....	153
4.5 ALTERNATIV II MINNEPARKEN.....	158
4.6 ALTERNATIV II EKEBERGÅSEN .....	164
4.7 ALTERNATIV II LOENGA .....	174
4.8 SAMMENLIGNINGSGRUNNLAGET SITUASJONEN ÅR 2010 .....	177
4.9 KONKLUSJON KONSEKVENSENE FOR KULTURMINNENE AV DE FORSKJELLIGE ALTERNATIVENE.....	178
<b>5. KLARLEGGING AV LOVBESTEMT KULTURMINNE-TILTAK ..</b>	<b>189</b>
5.1 ARKEOLOGISKE UNDERSØKELSER, OMFANG .....	189
5.2 VIRKNINGER PÅ OMKRINGLIGGENDE LEVNINGER I BYGGEPERIODEN	199
5.3 NYERE TIDS KULTURMINNER .....	202
<b>6. BESKRIVELSE AV AVBØTENDE TILTAK .....</b>	<b>205</b>
6.1 REKONSTRUKSJON OG MARKERING AV KONSTRUKSJONER FRA MIDDELALDEREN.....	205
6.2 PUBLIKUMSTILTAK UNDER DET ARKEOLOGISKE ARBEIDET .....	211
6.3 AVBØTENDE TILTAK NYERE TIDS KULTURMINNER .....	212
6.4 AVBØTENDE TILTAK KULTURMILJØER .....	215
6.5 SAMMENFATNING AVBØTENDE TILTAK .....	215

<b>7. TIDSBRUK OG ØKONOMI FOR ARKEOLOGISKE UNDERSØKELSER OG ANDRE AVBØTENDE TILTAK .....</b>	<b>219</b>
7.1 ARKEOLOGISKE UNDERSØKELSER .....	219
7.2 NYERE TIDS KULTURMINNER .....	224
7.3 KONKLUSJON.....	225
<b>8. FORSLAG TIL PROGRAM FOR ANALYSER OG VURDERINGER .....</b>	<b>227</b>
8.1 VURDERINGER OG AVKLARINGER I HØRINGSPERIODEN .....	227
8.2 VURDERINGER OG AVKLARINGER I FORBINDELSE MED REGULERINGSPLANARBEIDET .....	229
8.3 VURDERINGER OG AVKLARINGER I FORBEREDELSENE TIL DE ARKEOLOGISKE UNDERSØKELSENE.....	230
8.4 TILTAK OG ANALYSER UNDER UTGRAVINGS- OG ANLEGG SARBEIDET	230
8.5 KONKLUSJON SUPPLERENDE UNDERSØKELSER.....	231
<b>LITTERATUR, REFERANSER .....</b>	<b>233</b>
UTRYKTE KILDER .....	233
LITTERATUR (TRYKKET) .....	234



# 1. Innledning

## 1.1 Bakgrunn for arbeidet

Dagens jernbanelinjer fra Sentralbanestasjonen mot øst går alle gjennom Gamlebyen, og de er en kilde til problemer, ikke bare for bydelens befolkning, men også for de unike kulturminnene som finnes her. Økende trafikk øker problemene. Gamlebyen har sitt navn etter middelalderens Oslo som lå her. Levninger av denne gamle byen finnes i hele området, men meget er blitt fjernet og ødelagt ved utbyggingsprosjekter, ikke minst bygging av jernbanespor. Ved mange av de tidlige utgravningene ble lite eller ikke noen av levningene dokumentert eller ivaretatt. Senere utgravninger har i økende grad gitt oss informasjon om middelalderens Oslo og også brakt levninger for dagen i form av ruiner og gjenstander. Jernbanesporene som ikke ligger i tunnel virker, oppstykkende og gjør det vanskelig å danne sammenhenger mellom områdene med synlige kulturminner. Når nye jernbanetunneler er planlagt, må de gå gjennom Gamlebyen, og levninger av middelalderbyen står i fare for å måtte fjernes. Imidlertid vil det også ha stor betydning for kulturminnet middelalderens Oslo at jernbanesporene blir lagt under bakken i stedet for å lage fysiske barrierer, støybarrierer og hindre sammenhengen mellom de forskjellige delene.

Det som i dag sterkest preger Gamlebyen, er murgårdsbebyggelsen fra 2. halvdel av 1800-tallet. Her finnes det større sammenhengende områder. Kongelig resolusjon av 20. november 1992 om fylkesplan for Oslo sier at det er knyttet store nasjonale kulturminneverdier til Oslo som landets hovedstad. Kulturminnene og kulturmiljøene i Oslo er stadig utsatt for press ved planer om utbygging. Det er derfor viktig å ta vare på byens overordnede trekk, kulturmiljøer og enkeltobjekter. Av flere områder i sentrum og indre by nevnes Gamlebyen med Ekebergskrånningen spesielt. Det pekes på byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Resolusjonen sier at utviklingen i disse områdene vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem. Riksantikvaren vil for saker i dette området medvirke på samme måte som gjelder for fredede anlegg.

I utredningsprogrammet for denne konsekvensutredningen står det bl.a. følgende om kulturmiljøet og arbeidsoppgavene:

1. Beskrivelse av kulturmiljøets status, fysiske sammensetning og bruk, verdi, tilstand og mulighet. Dette omfatter bl.a. en utdyping og konkretisering av delmålene, samt en vurdering av kulturminnenes og kulturmiljøets sårbarhet.

2. Beskrivelse av alternativenes konsekvenser for kulturmiljøets status og langsiktige utvikling.

3. Beskrivelse av avbøtende tiltak. Dette omfatter bl.a. forhold knyttet til dokumentering, midlertidig nedtagning, midlertidig eller permanent flytting, reparasjon, restaurering, gjenoppbygging, istandsetting av bygninger, anlegg og ruiner.

4. Klarlegge omfanget av undersøkelsesplikten for automatisk fredete kulturminner i medhold av kulturminnelovens § 9 og følgene dette får for planlegging, økonomi og framdrift.

5. Forslag til program for analyser og vurderinger som må gjennomføres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for tiltaket.

Videre heter det at det skal beskrives om hvordan alternativene:

- minimaliserer skadevirkningen på kulturmiljø og kulturminner i sin helhet

- søker å unngå inngrep og problemsoner i områder og objekter av nasjonal og vesentlig regional verdi

- legger til rette for sammenhengende arealer m.h.t. kulturmiljøer og kulturminner av nasjonal og vesentlig regional verdi.

- legger til rette for å sikre god forbindelse med delområder i nærmiljøet

- legger til rette for å synliggjøre/etablere vesentlige kulturmiljøkvaliteter

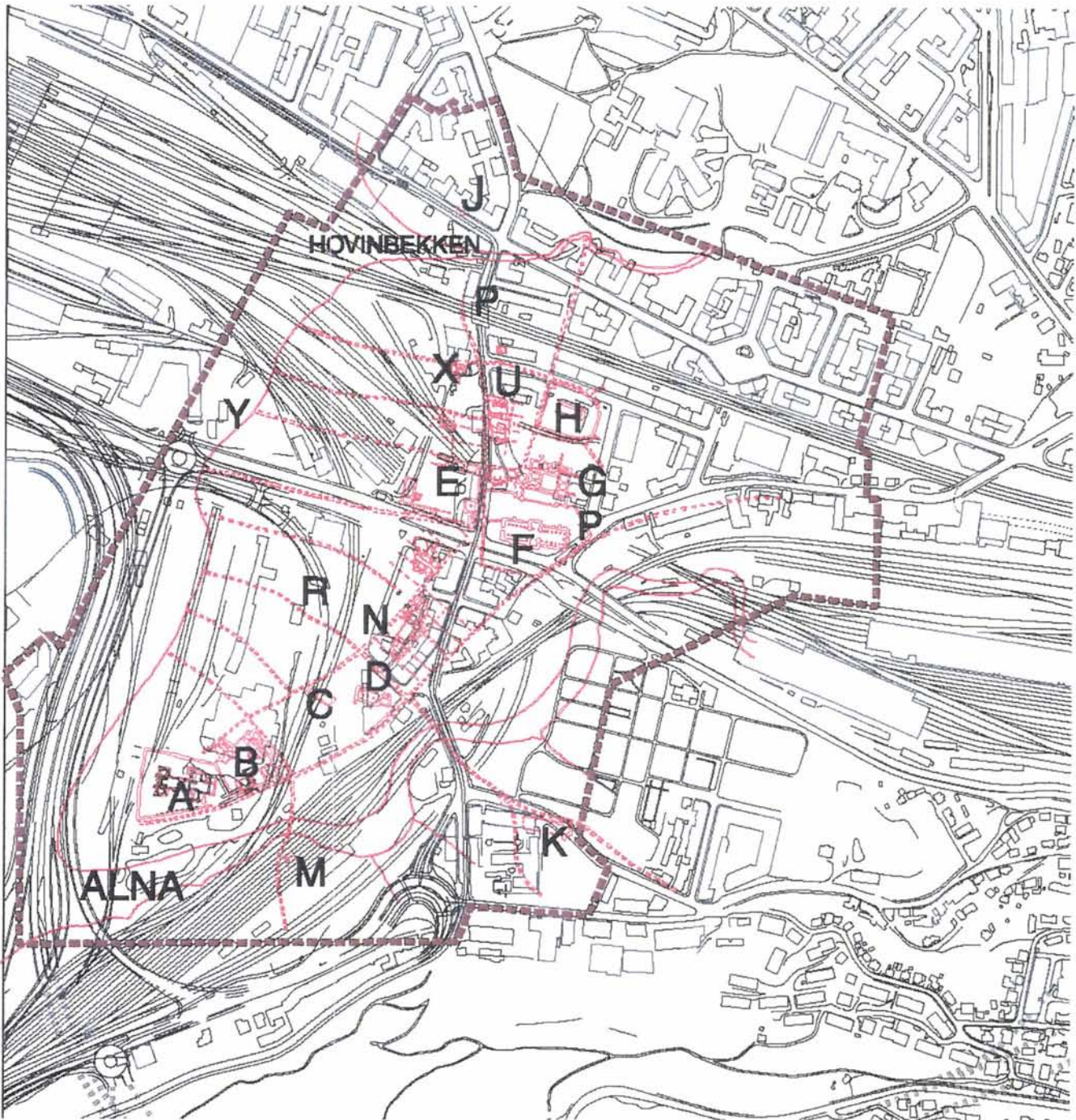


Fig. 1 Middelalder-Oslo. Grensene for det automatisk fredete fornminnet er markert med strek. Riksantikvaren.

## 1.2 Kulturminnenes vern

### 1.2.1 Automatisk fredete kulturminner

Grunnen i Gamlebyen er fredet med hjemmel i Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr.50 (KML) og senere tilføyelser, sist av 3.juli 1992 nr.96. Middelalderbyen Oslo er regnet som ett sammenhengende automatisk fredet kulturminne med avgrensning. Grensen for dette automatiske fredet kulturminnet er trukket opp på kart (fig. 1). Som kulturminner regner KLM i utgangspunktet alle spor etter menneskelig virksomhet. Automatisk fredete kulturminner omfatter bl.a. under kap.II §4a i KML bebyggelseskonsentrasjoner som stapelplasser og markeds plasser, byanlegg og liknende og rester av dem fra oldtid og middelalder (inntil år 1537). Kulturminneområdet omfatter både bevarte levninger på overflaten og kulturlag under overflaten. Avgrensningen mot vest, dvs. på sjøsiden er skjønsmessig, og arkeologiske utgravninger i 1990-årene har vist at grensen burde gå noe lengre vest. Uansett vil kulturminnelovens bestemmelser om fredning også gjelde levninger som ligger utenfor det definerte fornminneområdet.

Både dagens jernbanespor og de alternativene som utredes i denne konsekvensutredningen går gjennom dette kulturminnet. Hele fornminnet ligger innenfor virkningsområdet, og det er derfor i denne utredningen lagt vekt på å få frem informasjon om de levningene som finnes og hvilke planer og muligheter det er for disse. De enkelte alternativene har alle negative konsekvenser for det fredete fornminnet på den måten at det ikke finnes noen alternativer som ikke impliserer konflikt med kulturlag og levninger. Dette gjelder sannsynligvis også dagens situasjon fremført til år 2010, skjønt i langt mindre grad. Det er forbud mot inngrep i automatisk fredete kulturminner. Ifølge kap.II § 3 i KML omfatter dette «tiltak som er egnet til å skade, ødelegge, grave ut, flytte, forandre, tildekke, skjule eller på annen måte skjemme» slike. Vil noen sette igang tiltak som kan virke inn på automatisk fredete kulturminner på denne måten, må vedkommende ifølge §8 tidligst mulig «melde fra til vedkommende myndighet». Tillatelse «skal ikke innhentes for bygge- og anleggstiltak som er i samsvar med reguleringsplan eller bebyggelsesplan vedtatt etter denne lovs ikrafttreden». Ved utarbeiding av reguleringsplan og bebyggelsesplan plikter den ansvarlige leder eller det ansvarlige forvaltningsorgan ved planlegging av offentlige og større private tiltak ifølge §9 å undersøke om tiltaket vil virke inn på automatisk fredete kulturminner. Planen for tiltaket sendes vedkommende myndighet etter loven som skal avgi uttalelse innen 3 mnd. Denne fristen kan forlenges.

Dersom vedkommende myndighet gir tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner, vil dette være betinget av forutgående arkeologisk granskning. Utgiftene til slik granskning skal etter §10 i KML normalt bæres av tiltakshaver. Etter §11 har vedkommende myndighet bl.a. adgang til å søke etter, flytte og bygge opp igjen og til å granske slike kulturminner ved utgraving. Etter granskning skal kulturminnet settes i stand eller bevares hvis vedkommende myndighet etter loven her ikke fastsetter noe annet.

## 1.2.2 Vern av nyere tids kulturminner

### Kulturminneloven

Nyere tids kulturminner, dvs kulturminner yngre enn år 1537, er i motsetning til de før-reformatoriske kulturminnene ikke automatisk fredet. Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr.50 (KML) gjør det mulig å frede enkeltobjekter og kulturmiljøer ved enkeltvedtak. KML § 15 sier at byggverk og anlegg eller deler av dem av kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi, uavhengig av alder kan fredes. Videre kan et område rundt et fredet kulturminne fredes så langt det er nødvendig for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet eller for å beskytte vitenskapelige interesser som er knyttet til det (KML § 19).

I fredningsvedtak kan departementet forby eller på annen måte regulere virksomhet og ferdsel i fredningsområdet som er egnet til å motvirke formålet med fredningen. Det kan i særlige tilfeller gjøres unntak fra vedtak om fredning og fredningsbestemmelser for tiltak som ikke medfører vesentlige inngrep i det fredete området.

Kulturminneloven er en særlov, og den er kulturminneforvaltningens «eget verktøy». Vedtaksfredning av etter-reformatoriske kulturminner med hjemmel i kulturminneloven er en lang og omfattende prosess. Derfor er det bare de viktigste og mest verdifulle kulturminnene kan vernes på denne måten.

### Plan- og bygningsloven

Plan- og bygningsloven (PBL) beskriver flere plannivåer. På overordnet nivå utarbeides Rikspolitiske retningslinjer. Disse kan utarbeides for et større geografisk område, og det kan utarbeides tematiske rikspolitiske retningslinjer.

For hvert fylke skal det utarbeides fylkesplaner. Når fylkesplanen er vedtatt av fylkestinget, skal den legges fram for Kongen (nå delegert til Miljøverndepartementet) til godkjenning. En vedtatt fylkesplan kalles en kongelig resolusjon. Oslo er et spesialtilfelle; den er både en primærkommune og et fylke. Det utarbeides derfor en egen fylkesplan for Oslo.

Videre skal det utarbeides en kommuneplan for hver kommune. Til denne skal det utarbeides et kart, kommuneplanens arealdel, som i nødvendig utstrekning skal angi bruk av alle arealene i kommunen. Områder kan båndlegges til antikvarisk verneområde (PBL § 20-4.1.4). Det kan også utarbeides kommunedelplaner for (større) deler av en kommune. Plan- og Bygningsetaten, Oslo kommune arbeider for tiden med en kommunedelplan for Brynsområdet.

Innenfor deler av en kommune kan det utarbeides reguleringsplaner. Innenfor reguleringsplanens avgrensning skal alle områder reguleres til et formål. Et område kan reguleres til spesialområde bevaring – områder med bygninger og anlegg som på grunn av historisk, antikvarisk eller annen kulturell verdi skal bevares (PBL §25.1.6).

Innenfor områdene som blir berørt av tiltaket, er det flere delområder som i dag er regulert til spesialområde bevaring. For tiden arbeider både Plan- og Bygningsetaten i Oslo kommune, Miljøbyen Gamle Oslo og NSB med reguleringsplanforslag for deler av Gamlebyområdet. I noen av disse forslagene foreslås deler av områdene regulert til spesialområde bevaring

PBL er ikke en særlov, og alle kan fremme reguleringsplanforslag der området reguleres til spesialområde bevaring. Det er enklere prosedyre å vedta en reguleringsplan etter PBL enn det er å frede et område etter KML. Derfor er det langt flere kulturminner fra nyere tid som sikres et formelt vern med hjemmel i PBL enn fredes etter KML.

### **Byantikvarens "Gule liste"**

Byantikvaren i Oslo utarbeider «Den gule listen». I denne skal alle etter-reformatoriske kulturminner som har et formelt vern være oppført med navn og adresse. Tinglyst fredete kulturminner (også kalt vedtaksfredete kulturminner) er merket "F" og områder regulert til spesialområde bevaring er merket "S". I tillegg finnes mange kulturminner og kulturmiljøer som ikke har noe juridisk vern. Noen av disse er også oppført på «Den gule listen», og følgelig har kulturminneforvaltningen sagt at de har kulturminnefaglig/ antikvarisk verdi. Det er følgende:

- kulturminner som er foreslått fredet (Ff)
- kulturminner i offentlig eie som er oppført på Riksantikvarens fredningsliste (administrativ fredning) (AF)
- kulturminner som er foreslått regulert til spesialområde/bevaring (Sf)
- kulturminner som har bevaringsverdi i henhold til bystyrevedtak 8. november 1962 og andre kommunale vedtak eller avtaler (B)
- kulturminner som etter byantikvarens registrering har så stor kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi at de søkes bevart. (A).

### **Verneplaner, prosjekter etc**

Det er utarbeidet flere planer som sier noe om antikvarisk verneverdi, men som ikke gir noe formelt vern. Én av disse er «Verneplan for jernbanebygninger», utarbeidet på oppdrag fra NSB og Riksantikvaren. Flere objekter i denne planen, både på Sentralbaneområdet, i Loenga og Lodalen blir berørt av tiltaket.

Byantikvaren, Oslo kommune har utarbeidet «Verneplan for Gamlebyen». Denne består av 3 delrapporter; 1: Bygningsregistreringer, 2: Tematisk kartmateriale fra ulike epoker og 3: Historiske gjennomgang og konklusjoner. Flere objekter i denne planen, blir berørt av tiltaket.

Byantikvaren, Oslo kommune har også utarbeidet rapportene «Registrerte kulturminner langs Alna 1992/93» og «Bryn – historisk utvikling» som en del av Alnaprosjektet. Flere objekter i denne planen, blir berørt av tiltaket.

### **1.2.3 Vern av kulturmiljøer**

#### **Kulturminneloven**

I tillegg til automatisk fredete og vedtaksfredete kulturminner, brukes i kulturminneloven begrepet «Kulturmiljø». På samme måte som etterreformatoriske kulturminner kan vedtaksfredes, kan det fattes fredningsvedtak for hele kulturmiljøer (KML §20). Et kulturmiljø kan fredes for å bevare området kulturhistoriske verdi. Prosessen med å frede et kulturmiljø, er mer omfattende enn fredning av etterreformatoriske kulturminner.

Innenfor det området som blir berørt av tiltaket, er det i dag ingen områder som er fredet som kulturmiljø. Middelalderparken i Gamlebyen er vurdert fredet som kulturmiljø.

#### **Kulturmiljø – vanlig bruk av ordet**

Innen kulturminnevernet er det vanlig å bruke begrepet «Kulturmiljø» også på andre områder enn de som er fredet etter KML §20. Kulturmiljøer omfatter i denne sammenheng våre fysiske omgivelser hvor kulturminnene inngår som del av en større helhet eller sammenheng, som for eksempel en bydel, et bygdesentrum, eller et kulturlandskap med en funksjonell sammenheng. Når flere bygninger er fra samme tidsepoke, har samme funksjon, samme dimensjonering og enhetlig detaljering snakker en i flere sammenhenger om et enhetlig kulturmiljø. I flere av Byantikvarens rapporter er ordet »kulturmiljø» brukt i denne sammenheng. «Kulturmiljø» kan også benyttes om et område der byggverk og anlegg er regulert til spesialområde bevaring.

### 1.3 Datagrunnlag og metode

Kulturminnene og kulturmiljøene i området som influeres av tiltaket kan passende deles i tre typer; automatisk fredete kulturminner, nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Disse har forskjellig datagrunnlag, og det er brukt forskjellig metode i fremskaffingen av materialet og vurderingen av konsekvensene av de forskjellige.

#### 1.3.1 Automatisk fredete kulturminner

Den generelle oversikten over automatisk fredete kulturminner i Norge er Økonomisk kartverk, der de enkelte kulturminnene er markert med en rune R. For området utenom kulturminnet Middelalder-Oslo er det ikke foretatt noen spesiell registrering utenom ØK.

For Middelalder-Oslo eksisterer det flere generelle oversikter over bevarte synlige levninger. Det eksisterer imidlertid ikke noe samlet register over tidligere utgravninger med de funnene som er gjort i disse og de levningene som evt. er tilbake på stedet etter utgravningens slutt. Det eksisterer heller ikke noen gjennomarbeidet oversikt over de områdene hvor kulturlagene er fjernet, men et mer forenklet utsjaktingskart.

Vurderingene bygger på data fra arkeologiske utgravninger, på data fra prøveboringer og på interpoleringer av data, først og fremst av forløpet av toppen av kulturlag og toppen av naturbakken i områder mellom der hvor det eksisterer tilgjengelige data. I perioden etter 1970 er det stort sett gravet med god dokumentasjon. De fleste større gravninger er gravet ned til bunnen av kulturlagene. På en del mindre utgravninger er det ikke gravd dypere enn det som var nødvendig for tiltaket, og her vil det være mangelfulle opplysninger om kulturlagenes samlede tykkelse. I den lange perioden før 1970 er det svært varierende opplysninger, og det eksisterer ikke noen samlet oversikt. Best er dokumentasjonen fra utgravningene i 1960-årene. Gerhard Fischer samlet i 1920-årene egen og tidligere utgravningsdokumentasjon i et arkiv, det såkalte Fischerarkivet, og plantegninger ble sammenstilt i en samlet oversiktsplan over funn fra Gamlebyen. I en artikkel fra 1921 har han en oversikt over tidligere utgravninger i Gamlebyen (Fischer 1921). Oversiktsplanen ble brukt som bakgrunn for en modell til byjubileet i 1924. Arkivet ble vedlikeholdt med dokumentasjon fra utgravninger på 1930-tallet og med Fischers egne utgravninger på 1960-tallet. Fischers bok til byjubileet i 1950, Oslo under Eikaberg (Fischer 1950) er den eneste publiserte sammenstillingen av Fischers eldre utgravninger. Av yngre oversikter over utgravninger i Gamlebyen må spesielt nevnes Erik Schias Oslo innerst i Viken (Schia 1991). Den bygger mest på arkeologiske undersøkelser siden 1970.



Dokumentasjonen varierer sterkt fra utgravning til utgravning og er forståelig nok dårligst i de eldste periodene, på 1800-tallet. I de beste tilfeller er det rapporter eller innberetninger, og i en del tilfeller er det faglige artikler. Det primære dokumentasjonsmaterialet består stort sett av dagbøker, oppmålingstegninger og fotografier. For konsekvensutredningene er problemene størst der hvor det har vært gravd ut ruiner som fortsatt står. Det er ofte svært vanskelig å finne ut av hvilke deler som er helt utgravd og hva som ikke er utgravd og ligger bevart i sin opprinnelige posisjon. For denne utredningen gjelder dette spesielt Minneparken, hvor det vil kreve et stort arbeide å finne ut hva som er fjernet og hva som står igjen. Problemene er ikke mindre av at det er foretatt en stor grad av rekonstruksjonsarbeide som ikke alltid er like godt dokumentert.

Et stort problem er selvsagt om det er fjernet kulturlag i et område eller ikke. Dette er dels søkt besvart ved prøveundersøkelser, spesielt prøveboring med opptaking av jordprøver, dels ved undersøkelser av arkiver, både antikvariske arkiver med arkeologiske nedtegninger og arkiver med bygningsopplysninger. Det har for denne rapporten ikke vært mulig å bruke arkivmateriale i et slikt omfang at slike spørsmål i alle tilfeller har kunnet besvares.

En oversikt over viktige arkeologiske undersøkelser finnes i kap.3.1.1. For de enkelte områdene eller synlige levningene er det i beskrivelsen og tildels også i kapittelet om konsekvenser vist til tidligere arkeologiske undersøkelser.

De synlige levningene er søkt vurdert ut fra verneverdi i kap. 3.1.3. Det er betraktelig vanskeligere å vurdere verneverdien til områder med kulturminner under bakken. I utgangspunktet er alle automatisk fredete kulturminner av nasjonal verneverdi. I kap.4.8.4 om konsekvenser er de forskjellige alternativene søkt rangert etter hvor store inngrep de gjør i de fredete levningene.

### 1.3.2 Nyere tids kulturminner

Tidligere tiders kulturminnevern og kulturminneforvaltning la størst vekt på vern av enkeltobjekter. Det var viktig å bevare for samtiden og ettertiden de vakreste objektene. Siden ble det lagt større vekt på å bevare tidstypiske objekter. Dagens kulturminneforvaltning legger mer vekt på helheter og sammenhenger, og betydningen av det enkelte objekt tillegges relativt mindre vekt. Dette gjenspeiles også i KML §2: «Med kulturminner menes alle spor etter menneskelig virksomhet i vårt fysiske miljø. Med kulturminner menes områder hvor kulturminner inngår som en større helhet eller sammenheng».

Et uttrykk for denne holdningen er endringen av Kulturminneloven som skjedde med virkning fra januar 1993. En ny § 20 – fredning av kulturmiljø – gjorde det mulig å frede et større sammenhengende område for å bevare områdets kulturhistoriske verdi. I motsetning til tidligere ble det ikke lengre nødvendig å ta utgangspunkt i ett eller flere enkeltobjekter og deretter sikre et område rundt dette (disse). Området som helhet/sammenheng er i seg selv et fredningsgrunnlag.

De nyere tids kulturminnene som har det sterkeste formelle vernet, er de som er vedtaksfredet med hjemmel i Kulturminneloven. Dette er kulturminner av nasjonal verdi. Det eneste vedtaksfredete kulturminnet som blir direkte berørt av tiltaket er Oslo Bispegård, St. Halvards plass 3. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av Oslo Ladegård, Oslo gate 13 (middelalderdelen i hovedbyggets kjeller og grunnmur er automatisk fredet). Byantikvaren vurderer også vedtaksfredning av Saxegården.

De nyere tids kulturminnene som har det nest sterkeste formelle vernet, er områder som er regulert til spesialområde bevaring. Dette gjelder hele kvartalet avgrenset av Oslo gate, Arups gate, Egedes gate, St. Halvards gate og Bispegate. Det vil si eiendommene Oslogate 2B og 6, St. Halvards plass 1, 2 og 3 (Minneparken og Oslo Bispegård) og Arups gate 3 og 5. Videre er Inges gate 9 og 16 og Baglerstredet 2 (revet) og 4 regulert til spesialområde bevaring. Den tidligere traséen av E-18 mellom Bispegata og tidligere Loenga bru, er regulert til spesialområde – bevaring (kirkeruin). I februar 1998 ble området rundt Jernbanens lokomotivverksted regulert til spesialområde museum og deler av området sør for Mariakirkens ruiner regulert til spesialområde vannspeil.

Publikasjoner fra Byantikvaren, som «Den gule listen», verneplaner og prosjektrapporter er benyttet som dataunderlag. Av øvrige skriftlige publikasjoner, er relevante verneplaner benyttet.

Direkte berørte nyere tids kulturminnene, er søkt vurdert ut fra verneverdi. Vernevurderingene baserer seg på hvilket formelt vern kulturminne og kulturmiljøene har, befaringer og generell kunnskap om kulturminnevern og kulturminneforvaltning. I kapitlet om konsekvenser er de forskjellige alternativene søkt rangert etter hvor store inngrep de gjør i de nyere tids kulturminner og kulturmiljøer.

### 1.3.3 Kulturmiljøer

Vurderingen av kulturmiljøenes verneverdi og deres potensiale i den fremtidige utformingen av Gamlebyen og Bryn, bygger først og fremst på Byantikvarens verneplan, samt forskjellige planer og idéutkast for

Gamlebyen. Spesielt viktige her er Riksantikvarens og Fortidsminnesmerkeforeningens innstillinger fra 1979 og 1980, MGO's visjoner og innstillingene om middelaldermuseum og park samt MGOs formgivningsprogram for Gamlebyen.

## 1.4 Sammenfatning

Dagens jernbanelinjer fra Sentralbanestasjonen mot øst går alle gjennom Gamlebyen, og de er en kilde til problemer, ikke bare for bydelens befolkning, men også for de unike kulturminnene som finnes her. Gamlebyen har sitt navn etter middelalderens Oslo som lå her. Levninger av denne gamle byen finnes i hele området, men meget er blitt fjernet og ødelagt ved utbyggingsprosjekter, ikke minst bygging av jernbanespor. Jernbanesporene som ikke ligger i tunnel virker oppstykkende og gjør det vanskelig å danne sammenhenger mellom områdene med synlige kulturminner. Når nye jernbanetunneler er planlagt, må de gå gjennom Gamlebyen, og levninger av middelalderbyen står i fare for å måtte fjernes. Imidlertid vil det også ha stor betydning for kulturminnet middelalderens Oslo at jernbanesporene blir lagt under bakken i stedet for å lage fysiske barrierer, støybarrierer og hindre sammenhengen mellom de forskjellige delene.

I utredningsprogrammet for denne konsekvensutredningen står det bl.a. følgende om kulturmiljøet og arbeidsoppgavene:

1. Beskrivelse av kulturmiljøets status, fysiske sammensetning og bruk, verdi, tilstand og mulighet. Dette omfatter bl.a. en utdyping og konkretisering av delmålene, samt en vurdering av kulturminnens og kulturmiljøets sårbarhet.
2. Beskrivelse av alternativenes konsekvenser for kulturmiljøets status og langsiktige utvikling.
3. Beskrivelse av avbøtende tiltak. Dette omfatter bl.a. forhold knyttet til dokumentering, midlertidig nedtagning, midlertidig eller permanent flytting, reparasjon, restaurering, gjenoppbygging, istandsetting av bygninger, anlegg og ruiner.
4. Klarlegge omfanget av undersøkelsesplikten for automatisk fredete kulturminner i medhold av kulturminneloven § 9 og følgene dette får for planlegging, økonomi og fremdrift.
5. Forslag til program for analyser og vurderinger som må gjennomføres i forbindelse med utarbeidelse av reguleringsplan for tiltaket.

Videre heter det at det skal beskrives om hvordan alternativene:

-minimaliserer skadevirkningen på kulturmiljø og kulturminner i sin helhet

- søker å unngå inngrep og problemsoner i områder og objekter av nasjonal og vesentlig regional verdi
- legger til rette for sammenhengende arealer m.h.t. kulturmiljøer og kulturminner av nasjonal og vesentlig regional verdi.
- legger til rette for å sikre god forbindelse med delområder i nærmiljøet
- legger til rette for å synliggjøre/etablere vesentlige kulturmiljøkvaliteter

Grunnen i Gamlebyen er fredet med hjemmel i Lov om kulturminner av 9. juni 1978 nr.50 (KML) og senere tilføyelser, sist av 3.juli 1992 nr.96. Middelalderbyen Oslo er regnet som ett sammenhengende automatisk fredet kulturminne med avgrensning. Grensen for dette automatiske fredet kulturminnet er trukket opp på kart (fig.1). De enkelte alternativene har alle negative konsekvenser for det fredete fornminnet på den måten at det ikke finnes noen alternativer som ikke impliserer konflikt med kulturlag og levninger.

Nyere tids kulturminner, dvs kulturminner yngre enn år 1537, er ikke automatisk fredet. De kan fredes ved enkeltvedtak med hjemmel i Kulturminneloven (KML). Både eksteriør og interiør (KML § 15) og området rundt et fredet kulturminne (KML § 19) kan fredes for å bevare virkningen av kulturminnet i miljøet eller for å beskytte vitenskapelige interesser som knytter seg til det. Dette er det sterkeste formelle vernet som kan gis et nyere tids kulturminne. Med hjemmel i Plan- og bygningsloven (PBL) kan et område reguleres til spesialområde bevaring (PBL § 25.1.6). Dette er ikke et så sterkt vern som vedtaksfredning (KML), og gjelder kun eksteriører. For tiden arbeider både Plan- og bygningssetaten i Oslo kommune, Miljøbyen Gamle Oslo og NSB med reguleringsplanforslag for deler av Gamlebyområdet. I noen av disse forslagene foreslås deler av områdene regulert til spesialområde bevaring.

Byantikvaren i Oslo utarbeider «Den gule listen». I tillegg til alle kulturminner som har et formelt vern omfatter denne mange kulturminner og kulturmiljøer som ikke har noe juridisk vern. Følgelig har kulturminneforvaltningen sagt at de har kulturminnefaglig/antikvarisk verdi. Kongelig resolusjon av 20. november 1992 om fylkesplan for Oslo sier at det er knyttet store nasjonale kulturminneverdier til Oslo som landets hovedstad. Det pekes på byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Resolusjonen sier at utviklingen i områdene med slik bebyggelse vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem. Riksantikvaren vil for saker i dette området medvirke på samme måte som gjelder for fredede anlegg.

I tillegg til automatisk fredete og vedtaksfredete kulturminner, brukes i kulturminneloven begrepet «Kulturmiljø». Det kan fattes fredningsvedtak for hele kulturmiljøer (KML §20). Innenfor det området som blir berørt av tiltaket, er det i dag ingen områder som er fredet som kulturmiljø, men det er aktuelt å frede middelalderparken som kulturmiljø. Av områder nevnt i utredningsprogrammet er spesielt Minneparken, Ekebergskrenten og Sørenga som en randsone til det planlagte Middelaldermuseet med park betydningsfulle som kulturmiljøer.

I forbindelse med denne KU er det stort sett brukt tilgjengelige kilder, dels trykte, dels rapporter og annet arkivmateriale. Spesielt viktig har vært Riksantikvarens antikvariske arkiv og Byantikvarens verneplan for Gamlebyen fra 1995 med suppleringer i Byantikvarens arkiv. I tillegg til vernekategoriene i Kulturminneloven er det gjort forsøk på nærmere verdivurdering ut fra synspunkter innhentet fra vernemyndighetene. Arbeidet har i stor grad bygget på de utredningene om Kulturminner som ble gjort til KU om tunnel gjennom Gamlebyen i 1996.



## 2. Beskrivelse av virkningsområdet og den historiske utviklingen

### 2.1 Innledning

Virkningsområdet består naturlig av følgende deler regnet fra vest: Sentralbanestasjonene med omkringliggende områder, Sørenga med Bispevika, Gamlebyen og tilliggende deler av Grønland, Ekebergskråningen, Lodalen, tilliggende deler av Vålerenga, Etterstadområdet, Kværnerdalen med Alna, Brynsområdet. Av disse områdene er Gamlebyen og Bryn viktige når det gjelder konsekvensene av jernbanetunnel gjennom Gamlebyen for kulturminnene og kulturmiljøene. Spesielt Gamlebyen med middelalderbyen byr på store utfordringer. Bygging av tunnel under Gamlebyen er et tiltak for å bedre bo- og kulturmiljøet i Gamlebyen. Samtidig vil selve anlegget forårsake skade på store strekninger med fredete kulturlevninger fra middelalderen og nyere tids kulturminner. Sentralbanestasjonen ligger slik til at all trafikk mot sør-øst og nord-øst må gjennom Gamlebyen. Slik har det vært siden den eldste jernbanestrekningen ble anlagt fra Kristiania til Eidsvoll i 1854.

Gamlebyen er en enestående bydel i Oslo, og den har kulturminner som gjør den til enestående også i norsk sammenheng. Den er til og med kalt for "Nordens Pompei". Grunnen til dette er de mange levningene etter middelalderbyen som fortsatt finnes her, riktignok ikke, bortsett fra i to tilfeller, som stående bygninger, mens som ruiner og strukturer i terrenget og som levninger under bakken. Her finnes bevart levninger etter 2 borger, 2 klostre med kirker og 4 kirker. Kan hende finnes fortsatt restene av ytterligere et kloster og en kirke under bakken. Der finnes i alle fall levninger av gater, gjerder og brønner, byborgernes bolighus, handelsboder og håndverksboder, sjøboder og brygger. Oppå bakken er det laget markeringer av gateløp og rekonstruksjoner av omrisset av bebyggelse, og det er planer om utvikling av en middelalderpark hvor slike elementer og ruinene danner et samlet kulturmiljø av ypperste rang. Viktige ledd i en slik park er etableringen av et vannspeil for å vise middelalderens strandlinje og etablering av en landskapsmessig forbindelse mellom delene av middelalderparken på tvers av jernbanespor og veier. Planene om et middelaldermuseum på Sørenga er under vurdering av de politiske myndighetene.

Også for de nyere tids kulturmiljøer og kulturminnene er Gamlebyen viktig. Her finnes store og sammenhengende intakte områder med murgårdsbebyggelse fra den ekspansive byggeperioden i andre halvdel av forrige århundre. Videre er Hovedbanens trasé i seg selv et viktig

kulturminne. Hovedbanen mellom Christiania og Eidsvoll er den første jernbanestrekning i Norge. Et av satsningsfeltene innen nyere tids kulturminneforvaltning er teknisk-industrielle kulturminner.

## 2.2 Topografi og naturgitte forutsetninger

Gamlebyen, Lodalen og Alnadalen opp til Bryn er preget av geologi fra vidt forskjellige tidsperioder. Ekebergåsen består av grunnfjell fra jordens urtid, gneis fra prekambrium. Denne er hard og har ikke vært utsatt for nedbrytning på samme måte som de yngre bergartene. I området er dette spesielt lagdelte kambrosiluriske bergarter med knollekalk, leirskifer og kalkstein, slik som på Malmøya, Ormøya og Hovedøya og under dette alunskifer. Skillet mellom grunnfjellet og de yngre bergartene går langs Ekebergåsens skråning og skyldes en forkastning. Området med yngre bergarter sank dypt ned langs et forkastningsbelte, det såkalte Oslofeltet. Foruten at den kalkrike grunnen har gitt grunnlag for et rikt planteliv, har steinen også vært utnyttet direkte, som byggestein til monumentalbygg i middelalderens Oslo og til kalkbrenning. Alunskiferen kommer opp i dagen helt inntil Ekebergskråningen ved Konowsgate sør for Oslo Hospital. Denne ble brutt og dannet grunnlaget for et alunverk som ble anlagt i 1737 og som fortsatte til inn på 1800-tallet.

Den yngste geologiske perioden som har påvirket området er kvartærtiden, og særlig siste istid. Iskappen som dekket hele Osloområdet forårsaket masseforflytninger i Groruddalen og ved smeltevannselver ble store mengder masse transportert ut i fjorden. På det meste lå havoverflaten 210m høyere enn i dag. Da isen trakk seg tilbake begynte landet å heve seg, og denne landhevningen fortsetter også i dag med ca.4mm i året. Etterhvert fikk Alnaelva fra Alunsjøen utløp i fjorden, og Akershusneset stakk opp av havet og skilte Bjørvika fra Pipervika. Via Alnaelva og Akerselva er det transportert store mengder leirslam som har avleiret seg på havbunnen, i tillegg til det som kom i etterkant av istiden. Alnaelva har sannsynligvis endret utløp over tid, og det er flere steder i Gamlebyen funnet tegn på at store mengder masse er blitt transportert av elven i forbindelse med ras langs elvekanten og gjennombrudd i et elvedelta. Selve elven har vært farbar opp til Kværner hvor det var en foss. Vannkraften ble utnyttet alt i middelalderen, både til maling av korn og til sagbruk.

Mellom Alnaelva og Bjørvika dannet det seg et nes sør for Åkerberg der fjellgrunnen ligger i dagen. Ingen steder i Gamlebyen er det fjell i dagen. Fjellet er dekket av tykke avsetninger av leire og sand. Vanligst er det øverst ½ til 1m med sand og derunder silt som går over i leire. Men flere steder er det funnet lag av sand, leire, grus og organisk materiale på skrå under overflaten. Disse skyldes massetransport med



Alnaelva i forhistorisk tid. Mot Alnaelva er det en forholdsvis bratt skråning, mens skråningen mot Bjørvika er ganske slak.

Selve grunnen i Gamlebyen ga grobunn for forskjellig vegetasjon. Ved utgravningene er det funnet en del røtter etter orekratt. På flatene nord for Bispegaten har det vært egnet jordbruksland. Neset nord for Alnaelvas utløp har vært preget av sand over skrå skiktninger som beskrevet ovenfor. Den skrå flaten ut mot Bjørvika har mest vært dekket av leire. Leiren i Gamlebyen har vært brukt til fremstilling av bygningstegl. En teglovn ble utgravd i 1904 på sørbredden av Alnaelva.

## 2.3 Kort oversikt over den historiske utviklingen.

### 2.3.1 Forhistorisk tid

De eldste spor etter mennesker fra Oslodalen er knyttet til fangst og fiske. Redskapene hører til det som arkeologene kaller Nøstvet-komplekset. Boplassene ligger i dag ca. 60 meter over havet og har vært bebodd allerede før år 5000 f.Kr. En øks av nøstvettype er bl.a. funnet på Bekkelaget. De redskaper som tilhører Nøstvet-komplekset, har trolig vært i bruk i over tusen år frem til begynnelsen av yngre steinalder. Til disse fangstfolkene er det naturlig å knytte helleristningene ved tidligere Sjømannsskolen på Ekeberg. Helleristningsfeltet består av 14 figurfremstillinger, hvorav 10 er hjortedyr. Kanskje var det jegere som hugget dyremotivene inn i fjellet for å bedre jaktlykken. Feltet ligger i dag 52,5 meter over havet, men ut fra landhevningeberegninger er det sannsynlig at bergflaten med ristningene i senatlantisk tid, ca. 4000 f.Kr., lå i strandsonen. På det tidspunkt ristningene ble laget var det en liten vik hvor det var lett å legge til små båter. Den gang var klimaet mildere enn i dag. Omkring Oslofjorden vokste det en frodig og tett løvskog, og skogen var trolig rik på villsvin og hjortedyr.

Funn av tykknakkete økser på Bekkelaget, Nordseter og Jomfrubråten tyder på at Ekebergområdet allerede for 5000 år siden ble bebodd av de første åkerbruksfolk i Norge.

I Sør-Norge er det stor økning og spredning av funn på slutten av yngre steinalder, fra ca. 2000 f.Kr. Det samme er tilfelle for Oslo. Det tolkes vanligvis som at jordbrukskulturen etableres og sprer seg. Gjenstandene fra det tidsrommet er knyttet til jordbrukskulturen: skafthulløks, dolk, spyd og sigd. Skafthulløksen er den mest tallrike gjenstanden fra den yngste del av steinalderen, og var også i bruk i bronsealderen.

I bronsealderen (ca. 1800-500 f.Kr.) dyrket folkene fortsatt jorda og drev jakt og fiske. De få *bronsegjenstandene* som er funnet i Oslo, viser at en har drevet handel med sørligere områder der bronsen fantes. Det var steinredskapene som fortsatte å dominere. Funn og helleristninger forteller at det i bronsealderen antagelig har eksistert en rekke jordbruksgrønder fra Ekeberg i sørøst, Vettakollen og Holmenkollen i nord til Ullernåsen i vest.

På Ekeberg er det funnet 230 skålgroper - små runde groper som er hugget inn i fjellet. Forekomsten av skålgroper på Ekeberg svarer med hensyn til beliggenheten til bronsealderens helleristninger i de typiske helleristningsområdene i Østfold. Når de, som på Ekeberg, ligger på et gravfelt fra jernalderen, kan de være samtidige med gravfeltet.

På Ekeberg finnes det største gravfeltet fra jernalderen i Oslo - til sammen 50 gravhager, samt steinlegninger. Det forteller at stedet har hatt en helt spesiell betydning i forhistorisk tid. Det var kun utvalgte personer som fikk haugbegravelse i forhistorisk tid. Selv om ingen av gravminnene lar seg datere uten forutgående undersøkelser, er det sannsynlig at gravfeltet har vært i bruk fra de første århundrer e.Kr. inntil den kristne gravskikken ble enerådene middelalderen.

I virkningsområdet til planlagt jernbane finnes det imidlertid flere gravhauger fra jernalderen. På Vålerenga ligger det flere gravhauger. Disse har trolig tilhørt Volin gård. På Bryn har det vært en bro over Alnaelva alt i forhistorisk tid. Flere gravhauger er funnet på Skøyen hovedgård ovenfor Bryn.

Generelt har Oslodalen trolig hatt en jevnt velstående bondebefolkning i jernalderen, men i slutten av vikingtiden har trolig velstanden økt, å dømme etter de mange våpenfunnene av frankiske sverd. Bare området rundt Hamar har funnkonsentrasjoner fra 900-tallet som kan måle seg med Oslo. Funnene tillater oss å formode en økning av befolkningen, og dette støttes av en del gårdsnavn vi mener å kunne datere til vikingtiden. Gårdsnavnene fra forhistorisk tid er bevart gjennom stedsnavn, slik som Vålerenga av Volin gård, Etterstad, Hovin og Tøyen av Taugvin gård, for å nevne de nærmeste til middelalderbyen. Åkeberg tyder på Åkerbruk. Funnene av bosetningsspor og ardspar fra 900-tallet på tomten Oslogate 6 i Gamlebyen (Molaug 1998) viser at det har vært drevet jordbruk her, og det er fristende å tenke seg at denne gården hadde navnet Oslo og at navnet gikk over på byen. At det har vært virksomhet også i forhistorisk tid gjør at det kan oppstå konflikt med automatisk fredete kulturminner også i områder som ikke var bebygget i middelalderen

### 2.3.2 Middelalderens Oslo

Oslo ble i følge Snorre Sturlason grunnlagt av kong Harald Hardråde ca.1050. Nyere arkeologiske funn viser at byen må være eldre, og at den kan ha blitt grunnlagt rundt år 1000. Under ruinen av Clemenskirken fra ca.1100 er det funnet kristne begravelser som kan dateres tilbake til sent 900-tall eller tidlig 1000-tall. Begravelsene har ligget på en kirkegård som må ha tilhørt en trekirke. Det er sannsynlig at den eldste kirken var viet til St.Clemens, slik som den senere steinkirken. Dette knytter den sammen med dansk kongemakt som lot bygge flere Clemenskirker på denne tiden. Kanskje var kirken knyttet til en kongsgården. På Øra, Gamlebyens Sørenga lå det sannsynligvis en kongsgård på midten av 1000-tallet, ut fra et funn av flere mynter og en vollgrav. Myntskatten passer godt med Harald Hardrådes tid. Fra hans tid stammer sannsynligvis også Mariakirken i tre som ble funnet ved utgravninger under Mariakirken av stein fra ca.1100, dvs. av samme alder som Clemenskirken. Disse bygningene lå i tidlig middelalder på et nes mellom utløpet av Alnaelva og Bjørvika. Sannsynligvis var det meget gode muligheter for å trekke opp båter her langs elvebredden. Men det er svært sannsynlig at disse mulighetene ble utnyttet også før byen ble til. Her var den naturlig båt-plassen for den gården som trolig er funnet i området like nord for Olavsklosteret. Her er stolpehull etter hus og

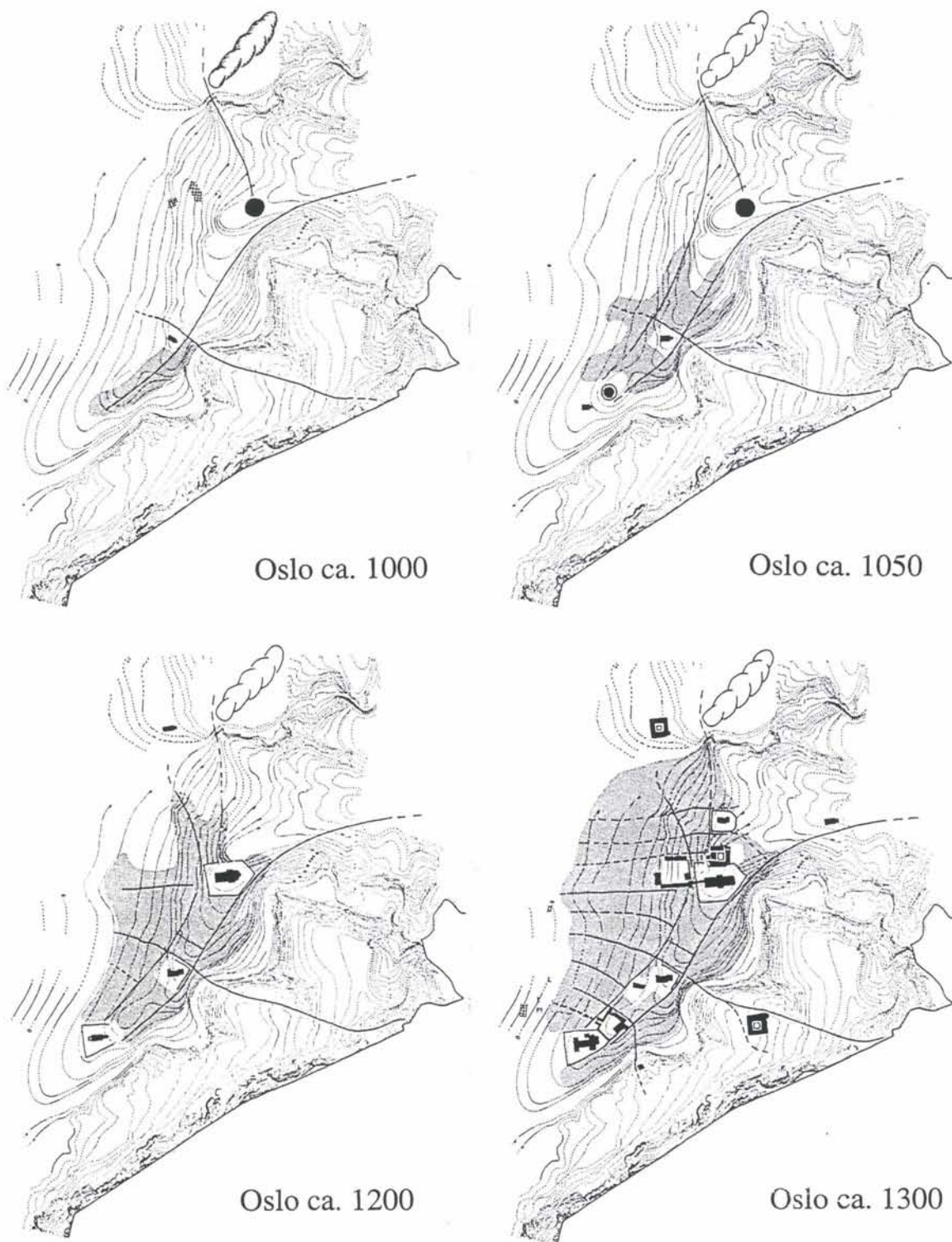


Fig. 2 Oslos utvikling fra vikingtid til høymiddelalder. Kartrekonstruksjoner i samme målestokk. Bybebyggelsen er skrævert. Monumentalbyggene er markert med svart og gater og veifar med strek. Svart sirkel: Antatt beliggenhet av gård. Dobbeltsirkel: Den eldste kongsgården. Riksantikvaren, tegning Erik Schia.

ardspor fra en åker som kan dateres til 900-tallet. Denne antatte gården kan ha hatt navnet Oslo, som så senere er gått over på byen.

Kongens interesse i en by på 1000-tallet hadde dels økonomiske grunner, men ikke minst militære. Romerike har tradisjonelt vært regnet som Oslos kornkammer, og den viktigste veien ut av Oslo gikk mot Romerike. Andre veier gikk til Oslodalen, Bærum og Asker og Ringerike og endelig mot sør til Follo. Det er mulig at Østre strete i forlengelsen av middelalderens Strømsvei var den eldste gaten i byen.

Den eldste alminnelige bybebyggelsen er funnet i et område nord for Clemenskirken og kan dateres til rundt 1030. Men bebyggelse fra 1000-tallet er også funnet lengre nord og gjør at det er uklart hvor stort areal byen dekket i den første tiden. Kontinuitet i grensemarkeringer for tomter tyder på at det alt i utgangspunktet var regulerende myndigheter som grep inn og stykket ut tomter.

I den første tiden var biskopen gjerne en del av kongens følge, sammen med hirden. Fra rundt 1100 etablerte biskopen seg med sin egen bispegård og sin egen domkirke lenger nord i byen, Hallvardskirken. Denne stod helt eller delvis ferdig i 1130, da kong Sigurd Jorsalfar ble gravlagt i den, i sørveggen i koret. Byen utviklet seg utover på 1000- og 1100-tallet, både i størrelse og folketall. Foruten Kongsgården med Mariakirken nede på Øra, samt Clemenskirken like ved og Bispegården med Hallvardskirken høyere oppe i byen kom det til flere institusjoner og bygg, Nonneseter kloster helt i nord, bortenfor Hovinbekken og cistercienserklosteret på Hovedøya. På 1200-tallet kom det til ytterligere kirker, Korskirken, Laurentiuskirken og Nicolaikirken og to nye klostre for tiggerbrødre, Olavsklosteret og Fransiskanerklosteret. Olavsklosteret ble i 1237-39 etablert av dominikanerne. De overtok en eldre Olavskirke fra kongen og bygget sitt kloster i stein i tilknytning til kirken nord for denne. De to anleggene Bispeborgen og Kongsgården ble oppbygget i stein. Enkelte andre steinhus fantes også i middelalderens Oslo, men langt de fleste husene var av tre og bygget i lafteteknikk. Ved arkeologiske utgravninger er det funnet en rekke levninger av slike bygninger, brygger, gater og gårdsplasser, i tillegg til store og små gjenstander.

Høymiddelalderens by kan ha hatt ca.3000 innbyggere. Nordgrensen var ved Hovinbekken, som rant ut i Bjørvika omtrent i krysset Schweigaardsgate/Oslogate/Grønlandsleiret. Mot sørøst var grensen ved Alnaelva, men noen bygårder lå også på den andre siden av denne i området ved Geitabro. De viktigste byggene der var Fransiskanerklosteret fra 1290-årene og teglverket.

Oslo var preget av gatestrukturen. Fra Øra og Kongsgården i sør gikk Østre strete frem til Bispeallmenningen med torvet og Hallvardskatedralen. Derfra gikk stretet øst for katedralen og videre opp mot Galgeberg, middelalderens Martestokker. Det hadde på denne strekningen navnet Gatene. Fra Galgeberg førte den videre utover mot øst, trolig i Strømsveiens trase. Parallelt med Østre strete, ca.60m fra denne med start ved Kongsgårdens store porttårn gikk Vestre strete. Denne stoppet ved Torvet ved Bispeallmenningen og Bispeborgen. Herfra gikk imidlertid en vei, Nordre strete videre mot nord, over Hovinbekken og deretter over Åkerberg, middelalderens Valkaberg. Nord for Enerhaugen gikk denne og en vei fra Galgeberg vestover til Aker gård og så videre vestover. Det var ikke mulig å gå på nedsiden av Enerhaugen. Her stod sjøen på den tiden ca.2,5 - 3m høyere enn i dag.

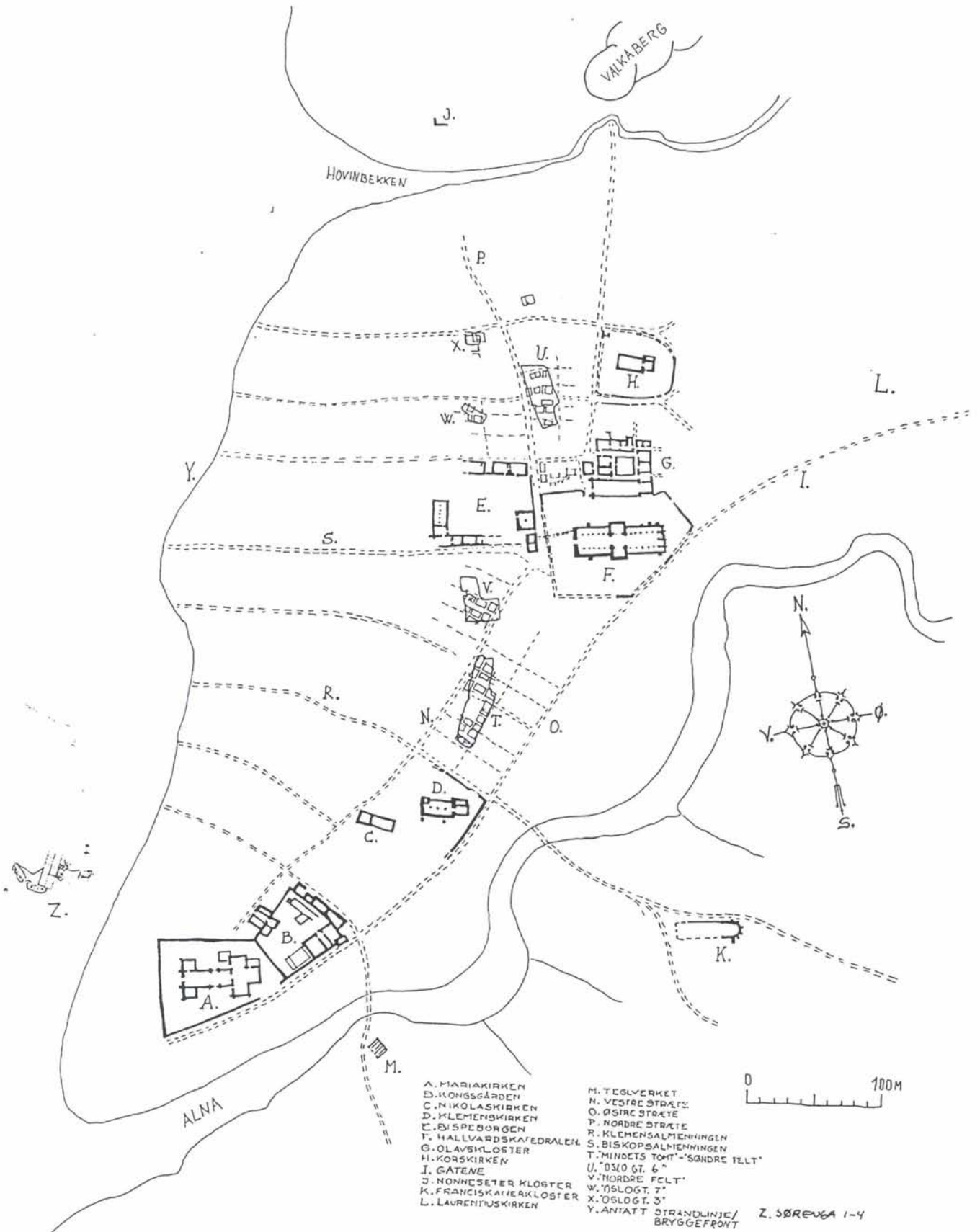


Fig. 3. Kartrekonstruksjon som viser middelalderbyens gatenett og utstrekning omkring 1300. Riksantikvaren.

På tvers av disse stredene gikk allmenninger. Av disse kjenner vi Clemensallmenningen og Bispeallmenningen. Clemensallmenningen krysser Østre strete og fortsatte i en bro, Geitabro, over Alnaelven. Derfra gikk den forbi Fransiskanerklosteret og opp til Ekeberg, og videre sørover. Bispeallmenningen gikk bare fra Østre strete ned til sjøen med Bispebryggen.

I senmiddelalderen, på 1400-tallet, opplevde byen en sterk tilbakegang i kjølvannet av pester og økonomiske nedgangstider. Folketallet falt drastisk. Bebyggelsen ble mer glissen. Monumentalbyggene forfalt. Etter reformasjonene 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. Olavsklosteret var blitt ny bispegård, mens fransiskanerklosteret var blitt hospital. På Øra var all bebyggelse jevnet med jorden, og området ble utlagt til eng. Kongsgården var erstattet av borgen 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. Utskipingen foregikk særlig fra bordtomter på Grønland, og etterhvert ble det et større område innerst i Bjørvika der planker og bord ble lagret. I byen førte bedret økonomi til byggevirksomhet, særlig i form av kjellere av stein for oppbevaring av handelsvarer.

### **2.3.3 Christiania under Akershus – middelalderbyen Oslo forfaller (1624 – ca 1850)**

Det kan dokumenteres arkeologisk at det har vært 14 store bybranner i perioden 1137 til 1624. Etter brannen i 1624 ble borgerne nektet å bygge opp igjen sine hus på de gamle tomtene. Det ble vedtatt at en ny by skulle bygges på vestsiden av Bjørvika inntil Akershus' murer. Byen ble anlagt etter datidens moderne byplanprinsipper med rette gater i et sjakkbrettmønster (kvadratur). Bygningene skulle oppføres i stein og tegl. Det hele skulle befestes med sterke voller og graver. Den nye byen tilfredsstilte datidens viktigste krav. Forsvarsmulighetene var bedre. Det var mer plass og mulighet for videre utbygging. Dessuten ble brannfaren betraktelig redusert ved en bygningsmessige omstruktureringen fra en tett trehusbebyggelse til brede gater med murhus. Byen fikk navnet Christiania etter kong Christian 4.

I middelalderen var det en maktkamp mellom kongemakt og den katolske kirken. I forbindelse med reformasjonen i 1537 ble kirkens



gods konfiskert av kongen. Han var interessert i å ha en kirke som var økonomisk svakere enn kongemakten. Den protestantiske kirken, som var økonomisk avhengig av kongen, hadde langt dårligere økonomi enn hva den katolske kirken hadde hatt før reformasjonen. De kirkelige steinbygningene som sto igjen etter brannen i 1624, begynte å forfalle. Rester fra St. Hallvardskirken ble etter hvert brukt som steinbrudd for Akershus festning og for nye bygg i Christiania. Bispegården fra middelalderen forfalt, og i 1554 flyttet biskopen inn i Olavsklosteret. Biskopen fortsatte å ha sin residens her også etter at byen ble flyttet og den nye domkirken ble innviet i 1697. Biskopens brygge spilte fortsatt en viss rolle, for det var raskere å reise over Bjørvika til Christiania med båt enn å reise rundt Enerhaugen og Akergård til fots, dersom man kom fra øst eller sør.

Området der middelalderens Oslo lå, gikk etterhvert over til å bli jordbruksområde. Sørenga er et stedsnavn som illustrerer dette. Området hørte til Oslo Ladegård som produserte jordbruksprodukter for Akershus festning. Gården fungerte fra 1720 som sommerresidens for en velhavende Christianiafamilie. Gården brant i 1721, og på murene av østfløyen av middelalderens bispeborg ble ny hovedbygning oppført i 1725. Det er denne som i dag kalles Oslo Ladegård. På 1700- og tidlig 1800-tall ble det bygd flere slike sommerresidenser eller løkkebygninger rundt Christiania. Noen anlegg var av mer herskkelig karakter, mens andre var av mer lavborgerlig karakter. Løkkene hadde

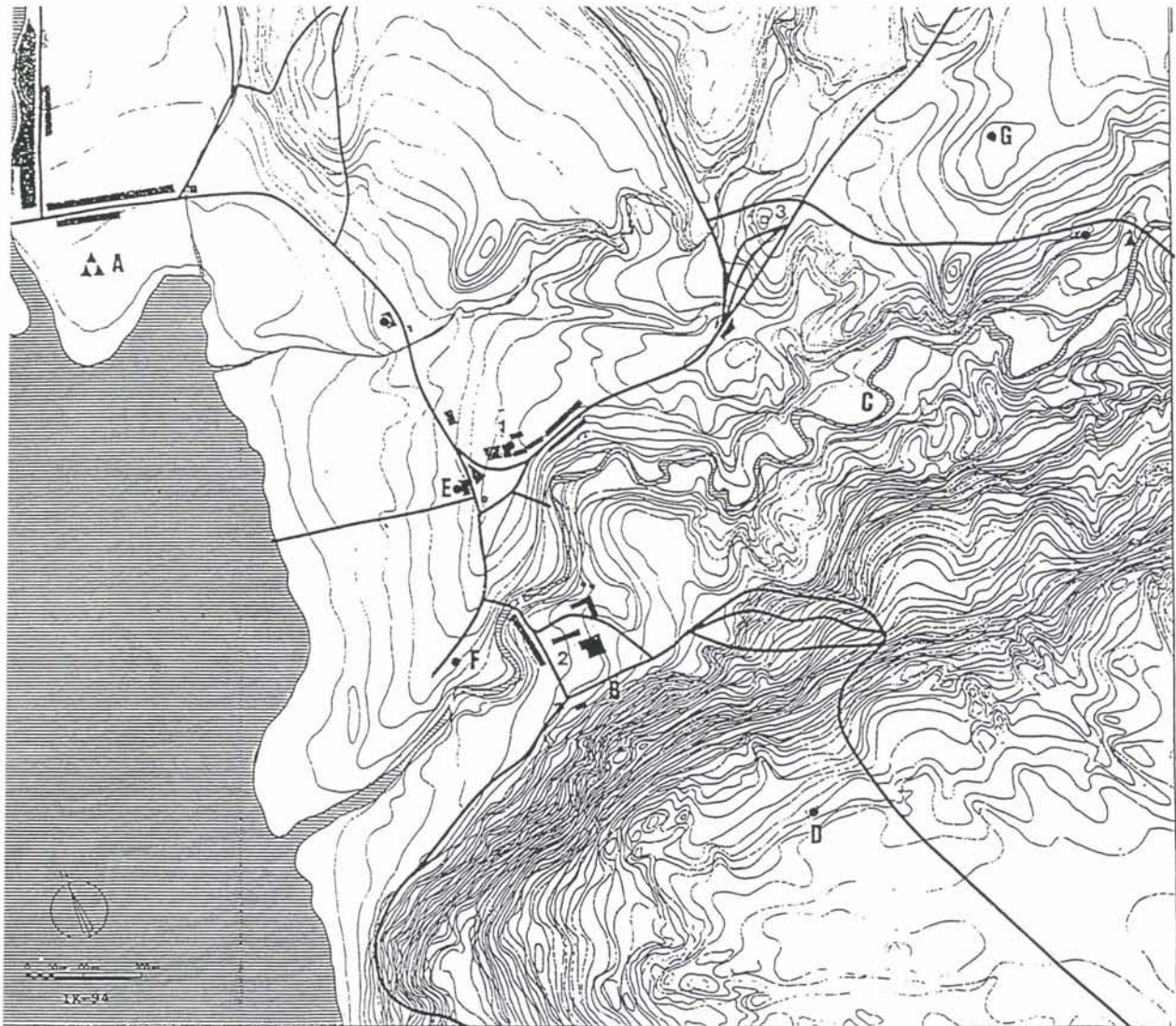


Fig.4. Gamlebyen ca 1700. Kilde: Verneplautredning Gamlebyen Byantikvaren i Oslo 1995

en viktig funksjon for byens matforsyning. I tillegg til Oslo Ladegård, er hovedhusene til løkkeanleggene i St. Halvardsgate 27 og Saxegaardsgata 17 - Saksegården - bevart i Gamlebyen.

17- og 1800-tallet, sett under ett, var økonomiske oppgangstider. Industriaktiviteter utviklet seg rundt Gamlebyen. I 1737 ble det anlagt et alunverk ved foten av Ekeberg. Langs innfartsårene gjennom Gamlebyen vokste det etterhvert opp en forstadsbebyggelse. Her utenfor bygrensen var det ikke murtvang, og det ble oppført små panelte tømmerhus og uthus. De som bosatte seg her, var hovedsakelig håndverkere som hadde sin virksomhet i Grønlandsområdet.

#### **2.3.4 Gamlebyen blir en del av Christiania – økonomiske oppgangstider (ca 1850 – ca 1900)**

Ved byutvidelsen i 1859 ble Gamlebyen innlemmet i Christiania. Etter flere hundre års forfall og stagnasjon, opplevde Gamlebyen en ny og sterk ekspansjons- og byggeperiode. Mellom 1885 og 1900 ble Christianias befolkning nesten fordoblet.

Fra midten av 1800-tallet har særlig transporten satt sitt preg på Gamle Oslo. Havnefunksjonene hadde særlig samband med trelasthandelen og fjernet etterhvert bebyggelsen fra sjøen. Takket være store utfyllinger i Bjørvika kunne Norges eldste jernbane, Hovedbanen, åpnes mellom Oslo og Eidsvoll i 1854. Sporene gikk fra stasjonen, senere Østbanen, tvers over Bjørvika og tvers gjennom den nordligste delen av middelalderbyen. Videre fortsatte den gjennom Lodalen, nedre del av Alnadalen til Bryn og videre oppover Groruddalen.

Østfoldbanen (Smaalensbanen) ble anlagt i 1870-årene. Det lyktes Fortidsminnesmerkeforeningen å få anlagt sporene slik at de ikke berørte Mariakirken som var blitt funnet og delvis undersøkt i 1860-årene, men sporene ble gravd i en bred åpen skjæring gjennom sentrale områder av middelalderbyen, og denne skjæringen eksisterer fortsatt. Lokomotivverkstedet og Maskinverkstedet ble bygget på Sørenga. Lokomotivverkstedet i nygotisk stil tegnet av jernbaneingeniør Oxaal sto ferdig 1893. På området mellom Østfoldbanen og havnen ble det etablert et godsområde.

Den sterke befolkningsøkningen resulterte i en voldsom boligbygging i Gamlebyen på 1880- og 1890-tallet. En del av den tidligere løkkebebyggelsen ble erstattet med en regulert utbygging. Området ble lagt ut som lukkede firkantede kvartaler der gatene går tilnærmet vinkelrett på hverandre. Schweigaardsgate ble anlagt som en direkte og monumental forbindelse mellom Christiania sentrum og Gamlebyen. Reguleringen måtte også forholde seg til den nye jernbanen.

Kvartalene ble organisert langs jernbaneaksen. Oslogate og St. Halvardsgate fulgte omtrent de tidligere hovedveier fra middelalderen. I området sør for Bispegata tok den nye strukturen ikke hensyn til den middelalderske bystrukturen. På tomtene ble det oppført 3- og 4-etajers murbygninger med kjellere. Bare få funn er bevart fra gravevirksomheten for disse byggene.

Reguleringen av områdene rundt Oslo gate la til rette for en videre kvartals-murbebyggelse helt ned til Sørenga. Et kart fra 1868 viser disse planene (se fig. 5). Utbyggingen ble stoppet av jernbanens behov for arealer. Dagens bebyggelse er altså en snipp av noe langt større. Bebyggelsen ligger hovedsakelig inntil Oslo gate. Bebyggelsen markerer høydedraget i middelalderbyen. I 1870 ble de første murgårdene i Oslogate oppført. Siden fulgte av en hektisk byggeaktivitet. Bebyggelsen i Arups gate ble påbegynt i 1874, i Schweigaardsgate i 1883 og i Alnafetgate i 1890. Rundt 1900 sto en helt ny bydel med storbyaktig kvartalsbebyggelse ferdig.

I tillegg til boligbebyggelsen ble det i området oppført en rekke offentlige bygninger, institusjoner og anlegg. Botsfengselet ble tatt i bruk i 1851. Hovedbanen åpnet i 1854. Gamlebyen skole ble oppført rett etter 1880. Bispegården, som siden ombyggingen i 1623 hadde holdt til i det tidligere

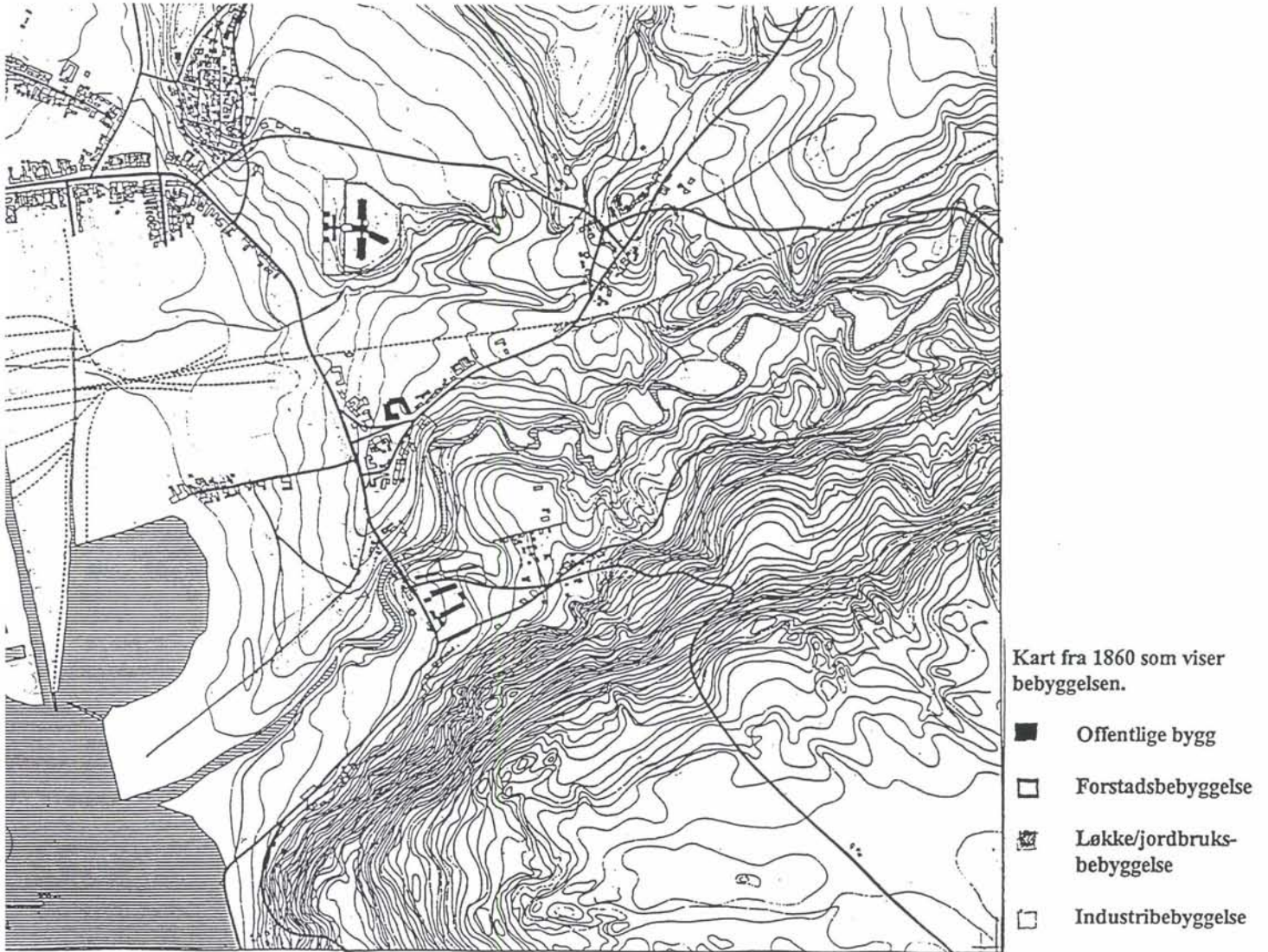
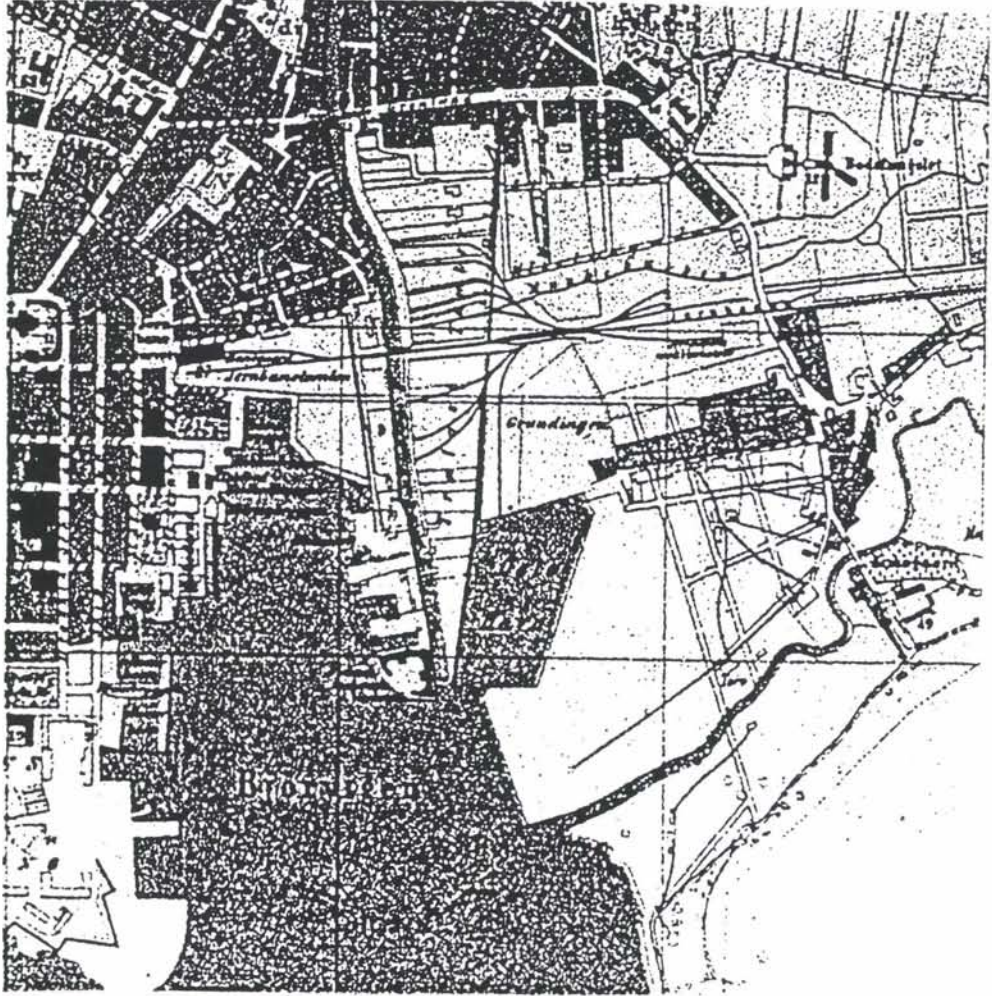


Fig. 5. Gamlebyen 1860. Kilde: Verneplautredning Gamlebyen Byantikvaren i Oslo 1995



*Fig. 6. Kart som viser planen fra 1868 hvor store deler av Sørenga var forberedt bebygget med kvartalsbebyggelse. Kilde: Verneplautredning Gamlebyen Byantikvaren i Oslo 1995*

Olavsklosterets østfløy var i så dårlig tilstand at det ble revet. I 1884 ble den erstattet med et nybygg. Residensens middelalderdel ble bevart og innlemmet i nybygget.

I 1840-årene startet industrialiseringen av Lodalen med opprettelsen av flere teglverk. Kverner Brug ble etablert i 1853. Området har etter hvert utviklet seg til et av byens største industriområder. Dessuten ble en del mindre og mellomstore bedrifter etablert i og rundt Gamlebyen.

### **2.3.5 Byveksten i Gamlebyen stanser opp - middelalderbyen gjenoppdages (ca 1900 – 1945)**

Det økonomiske krakket i 1899 resulterte i en bråstopp i den eksplosive byveksten. Byggingen av leiegårder stoppet opp. Gamlebyens videre utvikling gikk tregt. Reguleringen av Sørenga med planlagt murgårdsbebyggelse over hele området ble ikke realisert. Store deler av området ble liggende ubebygde; noe som muliggjorde jernbanens videre ekspansjon i området.

I 1903 begynte forberedelsene for nye jernbanespor under Ladegården. Eiendommen ble i 1905 ekspropriert av Staten, og to nye tunneler – én mot øst (Lodalen) og én mot sør (Østfoldbanen) - ble anlagt gjennom Ladegårdens hage og deler av Ladegårdens nordfløy. Olavskirkens og St. Hallvardskirkens ruiner ble berørt av disse tunnelene. Etter tunnelbyggingen ble ruindelene satt på plass på tunneltaket, og det ble opparbeidet et offentlig grøntområde rundt ruinene. Minneparken (Ruinparken) ble åpnet i 1932.

I 1924 skulle Kristiania feire sitt 300-års byjubileum. I forbindelse dette kom byens middelalderhistorie på dagsordenen. Byens vanskelige og splittede identitet kom til uttrykk med navnestriden og avlysningen av Kristianias jubileumsfeiring. Fra 1925 fikk byen igjen sitt opprinnelige middelaldernavn: Oslo.

### **2.3.6 Gamlebyen – Norges mest trafikkerte veikryss – (ca 1945 – ca 1980)**

Det kontinuerlige økonomiske oppsvinget etter 2. verdenskrig har medført sterkt økende bilbruk fra 50-årene. Antall biler i Norge er mer enn seksdoblet fra 1960 til 1995. Hovedadkomstveiene til Oslo fra nord og sørøst gikk gjennom Gamlebyen, og fra 1960 har biltrafikken stått i fokus for byggevirksomheten i Gamlebyen. I 1962 ble Loenga bro reist tvers gjennom middelalderbyen. På slutten av 1960-tallet og begynnelsen av 1970-tallet ble store deler av leiegårdsbebyggelsen vest for Oslogate (Kanslergate og Clemensgate) revet for å gi plass til en

utvidet Bispegate og en ny stor trafikkmaskin som skulle ta av for den økende biltrafikken i det som etterhvert ble Norges mest trafikkerte veikryss.

Dette kom i tillegg til de allerede eksisterende belastningene fra jernbanetrafikken. Økt støy- og støvplage resulterte i fysisk og sosialt forfall. Både private og offentlige grunn- og huseiere nølte med vedlikehold og investeringer. Bygninger begynte å forfalle, og Gamlebyens fysiske struktur ble ytterligere fragmentert. Den visuelle opplevelsen ble en nedslitt og lite attraktiv bydel. Dette medførte at de ressurssterke beboerne flyttet ut, og området's sosiale status var fallende.

### **2.3.7 Snuoperasjon Gamlebyen (fra ca 1980)**

I 1980 kom "Gamlebyen i Oslo. Innstilling om de antikvariske verneverdier", utgitt av Riksantikvaren i samarbeide med Byantikvaren og Universitetets Oldsaksamling. Denne, en utstilling med modell av de forskjellige veialternativene og innstillingen "Gamlebyen i Oslo. Verneplan for de antikvariske kulturverdier" utgitt av Foreningen til Norske Fortidsminnesmerkers bevaring i 1981 hadde



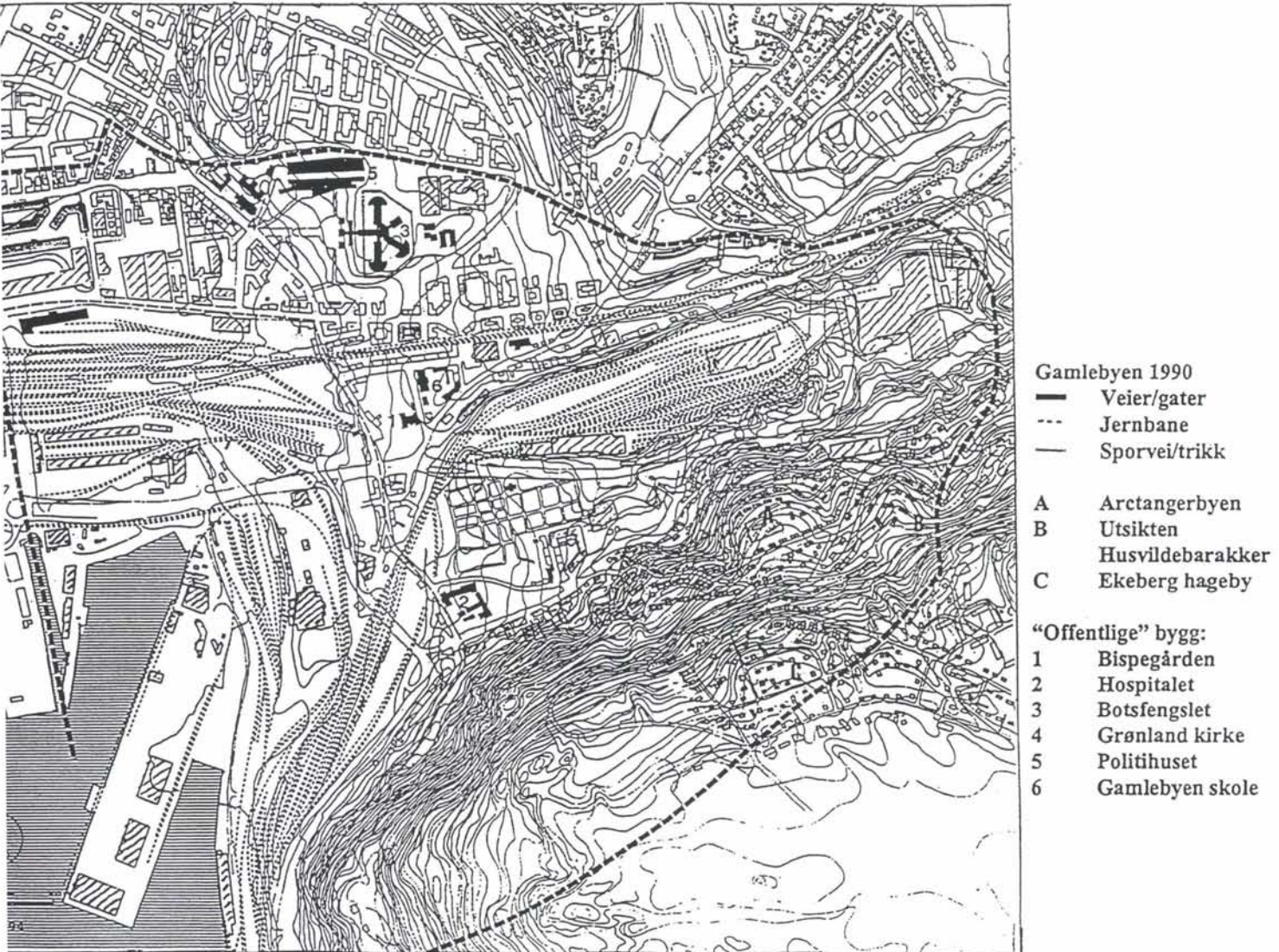


Fig. 7. Gamlebyen 1990. Kilde: Verneplautredning Gamlebyen  
 Byantikvaren i Oslo 1995

avgjørende betydning for endring av veiplanene i Gamlebyen. Bl.a. ble det foreslått middelaldermuseum i Lokomotivverkstedet, vannspeil på Sørenga og middelalderpark. Disse tankene ble konkretisert i flere av forslagene i arkitektkonkurransen "Byen og Fjorden - Oslo år 2000" i 1983.

Fra nesten alle berørte instanser og personer ble det etterhvert erkjent at en snuoperasjon var nødvendig dersom den uheldige utviklingen skulle snus.

Leiegårdsbebyggelsens økonomiske, sosiale og antikvariske verdier ble erkjent, og Oslo kommune utarbeidet i 1985 en plan for byfornyelse av Gamlebyen. Det ble satt i gang arbeid med rehabilitering av en del gårder. I 1988 ble kommunedelplanen for Oslos sentrale sjøside vedtatt. Den la opp til byutvikling i Gamlebyen.

I 1992 ble det nasjonale miljøprogrammet satt i gang. Prosjektet Miljøbyen Gamle Oslo, som ble startet opp i juni 1993, er et samarbeidsprosjekt mellom staten og Oslo kommune. Begge parter har gått inn med betydelige økonomiske midler for å høyne den fysiske standarden og styrke områdets identitet. Det har blitt lagt stor vekt på å informere om de fysiske restene fra middelalderen som finnes i området.

Gamlebyen, også kalt »Nordens Pompei», har det største sammenhengende ruinområde av Nordens hovedsteder. Områdets unike middelalderhistorie har blitt mer og mer allment akseptert, og et utvalg oppnevnt av Kirke- og kulturdepartementet la i 1991 fram sin utredning »Oslo middelaldermuseum, Senter for opplevelse, aktivitet og kunnskap» (Norges offentlige utredninger, NOU 1991:31). Her sies det bl. a at Gamlebyens historie bør synliggjøres og settes inn i sin historiske sammenheng. Videre mente utvalget at det var viktig å få etablert et middelaldermuseum i Gamlebyen, og at den uten tvil beste plasseringen var i det gamle Lokomotivverkstedet til NSB nede på Sørenga (Bispegata 16).

Intensjonene i NOU'en ble fulgt opp av et utvalg oppnevnt av Miljøbyen Gamle Oslo. Utvalget la i 1996 fram sin rapport "Oslo middelalderpark og museum. Senter for opplevelse, aktivitet og kunnskap". Som i NOU'en anbefales selve middelaldermuseet plassert i Lokomotivverkstedet på Sørenga, og institusjonen foreslås gitt navnet Oslo Middelalderpark og Museum.

Ikke bare musealt, men også i ren fysisk utforming ble Gamlebyens unike historiske situasjon tillagt stor vekt. Bydelen som helt fra 1960-tallet mer og mer utviklet seg til et stort trafikkruss med påfølgende fysisk og sosialt forfall, ble i 1995, etter mange års kamp fra beboere

og antikvariske myndigheter, endelig kvitt størstedelen av gjennomgangstrafikken. Biltrafikken ble delvis lagt i tunnel inni Ekebergåsen, delvis ført mellom NSB's sporområde og Sørengkaia/Bispevika. Områdets nye status ble markert ved rivingen av Norges første »motorveibro», Loenga bro i 1996.

### 2.3.8 Sammenfatning historisk utvikling

*Oslo ble ut fra de seneste arkeologiske utgravningene grunnlagt rundt år 1000. Bybebyggelsen var mest av tre, men etterhvert ble det bygget kirker, klostre og borger i stein. Rundt år 1300, da byen var på sitt største, hadde den ca.3000 innbyggere. På denne tiden ble Oslo hovedstad i Norge. I 1624 brant byen. Den ble flyttet og omdøpt til Christiania. Steinbygninger ble revet og området ble jordbruksland.. Etter at Gamlebyen ble innlemmet i byen i 1859, opplevde den en sterk ekspansjons- og byggeperiode. Fram til krakket i 1899 ble det bygget mange leiegårder i mur. Trafikkanlegg for jernbane, bil og havn har satt sterke preg på Gamlebyen.*

Gamlebyen ligger på et nes mellom Alnaelva og Bjørvika. I vikingtiden ble det drevet åkerbruk nord for dagens Bispegate. Muligens lå det her en gård som het Oslo og ga navn til den byen som ble grunnlagt rundt år 1000. Nær tuppen av neset var det en kirke viet til St.Clemens, og kirkegården med begravelser fra denne tiden er en av de eldste i Norge. Mariakirken og deler av kongsgården på Øra ble bygget av Harald Hardråde. Begge anlegg var i tre, slik som den eldste Clemenskirken må ha vært. Denne og Mariakirken ble erstattet av bygninger i stein rundt 1100, og senest 1130 må bispekirken, den staselige Hallvardskirken være bygget. Biskopen fikk etterhvert økende inntekter og bygget de eldste steinhusene på bispegården tidlig på 1200-tallet.

Byen vokste fra noen hundre innbyggere på 1000-tallet til ca.3000 rundt år 1300. På det tidspunktet hadde den 6 kirker og 3 klostre. Spesielt må nevnes Olavsklosteret, et dominikanerkloster som ble grunnlagt i 1237-39, like nord for Hallvardskirken, i byens geistlige sentrum. Kongsgården ble bygget i stein på 1200-tallet, og fikk en flott hallbygning. Håkon den 5. som gjorde Mariakirken til kongelig begravelseskirke og Oslo til hovedstad i Norge tidlig på 1300-tallet. Han startet byggingen av Akershus-borgen. Den alminnelige bybebyggelsen var av tre. Vi kjenner til 14 større branner i byen i perioden fra 1000-tallet til 1624.

Etter storbrannen i 1624 vedtok kong Christian 4. at byen skulle flyttes til vestsiden av Bjørvika, Den fikk navnet Christiania etter kongen. De fleste steinbygningene i Oslo forfalt etter reformasjonen, og de ble

brukt som steinbrudd for Akershus festning og for nye bygg i Christiania. Området der middelalderbyen lå, ble etter hvert jordbruksområde. Flere sommerresidenser eller løkkebygninger ble anlagt, bl. a Saxegården og Oslo Ladegård.

Fra ca 1850 til 1899 opplevde området en sterk ekspansjons- og byggeperiode. Stor handel med trelast resulterte i omfattende havneutbygging. Norges eldste jernbane, Hovedbanen, åpnet i 1854. I forbindelse med Østfoldbanens (Smaalensbanen) anleggelse i 1870-årene ble det for sporene gravd en bred åpen skjæring gjennom sentrale deler av middelalderbyen. Lokomotiv-verkstedet på Sørenga var ferdig i 1893. Mesteparten av Kongsgården ble fjernet.

Gamlebyen ble innlemmet i Christiania i 1859. Det var en voldsom boligutbygging i Gamlebyen mellom 1885 og 1900 med en regulert storbyaktig utbygging med lukkede firkantede kvartaler der gatene går tilnærmet vinkelrett på hverandre, orientert i forhold til den nyanlagte jernbanelinjen. Det økonomiske krakket i 1899 resulterte i en bråstopp i den eksplosive byveksten med bygging av leiegårder. Store deler av Sørenga-området ble liggende ubebygd; noe som muliggjorde jernbanens videre ekspansjon i området. Gamlebyen ble i perioden 1945 – ca 1980 sterkt preget av den økende bil- og jernbanetrafikken. ”Snuoperasjon Gamlebyen” har preget området fra ca 1980 med flere innstillinger, rapporter, verneplaner og utstillinger. Gamlebyens unike middelalderhistorie har blitt mer og mer allment akseptert. Byantikvaren utarbeidet en verneplan for bydelen. Leiegårdsbebyggelsens økonomiske, sosiale og antikvariske verdier har blitt mer og mer erkjent. I mai 1998 er det lagt frem forslag om etablering av en Oslo Middelalderby med park og museum.

### **3. Beskrivelse av kulturminner og kulturmiljøer i tiltaksområdet**

Tiltaksområdet er det området som direkte og fysisk berøres av tiltaket. Virkningsområder er de arealene som grenser til tiltaksområdet og som påvirkes mer indirekte eller som blir påvirket i sin utvikling av tiltaket.

#### **3.1 Beskrivelse av de automatisk fredete kulturminnene i tiltaks- og virkningsområdet**

Innenfor virkningsområdet er det automatisk fredete kulturminner fra forhistorisk tid og fra middelalderen. Innenfor virkningsområdet er det også automatisk beskyttede levninger fra nyere tid, nemlig skipsvrak. Innenfor planområdet er det av automatisk fredete kulturminner bare slike fra middelalderen.

De fredete kulturminnene fra forhistorisk tid er dels synlige på overflaten, som gravhauger, gravrøyser, veifar og helleristninger, dels er de skjult under markoverflaten. Vi kjenner lite til den siste kategorien. Den omfatter bosetningsspor fra steinalder, bronsealder og jernalder frem til og med vikingtiden.

De fredete kulturminnene fra middelalderen kan deles i tre grupper. Under bakken er kulturlag med levninger av bygninger og andre konstruksjoner, gjenstander, avfall og økofakter. Over bakken er det bevart ruiner av stein- og teglbygninger. Disse var i sin tid tildekket og lå under bakken, men er blitt frilagt ved arkeologiske utgravninger. I disse områdene er terrenget senket. Den siste gruppen er stående bygninger fra middelalderen.

Det er bare to stående bygninger fra middelalderbyen Oslo, deler av Bispeborgen og deler av Olavsklosteret. Bispeborgens østfløy med en hvelvkjeller er inkorporert i Oslo Ladegård fra 1725. Olavsklosterets østfløy med 3 teglsteinshvelvete rom utgjør 1.etasje i Bispegården fra 1880-årene. I tillegg til disse stående bygningene er det bevart ruiner fra de samme anleggene. Disse to bygningene har vært premissgivende for plassering av tunneltraseene gjennom Gamlebyen. Bygningene i seg selv er av vernemyndighetene betraktet som så viktige og spesielle at det ikke er aktuelt å fjerne dem eller risikere at de blir beskadiget ved tunnelarbeider. Fordi andre områder i Gamlebyen har vært betraktet som mindre aktuelle for tunnelbygging, har området mellom nordøsthjørnet av Oslo Ladegård/Bispeborgens vinterhall og sørvesthjørnet av østfløyen i Olavsklosteret/Oslo Bispegård vært betraktet som det mest aktuelle for fremføring av

tunneler, spesielt kanskje fordi det gjennom dette området allerede går to jernbanetunneler og at det ikke står noen bygninger her utenom Oslo Ladegårds nordfløy og leiegårdene ved St.Hallvards plass.

Foruten ruinene av Bispeborgen og Olavsklosteret finnes det 5 synlige ruiner av monumentalbygg i Gamlebyen. Det er St.Hallvardkirken, domkirke og katedral, det er Korskirken som var sognekirke for nordre bydel og Clemenskirken som var sognekirke for søndre bydel. På Sørenga er det ruiner av Kongsgården og Mariakirken, kongens kapell. I tillegg finnes det enkelte mindre ruiner, som levninger av St.Anna gildestue, og en steinkjeller fra ca.1600.

Under jorden er det bevart levninger av flere monumentalbygg. Foruten sørflyøyen i Bispeborgen, nå tildekket av jord, er det deler av Fransiskanerklosteret under dagens Gamlebyen kirke og Oslo hospital og mulige deler av Nonneseter kloster lengst nord i byen. Laurentiuskirken er det ikke funnet rester av, bare begravelser. Nicolaikirken ble fjernet ved utgravninger i 1877-78, men enkelte steiner er muligens bevart fra denne. Av steinbygninger forøvrig som er skjult i grunnen er langt de fleste kjellere fra 1500- og tidlig 1600-tall. Noen av de ruinene som er skjult under overflaten har markeringer i bakken for å vise deres beliggenhet.

Mesteparten av levningene bevart under bakkeplan er imidlertid rester av trebygninger og andre konstruksjoner av tre, som brolegninger, gjerder, renner og brønner. I tillegg er det gjenstander og økofakter som kan fortelle om dagligliv, ernæring, plantesamfunn etc.

### **3.1.1 Fjerning av levninger, tidligere arkeologiske utgravninger.**

Mesteparten av kulturlagene fra middelalderens Oslo er blitt fjernet ved byggevirksomhet i løpet av de siste 150 år. Hvis vi ser på utsjaktningsskart, hvor de fjernede partiene er markert, ser man at det er fjernet store områder både ved jernbanebygging, veibygging og husbygging, samt i forbindelse med byggevirksomhet i havneområdet (fig.1)

Meget av det som har vært fjernet vet vi ikke noe om, men store områder har fått en enkel dokumentasjon i form av oppmålingstegninger, fotografier og beskrivelser. Og det er tatt vare på noen gjenstander. Det har vært drevet arkeologiske utgravninger i Gamlebyen helt siden 1860-årene.

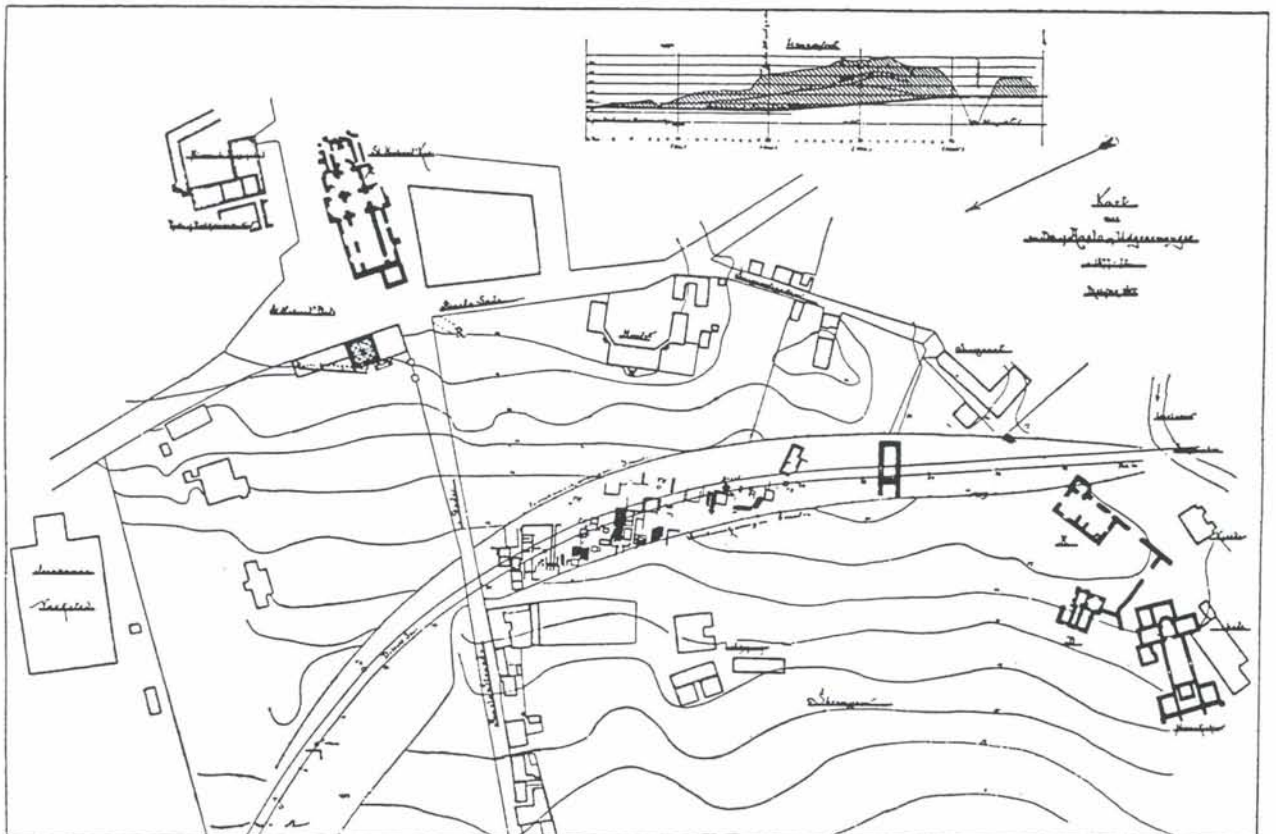


Fig. 8. Fra utgravningene for Smålensbanen (Østfoldbanen) over Sørrenga i 1877-78. Øverst tegning fra utgravningene, nederst kartsammenstilling der også den gang kjente ruiner i Gamlebyen er med. Den arkeologiske registreringen ble gjort og levningene tegnet av jernbanearkitekt Peter Blix. Han kunne arbeide fritt bare ikke jernbanefremdriften ble hindret.

Disse eldste ble ledet av antikvar Nicolay Nicolaysen og hadde til formål å finne og beskrive nasjonalt viktige levninger eller deler av dem, som St.Hallvardkirken, Olavsklosteret og Bispeborgens vinterhall i 1865 og ruinene på Sørenga med Kongsgården og Mariakirken i 1868. Med utgravningene for Smaalensbanen (Østfoldbanen) i 1877-78 ble for første gang deler av den ordinære bybebyggelsen utgravd. Det var jernbanearkitekt Peter Blix som stod for dokumentasjonen. Traseen gikk gjennom noen av de best bevarte levningene av middelalderbyen overhode med laftebygninger, trebrolegninger, gjerder, vannrenner, brønner og mengder av funn i lag på mange meters tykkelse. Mange av konstruksjonene ble tegnet ned på plantegninger og noen funn tatt vare på. Det ble imidlertid ikke dokumentert i plan noen kronologisk inndeling. Nicolaikirken ble gravd frem og fjernet. Deler av Kongsgården og bybebyggelse nord for denne ble gravd frem av Johan Meyer i 1890-årene i forbindelse med bygging av lokomotivverksted på Sørenga i 1892-94. Samtidig ble også en administrasjonsbygning reist i dagens Bispegate, nordvest for Borgen.

Jernbanen fikk også fjernet store deler av middelalderens bispeanlegg i haven til Oslo Ladegård rundt århundreskiftet. Bl.a. ble hele vestfløyen i stein fjernet og trebebyggelse ned mot havnen. Av selve borganlegget ble det laget oppmålingstegninger, mens vi vet lite om den øvrige bebyggelsen. Fra 1917 av og utover i 1920-årene ble ytterligere deler av Bispeborgen fjernet, nemlig store deler av nordfløyen. Fra 1917 var jernbanearkitekt Gerhard Fischer gitt arbeidet med å dokumentere og sikre levninger som lå i veien for de to jernbanetunnelene som ble anlagt i kulvert gjennom det som kan kalles Middelalder-Oslos geistlige sentrum. Det av nordfløyen som ikke raste ut eller ble sprengt vekk da Fischer hadde ferie ble enten liggende på plass (vestre del) eller fjernet (østre del), idet murene ble tegnet og hver enkelt stein nummerert før nedtagning og lagring. I 1960 ble denne østligste delen rekonstruert på taket av jernbanetunnelen og komplettert til en fullstendig bygning, det såkalte "Bisp Nicolas kapell". Øst for Bispeborgen, på dagens St.Halvards plass, ble i 1920-årene rester av middelalderens skomakerboder dokumentert og fjernet. Olavsklosterets kirke ble 1924-26 utgravd og de fremkomne murene dokumentert, merket og fortløpende demontert. Etterat tunnelen til Lodalen var støpt ble kirkeruinen 1928-29 gjenskapt oppå tunneltaket. Den nye Østfoldbanen gikk rett gjennom vestre del av skipet i Hallvardskatedralen, og også dette ruinpartiet ble fjernet og satt tilbake på plass. Andre store anleggsarbeider for NSB var oppføringen av Jernbanegarasjen, Saxegårdsgaten 11, i 1920-21. Her ble ruinene av Clemenskirken funnet. Bare koret ble fjernet ved byggevirksomheten. Den store bygningen som blir kalt Borgen, Bispegaten 12, ble reist samtidig og påbygget til 5 etasjer i 1953. Her må det ha blitt fjernet en



del middelalderske levninger, selv om en del var dokumentert og fjernet alt for et eldre bygg på stedet fra 1901. Flere områder på Sørenga ble utgravd i 1920- og 30-årene av Gerhard Fischer.

Mellom 1928 og 1935 ble Olavsklosterets klostergang, klosterhave og vestfløy utgravd under ledelse av Gerhard Fischer. En liten, selvstendig bygning vest for vestfløyen var kommet frem allerede i 1926. Arbeidet fortsatte i 1950- og 60 årene med klosterets nordfløy, der det også ble påvist bygningsrester eldre enn den nåværende fløyen (Hommedal 1986). Også i Bispeborgen ble det i 1960-årene flere steder foretatt arkeologiske utgravninger. I østfløyen under Ladegården ble flere murer sør for hvelvrommet funnet, og det ble også foretatt en utgravning av sørfløyen og deler av nordfløyen (Dahlin 1982). På Sørenga ble det i 1960-årene også funnet spor av en eldre trekirke under Mariakirken og av et eldre borganlegg under Kongsgården fra 1200-tallet. Ingen av disse utgravningene er publisert, og dokumentasjonsmaterialet er til dels vanskelig tilgjengelig. For Loenga bro ble det gravet i de områdene der bropilarene skulle graves i 1961-62. Her finnes det gode tegninger og en rapport om mesteparten av feltene.

Store arkeologiske utgravninger ble gjennomført mellom 1970 og 1977 for det planlagte veisystemet, og for første gang fikk man god innsikt i dagliglivet til de vanlige Osloborgere i middelalderen gjennom funn av bygårder med sine forskjellige bygninger, gjenstander fra dagliglivet og levninger som ved naturvitenskapelige undersøkelser kunne fortelle om kosthold og håndverksvirksomhet. Disse utgravningene er publisert og dokumentasjonsmaterialet er godt tilgjengelig. Under Clemenskirken, som også lå midt i den påtenkte veibanen, ble på et lite område funnet over 60

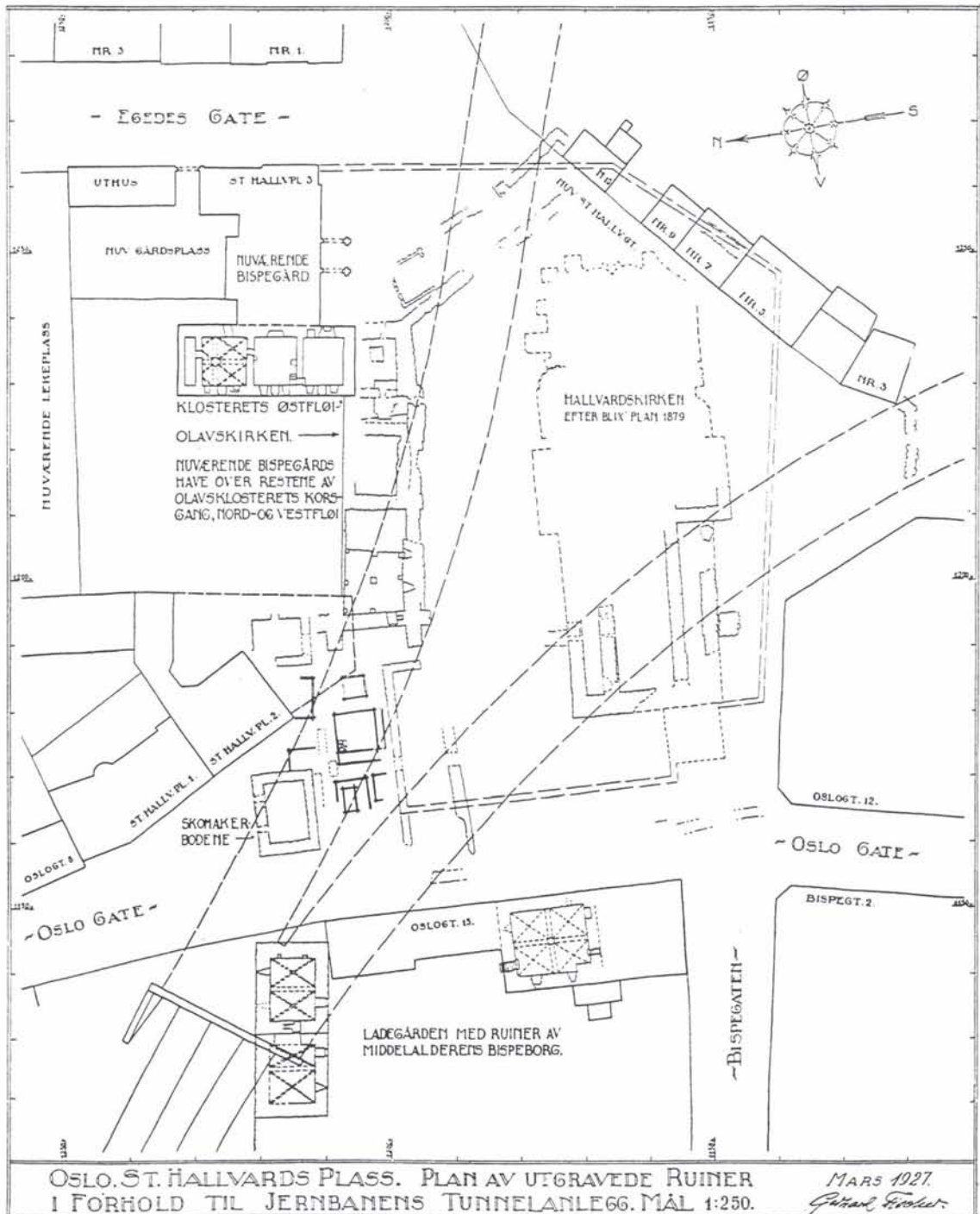


Fig. 9. Eksisterende jernbanetunneler gjennom Minneparken med markering av middelalderiske bygningslevninger. Ruinene som måtte fjernes er etterhvert rekonstruert oppå tunneltakene. Tegning Gerhard Fischer 1927.

skjeletter som alle var gravlagt før 1050, tidspunktet for Oslos grunnleggelse ifølge Snorres kongesagaer.

I 1977 ble det gravet et mindre område i haven for Oslogate 7 for utvidelse av jernbanesporene mot nord, samt for nybygg for jernbanen på tomten Oslogate 3. Begge steder ble det funnet bevarte middelalderlevninger. 1960-årenes utgravninger av Bispeborgens nordfløy ble fortsatt og avsluttet i 1984. Da ble også de tidligere fremgravde ruinene i fløyen opprenset og dokumentert, og et provisorisk vernebygg utbedret. Påbegynte utgravninger mellom Bispegaten og Clemensgate, vest for Oslogate, ble fortsatt og slutført i 1982-84. Endelig ble det i 1987-89 utgravd et større felt øst for Oslogate, mellom Oslogate 2 og St.Hallvards plass 2.

Foruten disse større utgravningene har det vært en rekke mindre undersøkelser i forbindelse med grøftegravninger for vann og kloakk, lysmaster etc. I de fleste tilfellene har det vært snakk om utskiftning av gamle rør. Dette har gitt mulighet til å se på levninger som tidligere er blitt gravd igjennom, slik de har fremstått i grøftekantene. Endelig har det vært foretatt noen prøveboringer hvor jordlag er blitt undersøkt i sylinderprøver og prøver tatt opp med spiralbor.

Riksantikvaren har vært ansvarlig for utgravningene og undersøkelsene i middelalderbyen fra 1970 ved sitt utgravningskontor i Gamlebyen. Fra 1994 har NIKU arbeidet med slike undersøkelser på oppdrag fra Riksantikvaren. Universitetet i Oslo v/Oldsaksamlingen har vært ansvarlig for forhistoriske levninger.

### **Sammenfatning**

Det har vært drevet arkeologiske utgravninger i det gamle Oslo i langt over 100 år. De eldste faglige utgravningene fant sted i 1860-årene. Da ble de viktige monumentalbygningene Hallvardskatedralen, Bispeborgen og Mariakirken identifisert og delvis fremgravd. De største arkeologiske utgravningene kom som følge av jernbanens byggearbeider. Smålandsbanen (Østfoldbanen) ble bygget i 1877-78 og store arealer med alminnelig bybebyggelse i tre ble fjernet. Det ble imidlertid laget oppmålingstegninger av jernbanens arkitekt. Da jernbanen bygget lokomotivverksted og andre bygninger i 1890-årene på Sørenga ble både alminnelig bybebyggelse og store deler av Kongsgården fjernet, igjen med oppmålingstegninger som det eneste bevarte, ved siden av noen fotografier. Rundt århundreskiftet ble store områder vest og nordvest for Ladegården gravd bort, men her var det mindre god dokumentasjon. Fra 1917 ble det gravd for to tunneler gjennom sentrale deler av det geistlige sentrum i Oslo. De ødela deler av nordfløyen i bispeborgen, skomakerbodene på St.Hallvards plass, Olavskirken i dominikanerklosteret, store deler av Hallvardskatedralen.

Her var det imidlertid bedre arkeologisk registrering, og de murene som ble ødelagt var blitt demontert og ble satt opp igjen på toppen av tunneltakene. Minneparken ble etablert som en ruinpark og innviet i 1932.

Ut fra jernbaneutgravningene og en rekke mindre undersøkelser kjenner vi godt til strukturen i middelalderbyen og de viktigste monumentalbygningene. Ved utgravningene siden 1970 er liv og virke til de vanlige byborgerne vært i fokus, og vi har fått et vell av ny kunnskap. Kronologien er blitt meget sikrere, bl.a. ved arkeologisk identifisering av opp til 14 branner etter hverandre i tid, fra den eldste på 1000-tallet til den yngste i 1624. Men pga. den store gravevirkosomheten i middelalderbyen, for jernbanespor, bygninger, ledninger og veier er mesteparten av levningene forsvunnet. Det er viktig å bevare for ettertiden mest mulig av det som er igjen.

### 3.1.2 Bevarte forhistoriske levninger

Det er funnet en rekke fornminner i virkningsområdet, utenfor tiltaksområdet. Ekeberg er Oslos største og viktigste fornminneområde. Ved Universitetets Oldsaksamlings registreringer i 1972 ble nærmere ett hundre fornminner dokumentert bare innefor friarealene. På Ekeberg ligger Oslos største gravfelt. Foruten 50 gravhauger finner en flere steinsetninger, bl.a. et skipsformet gravminne. Helleristningene ved tidligere Sjømannsskolen, som er ca. 6000 år gamle, er det eldste synlige kulturminnet innenfor Oslos grenser. Diabasbrudd for redskapsproduksjon fra steinalder, skålgroper fra jernalder/bronsealder, rydningsrøyser og flere middelalderveifar ligger dessuten på Ekeberg. Til sammen inngår disse fornminnene i et enestående kulturlandskap i sentrumsnære omgivelser som hovedstaden Oslo er alene om i Europa.

I middelalder gikk flere av innfartsveiene til Oslo over Ekeberg. Flere av veiene har trolig vært i bruk allerede i forhistorisk tid. Den gamle kongeveien og byens innfartsvei fra sør til Oslo gikk over Ekeberg og ned til Gamlebyen omtrent der Ekebergveien nå går. Det er den gamle veien til Ekeberggårdene. På Lille Ekeberg er en del av rideveien som Jens Nilsson beskriver i 1597 bevart. Den gikk fra Seter langs kanten av Ekebergplatået under Brannfjell og tok ned i dalen ved Simenbråtveien og fortsatte nedover Oppegårdgata mot Gamlebyen. Karlsborgveien er også et gammelt middelalderveifar som en kan følge fra Kongshavn forbi helleristningene like ved Sjømannsskolen.

### 3.1.3 Bevarte synlige levninger av monumentalbygninger i stein

På begynnelsen av 1800-tallet var det ingen synlige ruiner av det gamle Oslo. De eneste synlige sporene fra middelalderen var de stående bygningene integrert i andre byggverk, altså deler av Bispeborgens østfløy i Oslo Ladegård og Olavsklosterets østfløy i den etter-reformatoriske Bispegården. Vi vet at noen ruiner ble fjernet ved arkeologiske utgravninger senere på 1800-tallet. Dette gjelder hele eller tilnærmet hele Nicolaikirken og vel halvparten av Kongens borg på Sørenga. Andre anlegg er fremdeles ikke undersøkt, og p.g.a. byggevirksomhet på 1800-tallet er det usikkert om det fortsatt er bevart ruiner av dem under bakkenivå. Dette gjelder Nonneseter kloster helt nord i byen, like nord for dagens Schweigaardsgate, og Laurentiuskirken i nordøstre del av middelalderbyen. Heller ikke Fransiskanerklosteret er det i dag synlige rester av, men deler av klosterkirken ble i 1935 påvist ved arkeologiske utgravninger.

Monumentalbygningene i Gamlebyen ble stort sett brutt ned på 15- og 1600-tallet. De bestod av utmerkete byggematerialer, som kunne brukes ved anlegg av steinkjellere og andre bygninger i byen frem til 1624 og deretter i Christiania. I flere sammenhenger får vi opplyst at en bygning ble gitt byens borgere til nedrivning. Men kanskje det meste av steinmaterialet ble gjenbrukt ved byggearbeider på Akershus slott og festning, der bl.a. profilsteiner er gjenfunnet i murene. Den siste beretningen vi kjenner om bruk av stein fra Middelalder-Oslo til byggeformål er fra ca.1800, da materialer fra Hallvardskirken ble brukt til veifundamentering på Grønlandsleiret, dvs. hovedveien til Gamlebyen fra Christiania over Vaterland. Steinbygningene ble brutt så langt ned som det var praktisk, dvs. trolig til datidens markoverflate eller noe over denne. Overflatenivå må da i de fleste tilfeller ha vært høyere enn på tidspunktet da bygningene ble reist i middelalderen.

Alle ruinene som er synlige i dag er kommet frem ved arkeologiske utgravninger, og terrenget rundt dem er blitt senket betraktelig, ofte ca. 1m eller mer, i forhold til terrenget forøvrig på 18- og 1900-tallet. De i dag ikke synlige delene av disse ruinene omfatter fundamenter i stein og i mange tilfeller også i tre. Det er funnet flere tilfeller av pelefundamentering for bygningene. Bevaringstilstanden for slike trefundamenter er ikke vurdert, men den må sees i sammenheng med de generelle bevaringsforholdene for organisk materiale og blir omtalt senere i rapporten.

For vurdering av verneverdien er det hensiktsmessig med en noe mer spesifisert inndeling av bygningslevningene av stein i kategorier:

**1: Bevarte steinbygninger.** Kategorien omfatter Olavsklosterets østfløy og "Vinterhallen" (rom M) i Bispeborgens østfløy. Dette er de eneste stående bygningene fra det gamle Oslo og må under alle omstendigheter vernes fra inngrep og skadevirkninger.

**2: Fremgravde og konserverte/ restaurerte ruiner.** Kategorien omfatter for Bispeborgens del bygningsrestene vest for "Bisp Nicolas kapell" i nordfløyen med rommet C1 og murrester vest for dette. Dessuten deler av østre ringmur og tildekkede bygningsrester i sørfløyen av anlegget. For Olavsklosterets del gjelder det nordfløyen, vestfløyen med det selvstendige rom K i vest, klostergangen med klosterhaven og nordmuren i klosterkirkens skip (sørfløyen). For Hallvardskirkens del omfatter kategorien det sørvestligste partiet av kirkens skip, sørvest for kulverten for Østfoldbanen og nordøstre del av kirkens skip, øst for kulverten for Østfoldbanen. Dessuten kirkens tverrskip (sørligste del nå gjenfylt), og både det opprinnelige og utvidede korpartiet (østligste del nå gjenfylt).

**3: Forventede murfunn i ikke-utgravde partier.** Kategorien omfatter først og fremst midtre parti av Bispeborgens østfløy og deler av sørfløyen. Men nye murfunn kan muligens også forventes i Bispeborgens nordfløy, Olavsklosterets vestfløy og Hallvardskirkens korparti.

**4: Rekonstruerte murer.** Kategorien omfatter murer fjernet under NSB's tunnelgravninger fra 1917 av og senere rekonstruert oppå jernbanetunnelene. Dette gjelder for Bispeborgens del det såkalte «bisp Nicolas' kapell» eller rom C2 i østre del av nordfløyen, for Olavsklosterets del klosterkirken (sørfløyen) unntatt nordmuren og de nærestliggende murpartiene mot sør. For Hallvardskirkens del gjelder det store deler av kirkens vestskip.

I den følgende oversikten er det for hver ruin en kort beskrivelse av utseende, alder og funksjon, og opplyst hva slags undersøkelser som er blitt gjennomført i den. Det legges vekt på ruinens bevaringsgrad, og det blir gjort forsøk på å vurdere verneverdien. Ruinene vil bli beskrevet fra nord til sør i middelalderbyen, med vekt på ruinene i tiltaksområdet.

**Korskirken** ble bygget i første halvdel av 1200-tallet og var sognekirke for den nordre bydelen i Oslo. Kirkebygget og store deler av kirkegårdsmuren er bevart som ruin. Den ble gravet frem av Gerhard Fischer i 1920-årene. Hele terrenget rundt kirken er senket ved at overflatelag er fjernet. På kirkegården er det imidlertid bevart en

rekke skjeletter i grunnen. Levningene ligger utenom alternativene til jernbanetraseer.

Bevaring: Kirkeruinen ble senest konservert i 1991 og er godt bevart. Der murene er bevart over fundamentnivå er det over murkronene lagt på betongkappe med lufting under. Også kirkegårdsmuren er godt bevart. Ruinene brukes delvis som lekeplass, men er relativt solide og tåler dette.

Verneverdi: Kirken tilhører kategori 2 og har meget stor verneverdi.

Muligheter: Deler av kirkegårdsmuren er nå skjult under bakken og er også utenfor nordmuren i Minneparken, i fortauet i Arupsgate. Det er mulig å grave frem denne eller å markere den i dagens terreng. Spørsmålet om muren rundt Minneparken skal bli stående bør utredes.

### **Olavsklosteret**

Av Olavsklosteret er som alt nevnt 1. etasje av østfløyen bevart som tre intakte, overhvelvede rom. Resten av det sentrale klosteranlegget er bevart som ruin, og viser restene av et firefløyet anlegg bygget rundt en klostergang med klosterhave. Som tidligere nevnt er anlegget kommet for dagen ved arkeologiske undersøkelser i flere omganger i 1920-30 årene og 1950-60 årene.

Den eldste delen av anlegget er vestre del av kirken i sørfløyen, som alt stod der da dominikanerne etablerte sitt ordenshus mellom 1237 og 1239. Tidligere på 1200-tallet har det her trolig vært påbegynt et kongelig profant anlegg som aldri ble fullført, men omgjort til en kirke, (den eldste) Olavskirken. Denne, sammen med resten av byggegrunnen for klosteret, ble gitt dominikanerne som gave av kong Håkon Håkonsson. Da dominikanerne overtok, utvidet de kirken mot øst, slik at den kom til å utgjøre hele sørfløyen i klosteranlegget. Den fikk da en tradisjonell tiggerordenform med et relativt lite kor (P) og stort, langsmalt skip med god plass til dem som søkte kirken. Det øvrige klosteranlegget ble trolig oppført i to byggefaser. Første fase, som også innbefattet kirken, må være fullført før 1280. Andre fase, som bl.a. omfattet slåing av teglsteinshvelv i flere rom, må være påbegynt i 1290-årene og senest fullført innen 1350. Den utstrakte bruken av tegl i anlegget kommer sannsynligvis først inn i andre byggefase.

I vestfløyen var det regnet fra sør, altså nærmest kirken, et portrom (D) eller våpenhus med hovedinngangen til klosterkirken. Nord for portrommet lå et rom (E) med ukjent funksjon og nord for dette igjen parlatoriet (F, samtalerommet). Deretter kom et nytt portrom (G) med klosterets hovedinngang. Vest for vestfløyen står ruinene av et selvstendig bygg (K) tolket som klosterets gjesteherreberge. Påviste murrester eldre enn den nåværende vestfløyen kan ha forbindelse med en eldre rominndeling av fløyen. Mest sannsynlig er det likevel at disse bygningrestene tilhører det påbegynte kongelige profananlegget nevnt

ovenfor. Det er gode muligheter for at videre arkeologiske undersøkelser vil kunne gi svar på dette spørsmålet.

I nordfløyen var det regnet fra vest kjøkken (H), refektorium (S, spisesal), calefactorium (T4, varmestue) eller cellarium (forrådsrom), lavatorium (T5, vaskerom), latrine (U) og en trappeoppgang til en annenetasje i fløyen. Øst for trappen lå en gang eller passasje ut til området nord for klosterfirkanten. Øst for passasjen igjen, dvs. i forlengelsen av østfløyen i klosteranlegget, lå to rom (V, W) med usikker funksjon. En passasje (X) mot øst, langs disse to rommene, har trolig ført ut til dominikanernes kirkegård øst for klosteranlegget. Helt vest i nordfløyen, dvs. vest for kjøkkenet, lå sannsynligvis et rom som kan ha fungert som portrom for hovedinngangen til klosteret. Denne vestligste delen av nordfløyen er det i dag bare bevart sparsomme spor av, men fremtidige arkeologiske undersøkelser vil kanskje kunne gi oss mer kjennskap til bygningen. Fremtidige arkeologiske utgravninger vil også uten tvil kunne kaste mer lys over bygningsrestene eldre enn den nåværende nordfløyen, påvist i refektoriet og nord for dette under utgravningene i 1950-årene.

De tre rommene som fremdeles er bevart i østfløyen fungerte, regnet fra nord, som kapittelsal (A, møterom), armarium (B, bibliotek) og sakristi (A) med dør inn til klosterkirkens kor. I 2. etasje av fløyen hadde dominikanerne sannsynligvis sitt dormitorium (sovesal). Fløyen ble først bygget i stein med tretak, mens hvelvene i tegl trolig ble satt inn i 1290-årene. Kapittelsalen har midtpilar og fire krysshvelv. Biblioteket og sakristiet har tønnehvelv. Da klosteret ble nedlagt ved reformasjonen og biskopen i 1552 overtok østfløyen ble det satt igang ombyggingsarbeider. Kalkmaleriene i det tidligere biblioteket er fra denne tiden. Etterhvert som terrenget utenfor ble hevet, fikk rommene karakter av kjeller og fikk tilgang via trapp fra etasjen over. Gulyplanet i rommene ble også hevet. Alt i 1840-årene ble det kjent at hvelvrommene var fra middelalderen og del av dominikanerklosteret, og det ble senere argumentert for deres bevaring ved diskusjonen om byggingen av ny bispegård. Stortinget besluttet at den nye bispegården skulle inkorporere de 3 rommene, og bygget ble utført i 1883-84. I 1911 ble fundamentet under sørvestre del av fløyen (sørmuren og hjørnet mot vestmuren) forsterket med en ytre og indre betongsokkel. Senere påfyllinger og kalkpuss ble fjernet i flere perioder på 1920- og 30 tallet og i 1949. I 1972 ble hvelvene sikret. Sakristiet ble innvendig pusset og i 1969 omgjort til kapell i Bispegården. Dette rommet er nå bare tilgjengelig fra Bispegården. I 1988-89 ble biblioteket og kapittelsalen restaurert og kalkmaleriene fra 1500-tallet sikret og restaurert i 1990-årene.



Klostergangen (L) langs innsiden av de fire klosterfløyene var middelalderens «kommunikasjonsåre» mellom de enkelte fløyene og rommene. De fleste rommene hadde inngang direkte fra klostergangen. Den ble utlagt alt under 1. byggefase i anlegget, men ble først overhvelvet i 2. byggefase. Inn mot klosterhaven (M) har det vært todelte bueåpninger med frittstående midtsøyler. Disse har hatt små baser og kapiteler i tegl. Flere av de 7 bevarte kapitelene har innrisset ansiktsmasker og stilisert bladverk. Gulvet har hatt små, glasserte teglfliser. Det er påvist flere graver i søndre klostergang, dvs. langs klosterkirkens nordside. I 1949-50 ble det i ruinene satt opp en pergola av tre av dimensjoner som skal assosiere til klostergangen. Klosterhaven ligger i dag som en åpen have med gress og et stort tre i midten.

Bevaring: Hele anlegget er relativt godt bevart. Ruinene av klosterkirken er gjenoppbygd oppå taket av jernbanetunnelen. Imidlertid er nordmuren og litt av partiet langs sørsiden av denne original. Konserveringen av anlegget har foregått parallelt med utgravningene, og dessuten i 1988-89. De

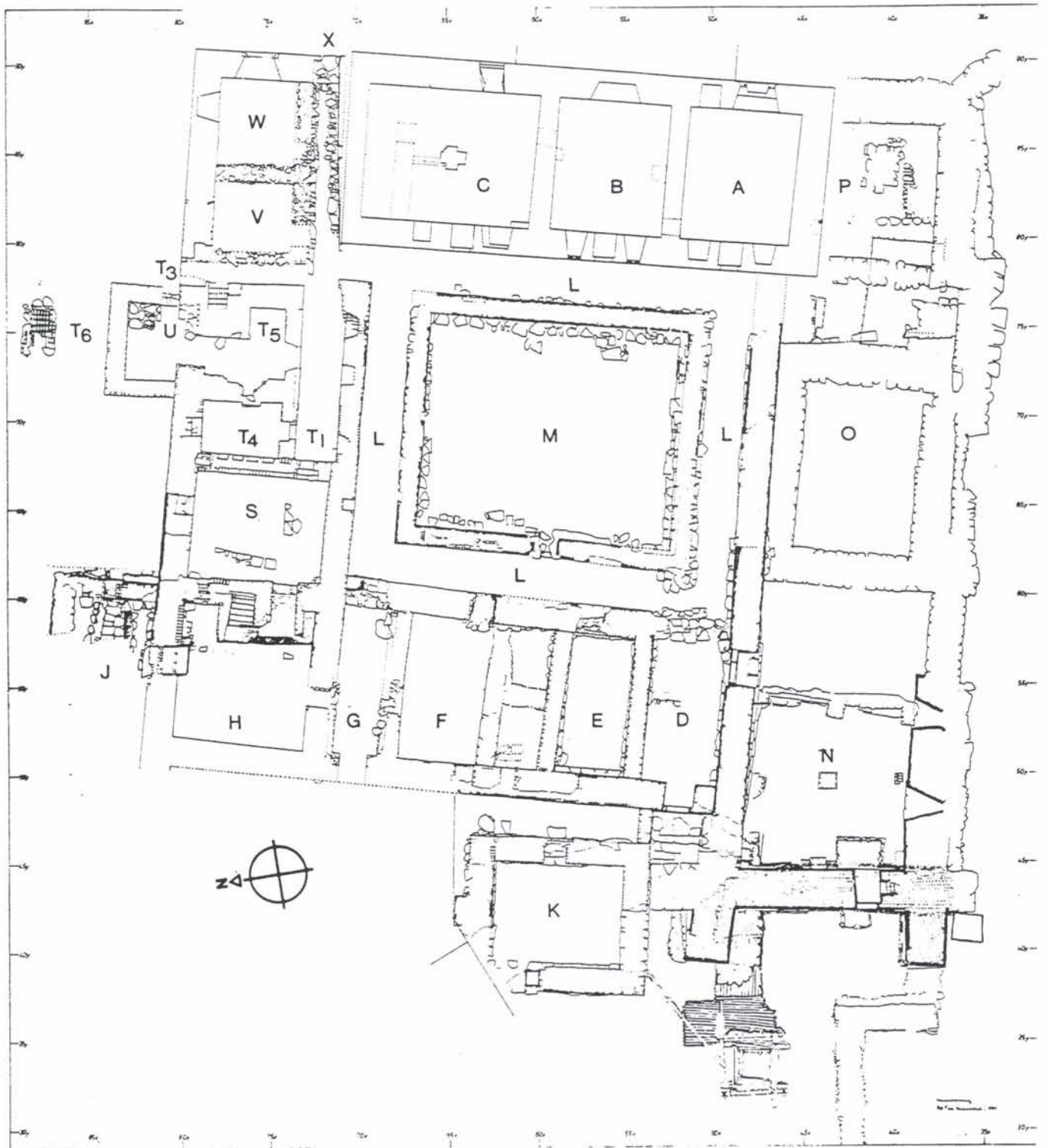


Fig. 10. Olavsklosteret. Sammentegning av oppmålingstegninger. De enkelte rommene har fått hver sin bokstav. Etter Hommedel 1986.

fleste murkronene i anlegget er overdekket med en kappe av skiferheller og betong. Det er de fleste stedene ikke lagt på gresstorv. I teglsteinsmurene kan enkeltsteiner eller partier i murlivet være skiftet ut. I murpartier der bare murkjernen var bevart eller kunne bevares, kan helt nye teglsteinsskall være murt opp for å beskytte de gamle murrestene. I dag bruker barn fra Gamlebyen skole og andre klosteranlegget som lekeplass og går oppå murene.

Verneverdi: Hele Olavsklosteret har særdeles høy verneverdi. Det er ett av de 5 (av 31) best bevarte norske klosteranleggene og det eneste norske byklosteret der vi har et tilnærmet fullstendig bilde av det sentrale anlegget. Olavsklosteret har således en meget høy kildeverdi og like stor opplevelsesverdi, ikke minst pga. de intakte rommene i østfløyen. Disse rommene har de facto vært fredet siden 1872. Østfløyen er premiss-settende for plasseringen av jernbanetunnelene. I en evt. konflikt vil vernemyndighetene ut fra alle signaler som er gitt ikke tillate at denne fløyen blir fjernet eller tar skade, og den vil ikke bli frigitt for utbygging. Olavskirken med unntak av nordmuren kan tas ned og rekonstrueres på nytt, men ikke fjernes permanent da kirken er en integrert del av hele anlegget og har en stor opplevelsesverdi sammen med resten av klosteranlegget.

Muligheter: Ved riving av St.Hallvardsgate 2 vil det være mulig å markere en inngang til klosteret der den opprinnelig var. En bygning vest for klosteret kan evt. rekonstrueres dersom den blir berørt av jernbanetunnel. Dagens pergolamarkering er tildels rått og bør skiftes ut eller fjernes.

### **Hallvardskirken**

Middelalder-Oslos domkirke ble bygget i første halvdel av 1100-tallet som en romansk basilika. Koret stod ferdig i 1130, da også andre deler av kirken kan ha vært fullført. Det opprinnelige koret har vært avsluttet med en abside mot øst. Også korets sidekapeller har vært avsluttet med absider, en på hver side av hovedkoret. Over krysset mellom hovedskip og tverrskip har det stått et tårn. Det er usikkert og tvilsomt om kirken har hatt vesttårn. Hovedskipet har vært skilt fra sideskipene ved arkaderekker. Bare de avlange, sammenhengende fundamentene for arkadepilarene er bevart. Hallvardskirken ble i høymiddelalderen utvidet med et nytt gotisk kor mot øst.

Større deler av skipet i kirkeruinen ble fjernet ved graving for Østfoldbanen i 1920-årene og deretter rekonstruert oppå tunneltaket, altså på tilsvarende måte som Olavskirken. Under tårnfoten har det vært gravet for nyere bygninger, og noen av de nåværende murer er rekonstruert. De første utgravningene skjedde allerede i 1865, de siste under ledelse av Gerhard Fischer i 1920-årene. Fischer grov også ut det

gotiske koret, men dette er tildekket igjen. Flere gravplater er nå tatt inn og utstilt i "Bisp Nicolas kapell" i Bispeborgen, og erstattet av kopier ute i ruinen. Det er fortsatt bevart noen begravelser inne i kirken, men langt de fleste er på kirkegården utenfor kirken.

Sørenden av søndre tverrskip ligger inn under det tidligere fortauet til Bispegaten.

Bevaring: Murene av Hallvardskirken ble konservert i forbindelse med etableringen av Minneparken, som ble åpnet i 1932. Det har også skjedd en del konservering senere. Murene er tildekket med steinheller og betong og derover gresstov. Det er en del slitasje pga. tråkk, og denne ruinen - som resten av Minneparken - trenger regelmessig pleie, men de eksponerte murene er ikke spesielt sårbare. Delene av det gotiske koret er delvis tildekket av jord. De er relativt dårlig bevart og må trolig til en viss grad rekonstrueres dersom denne delen av kirken skal eksponeres.

Verneverdi: Hallvardskirken har meget stor verneverdi, men større partier er konservert så mange ganger at det er lite middelalder igjen for detaljstudier. Ved en detaljert gjennomgang av Gerhard Fischers dokumentasjonsmateriale fra undersøkelsene av kirkeruinen vil det likevel utvilsomt være mulig å finne fram til opprinnelige murpartier, og ruinen har følgelig også stor kildeverdi. Kulturlagene er ikke fullstendig fjernet alle stedene. Dette gjelder spesielt i det gotiske koret. Opplevelsesverdien ruinen har er meget stor.

Muligheter: Med Bispegata kraftig innsnevret og transport av spesielt brede deler fra Kværner ikke er aktuelt, er mulighetene til stede for både å blottlegge de nå tildekkede delene av søndre tverrskip og også markere søndre kirkegårdsmur, slik det f.eks. er foreslått i Formgivingsprogram for Gamlebyen. De nå tildekkede delene av det gotiske koret må eksponeres, enten der de ligger i dag eller, dersom de blir berørt av jernbanetunnel rekonstrueres på sin opprinnelige plass uten jordtildekking.

### **Bispeborgen og Oslo Ladegård.**

Historikk: Bispens gård i Oslo var opprinnelig bygget i tre rundt år 1100. Rester etter de eldste trebygningene kan fortsatt være bevart noen steder i Oslo Ladegårds have. På 12- og 1300-tallet ble det bygget flere bygninger i stein, og bispeborgen ble Oslos sterkeste borg. Den ble sterkt brannskadd i kampen mot svenskene i 1523? Borgen forfalt sterkt etter reformasjonen og ble av kongen skjenket til byens borgere for nedrivning. Den protestantiske biskopen flyttet til det tidligere Olavsklosteret i 1550-årene. Etter syvårskrigen ble borgen i 1579 gitt til borgermester Kristen Mule, og store ombygningsarbeider begynte. I 1722 ble dagens hovedbygning reist opp på restene av søndre del av Bispeborgens østfløy. Hovedbygningens eksteriør bærer mest preg av

ombygningene fra midten av 1700-tallet. Ladegårdens nordfløy ble bygget i siste del av 1700-tallet, da det også ble anlagt en barokkhage.

Østfløyen. I østfløyen finner vi rester etter de to eldste bygningene i borgen. Begge ligger under Oslo Ladegård. Den såkalte vinterhallen ligger i nordenden av Ladegårdens hovedbygning, og Ladegårdens murer hviler på murene i denne hallen. Bygningen ble trolig reist tidlig på 1200-tallet. Den har hatt flere etasjer. De nåværende krysshvelvene i pusset tegl er senere, fra Kristen Mules tid i 1580-årene, men midtpilaren er original fra 1200-tallet. Opprinnelig har her vært gråsteinshvelv. Bygningen lå opprinnelig i bakkenivå og en døråpning og en vindusåpning inn mot gårdsplassen i vest er fortsatt delvis bevart. Teglhvelvet har båret gulvet i salen i en 2.etasje. Gulvet består av tegl og har marmorplater i midten. Hvelvkjelleren ble delvis utgravd alt på 1800-tallet.

Sør for den hvelvede hallen er en smalere bygning som har ligget i hjørnet av anlegget, ut mot middelalderens torg, der hvor Nordre strete, Vestre Strete og Bispeallmenningen møttes. Bygningen kan ha vært et forsvarstårn. Av den vestre muren er bare lite bevart i høyden. Østmuren er bevart under veggen i Ladegården. Sørveggen er trolig bevart i bakken utenfor Ladegårdens gavlvegg. Derimot er deler av nordveggen bevart. I mellomrommet mellom de to bygningene under Ladegården har trolig borgens hovedinngang vært. Noen trestolper kan være fra eldre bygninger eller har understøttet en brolegning. Litt av en trebrolegning er bevart.

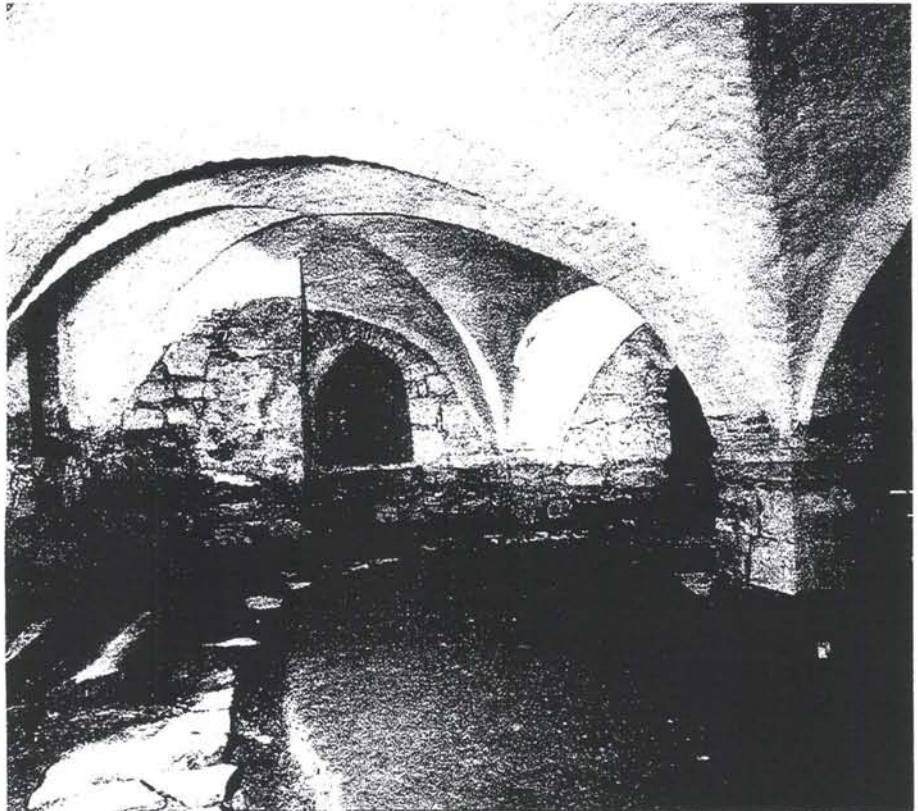
Disse to bygningene ble sist gravd ut i 1960-årene av Gerhard Fischer og Oluf Olsen i forbindelse med restaureringsarbeidene for Oslo Ladegård. Det eksisterer ingen ferdig vitenskapelig bearbeiding av dette arbeidet.

Tilstand: Hvelv og midtpilar i hvelvrommet er godt bevart og står solid. Også veggene er solide, men deler av murbruken er oppsmuldret og vekke. Utvendig er murene, unntatt den i sør, solide som en del av Ladegårdens grunnmur. Det samme gjelder hjørnebygningen, der murene unntatt østmuren er delvis ødelagt av yngre murer. Trevirket brytes sammen og vil snart være uten særlig verdi. Det er planlagt nytt gulv i hvelvkjelleren i 1998.

Verneverdi: Hvelvrommet har særdeles stor verneverdi, dels p.g.a. de originale levningene fra middelalderen, men også p.g.a. opplevelsesverdien. Hjørnebygningens opplevelsesverdi begrenses noe pga. de yngre murene og vanskelig lesbarhet, mens (port ?)rommet mellom bygningene er spennende. Murenes kildeverdi begrenses til en viss grad av senere forstyrrelser og konserveringsarbeider, men er på langt nær ferdig utforsket. Som en del av Oslo Ladegård og med stående vegger fra middelalderen er disse rommene premissgivende for

beliggenhet av jernbanetunnel. I en evt. konflikt vil vernemyndighetene ut fra alle signaler som er gitt ikke tillate at disse levningene blir fjernet eller tar skade, og de vil ikke bli frigitt for utbygging.

Muligheter: Hvelvrommet (vinterhallen) har med sin intakte form en bruksmulighet for spesielle arrangementer og for film- og fjernsynsproduksjoner. Ytterligere konservering og tilrettelegging av informasjon om eldre bevarte levninger av tre og bygningshistorien vil være mulig.



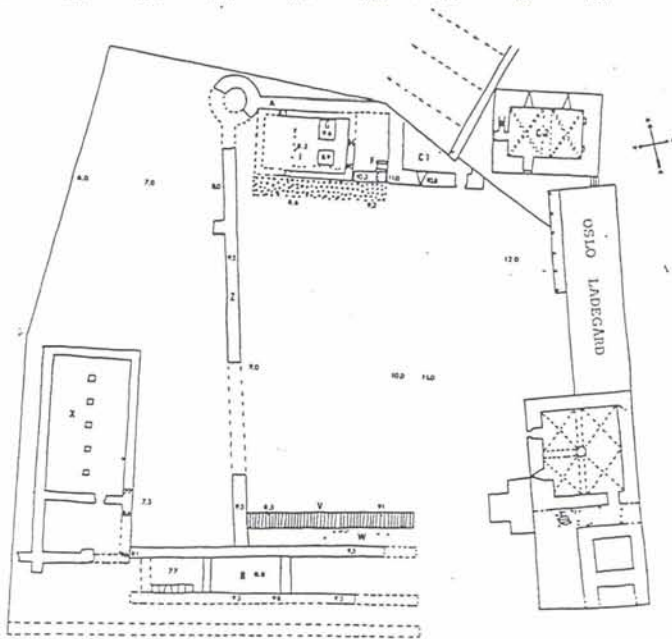
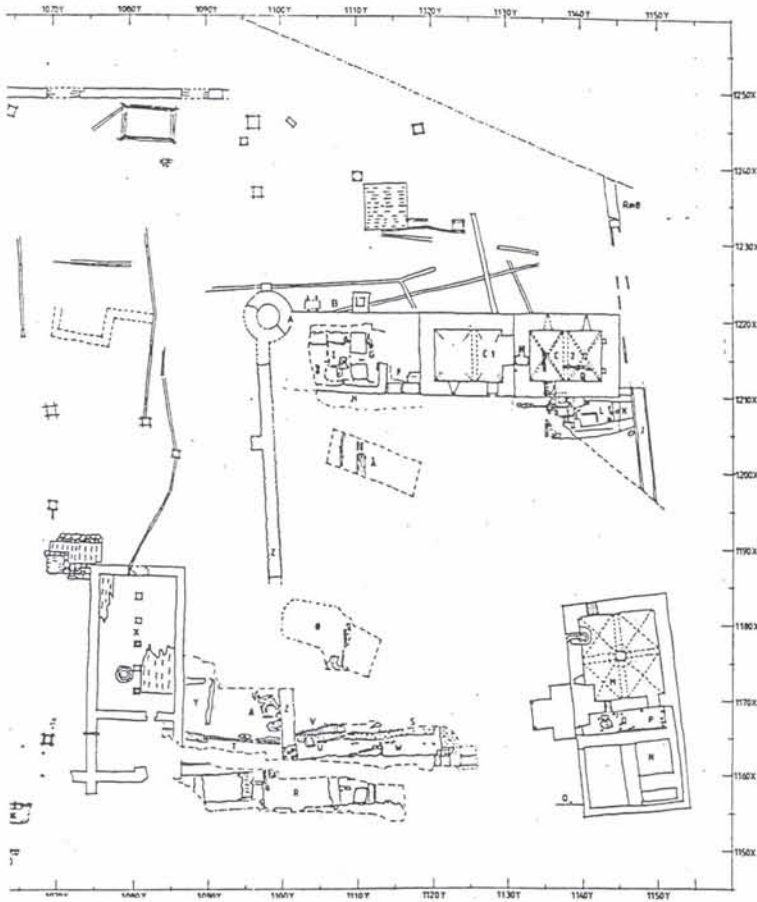


Fig. 11 Bispeborgen. Det middelalderske hvelvrommet i østfløyen, nå i Oslo Ladegårds kjeller. Foto Gerhard Fischer.

Fig. 12 Bispeborgen. Plantegning over utgravde levninger av steinbygninger fra 12-1300-tallet. Flere av disse er fjernet ved forskjellige byggetiltak i jernbanens regi. Etter Elin Dahlin 1982.

Nord for hvelvhallen er det en ringmur mot øst som er en del av Ladegårdens nordfløy. Her kan det muligens ha stått en bygning. Uansett vil det være bevart levninger fra middelalderen her. En mindre bygning ble funnet inntil Bispeborgens nordfløy ved graving for jernbanetunnelen i 1917.

Nordfløyen. I østre del av bispeborgens nordfløy har det stått en toetasjes steinbygning der overetasjen, som vi ikke har bevart bygningsrester av, kan ha bestått av en stor sal eller hall. Underetasjen, som vi kjenner bygningsrestene av, bestod av to store rom med en trappeoppgang i muren mellom dem. Rommene er oppført til ulik tid, med det vestre (C1) som det eldste og opprinnelig planlagt som en selvstendig bygning, trolig rundt 1220. Sannsynligvis er det så kort tidsintervall mellom byggefasene at de opprinnelige planene ikke var fullført før det østre rommet (C2) kom til. Begge rommene er nærmest identisk i størrelse og utforming. Mellom rommene var det til dels dobbel mur, dvs. at hver av rommene har sin mur. Østmuren i det vestre rommet (C1) er åpnet i ca. 4 m bredde inn mot østrommets (C2) vestmur, der en 0,9 m bred døråpning forbinder rommene med hverandre. Begge rommene har hatt krysshvelv i tegl.

Da ruinene av det østlige rommet (C2) ved utgravningene 1917-20 måtte fjernes helt pga. jernbanetunnelene, ble disse bygningsrestene dokumentert mer nøyaktig enn bygningsrestene av rommet vestenfor (C1). Både ytterliv og innerliv i murene ble, på samme måte som i Olavskirken noen år etter, nøyaktig oppmålt og enkeltsteinene nummerert for senere å kunne rekonstrueres, noe som for dette rommets del først skjedde i 1960. Bygningsrestene ble da også komplettert til en fullstendig bygning, gjenskappt med to krysshvelv slått med moderne tegl i middelalderformat. Den gjenskapte bygningen ble ut fra Gerhard Fischers funksjonsteori for rommet gitt navnet "Bisp Nicolas kapell", men det er tvilsomt om rommet i realiteten fungerte som kapell i middelalderen. På grunn av tunneltaket måtte rekonstruksjonen ta utgangspunkt i et høyere nivå enn den opprinnelige plasseringen, og det rekonstruerte «kapellet» ligger i dag derfor unaturlig høyt i forhold til rommet vestenfor (C1), som det altså egentlig er en del av. De bevarte restene av dette vestre og eldste rommet (C1) ligger fremdeles in situ, men hele nordvestre del av rommet er vekke. Dette har sammenheng med at hele nordmuren, med begge de nordre hjørnene i rommet, raste ut før dokumentasjon ved NSB's tunnelarbeider 1917-20. Det nordøstre murhjørnet var likevel etter utrasningen så intakt at det lot seg gjøre å måle dette opp. De resterende bygningsrestene av rommet (C1) ble i 1984 dokumentert ved tegning i plan og snitt og ved fotografering (Dahlin 1985: 3). Ruinen har i ettertid stått tildekket. Dette er en av de få ruinene i Gamlebyen hvor det har skjedd lite konserveringsarbeid og hvor de bevarte murlivene og den opprinnelige murbruken (mørtelen) dermed



fremdeles står noenlunde urørt. Midt inne i ruinen stod det da en høyspentmast for NSB som nå er fjernet.

Fundamenteringen: Toromsbygningen (C1, C2) i østre del av nordfløyen har pelefundamentering, og samme form for fundamentering ligger i det minste også under deler av murene videre vestover i fløyen. Under det østligste rommet (C2) var pelene fra 0,9 - 1,1 m lange og de fleste av løvtrær. Over pelene var det fylt et sandlag (ukjent tykkelse) med 2-3 lag kampestein over før selve muren reiste seg.

Vest for toromsbygningen (C1, C2) lå det i nordfløyen den nordøstre, bevarte halvpart av *et rundt hjørnetårn* (A) med ytre diameter 6,5 m og murt i forbandt med *ringmuren* østover, som 17 m lenger øst støtte inn mot bygning C uten forband (som altså er bygget som en del av ringmuren). Både tårnet og ringmuren hadde et 6-7 skift rullesteinsfundament under 2-3 bevarte skift av bruddsteinsmur. Ringmuren hadde denne karakteren øst til *et lite utbygg* (2,3 x 2,6 m) mot nord 8 m øst for A. Utbygget lå ikke i forband med ringmuren. Øst for utbygget hadde ringmuren en annen karakter, og var oppmurt av mindre, jevnt tilhuggede bruddstein i 8-10 skifts høyde. Ut fra forskjellen i murkarakter er nordre ringmur sannsynligvis oppført i to faser, selv om det i felt ikke ble konstatert noe brudd i murverket.

Bevaring: Østrommet er godt bevart, også de enkelte middelaldersteinene. Vestrommet er ikke godt bevart. Meget kalkmørtel er falt ut, og det kan være sårbart for rystelser. Denne ruinen er bare lite restaurert. Den er nå beskyttet av et enkelt bølgeblikktak og vegger i armert plast, sammen med vestre ringmur som også er sårbare for vær og vind. Levninger av fremgravde trebygninger vest for steinbygningen ligger under plast og er vanskelige å bevare for lang tid.

Verneverdi: Østrommet har stor verneverdi som formidling og pga. de enkelte steinene som bygget består av, spesielt hvelvkonsollene. Vestrommet har spesielt høy verneverdi ut fra hensynet til kildeverdi, fordi det ikke har vært ommurt som en del av restaureringsarbeidet.

Muligheter: Utstillingspotensialet for vestrommet er stort, dersom det bygges et permanent vernebygg med innsyn til ruinen, f.eks. gjennom en glassgulv i en annen etasje og en glassvegg. Ved overbygging av sporområdet vest for dagens tunnelåpning vil tilgang til vernebygget kunne være fra nord. Dersom ruinene må fjernes pga. ny kulvert, vil det være naturlig å gjenreise dem og "bisp Nicolas kapell" som en samlet nordfløy. Hvis ruinene av rom C1 er tatt opp som blokk, bør nordfløyen i denne delen fortsatt være værnebygg.

**Sørfløyen.** Mesteparten av sørfløyen i Bispeborgen ble utgravd mellom 1961 og 1964 av Ellen Karine Hougen og Eldrid Straume, Oldsaksamlingen med Martin Blindheim som prosjektleder. Dokumentasjonsmaterialet i form av tegninger, rapport og fotos er gjennomgått av Elin Dahlin i forbindelse med en magistergradsavhandling (Dahlin 1982:33). En mindre del ble funnet av Gerhard Fischer i 1921. Det har trolig vært en bygningsrekke helt fra hjørnebygningen i sørøst. Funnene tyder på at fløyen ble bygget i stein på 1300-tallet. Det er funnet både stein- og teglmurer og også bygningsrester av tre. Fløyen har trolig vært i bruk til inn på 1600-tallet. Deler av bygningslevningene er ødelagt av moderne grøftegraving. Det ble ikke gravet til bunns. Naturbakken ligger på ca.7,50moh i vest, mens de høyestliggende murrestene er på ca.9,80moh, dvs. at det er levninger i 2m tykkelse. Den høyeste muren er hele 3m. De fremgravde levningene ligger tildekket av jord på innsiden og delvis på utsiden av Ladegårdens nåværende gjerde mot Bispegaten.

Bevaring: Fløyen er relativt godt bevart under bakken, men pga. oppgravningen og drenerende grøfter gjennom den, i Bispegaten i sør og p.g.a. jernbaneskjæringen i vest skjer det sannsynligvis en gradvis forråtnelse av treverket og annet organisk materiale. Ombygninger og bruk av tegl gjør at fløyen trolig vil være sårbar ved blottlegging og kreve omfattende restaurering.

Verneverdi: Sørfløyen har meget stor verneverdi, spesielt fordi den ikke er restaurert og dermed inneholder primært kildemateriale. Som den nå ligger har den ingen opplevelsesverdi.

Muligheter: Det er vedtatt å anlegge kopi av en barokkhage over området der fløyen ligger. Dette er noe omdiskutert ut fra ønsket om å eksponere også denne delen av Bispeborgen for publikum. Dersom fløyen blir eksponert må den konserveres kraftig, eller det må reises et vernebygg. Det er ved nedlegging av Nordre tomter spor også mulig å rekonstruere eller markere deler av vestfløyen i anlegget eller føre barokkhagen lengre mot vest.

**Clemenskirken.** Ruinene av denne kirken, som i høymiddelalderen var sognekirke for søndre del av Oslo, ble fremgravd i 1920-21 av Gerhard Fischer. Kirken tilhører en tidlig gruppe steinkirker bygget i Oslo rundt år 1100. De øvrige kirkene i denne gruppen er Mariakirken på Sørenga og Edmundskirken på Hovedøya, senere tatt i bruk som klosterkirke. Clemenskirken og Edmundskirken har midtpilarer langs midten av skipet, noe som gir det en svært uvanlig toskipet form. Ved byggingen av jernbanens garasje ble koret av Clemenskirken fjernet og det samme ble kirkegårdsmuren mot Østre strete og Clemensallmenningen. Ved utgravninger i 1970-71 ved Ole Egil Eide ble det påvist begravelser eldre enn steinkirken. De dypeste av disse ligger inntil 4m under

markoverflaten inne i ruinen slik den ligger i dag og er ved C14-dateringer (radioaktivt kullstoffisotop) og på andre måter datert til rundt år 1000. Hele 64 skjeletter ble funnet på et lite område, og de må ha ligget på en kirkegård med flere hundre individer.

Bevaring: Kirkeruinen er noe skadet av byggearbeidene. Mesteparten av veggene er restaurert og konservert, senest i 1991-92. Ytterligere konserveringsarbeider pågår i 1997-98. Eldre begravelser er bevart under markoverflaten, men meget er ødelagt utenfor kirken.

Verneverdi: Selve steinruinen har meget stor verneverdi, og kirkegården under er en av de aller eldste i Norge og således av spesiell betydning for Oslo og Norges historie.

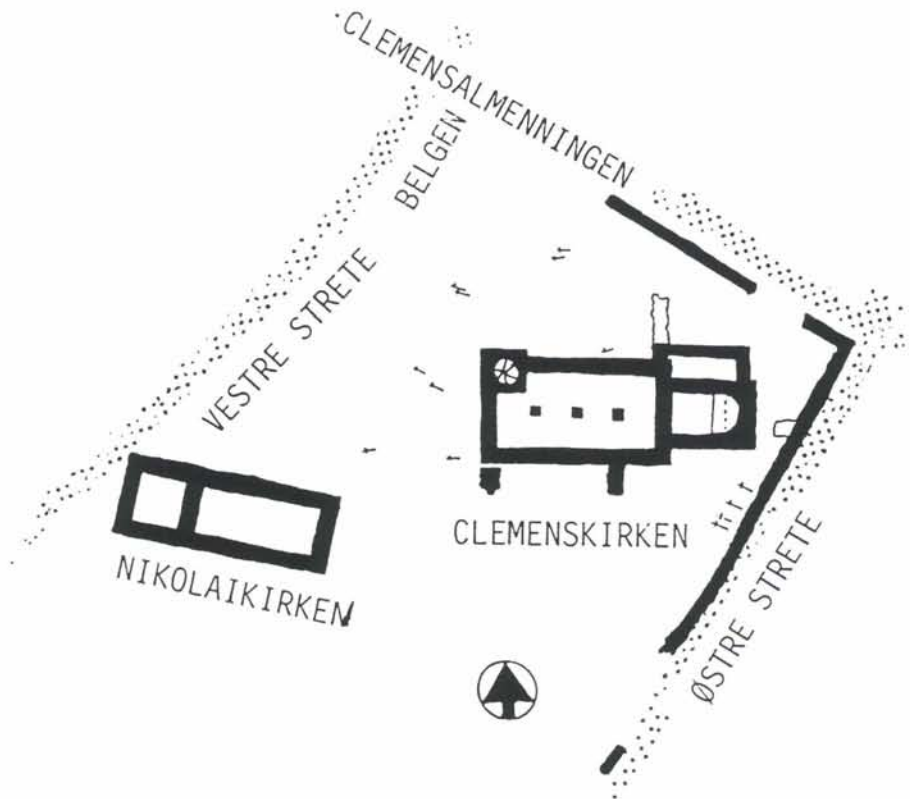
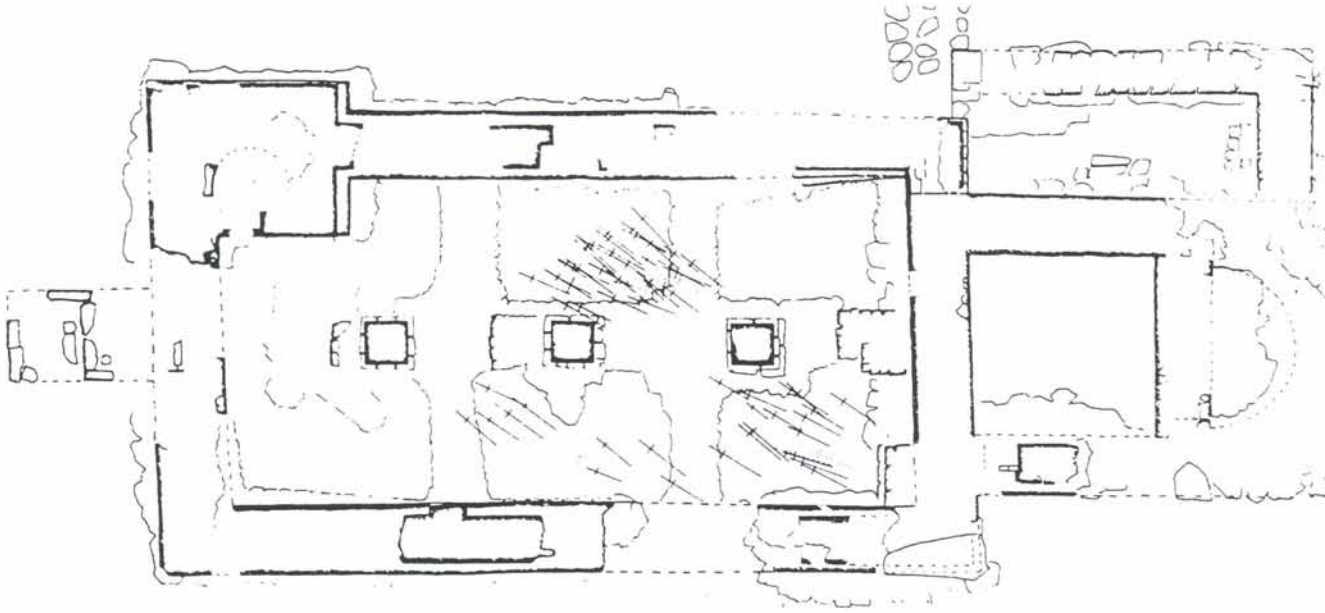


Fig. 13. Clemenskirken fra ca.1100 ligger er bevart som en ruin. Under og utenfor denne er det funnet begravelser fra en eldre kirkegård. Flere skjeletter er datert tilbake til tiden omkring år 1000 og er Oslos eldste innbyggere. Tegning Ole Egil Eide.

Fig. 14. Clemenskirken som er bevart, ligger nær Nikolaikirken som ble gravd bort ved anlegget av Smålandsbanen i 1870-årene. Tegning Erik Schia. Riksantikvaren.

**Muligheter:** Ruinen bør konserveres ferdig, og vestmuren med nordvesttårn kan rekonstrueres noe over dagens nivå. Ved riving av jernbanens garasjeanlegg Saxegaardsgaten 11, vil det være naturlig å markere eller gjenreise de påviste og evt. også antatte delene av kirkegårdsmurene og koret med deler av østmuren i skipet som ble borte ved byggingen. Dersom bygningen blir stående, vil en rekonstruksjon av koret og evt. en utstilling kunne skje i underetasjen, med mulighet for visuell åpning ved hjelp av glassvegger.

**Saxegården** (Saxegaardsgata 17). Gården er én av de få middelaldergårder i Oslo, hvor man med sikkerhet kan fastslå beliggenheten. Den er første gang nevnt i skriftlige kilder fra 1334. Det er antatt at navnet på gården skriver seg fra Sakse, far til lagmann Agmund Sakseson. Det nåværende huset fra ca.1800, er bygget på levninger fra bygninger på stedet bygget i 1624 eller 1625 (Berg 1939:189). I sørvestre del av kjelleren befinner det seg to hvelvede rom med tønnehvelv av leirskifer. Hvelvene går helt ned til dagens gulv. De to hvelvene ligger inntil hverandre, men er orientert 90° på hverandre og har ikke helt samme størrelse. Hvelvene er sekundære i forhold til de steinveggene som finnes i veggene. Her er teglstein i middelalderformat og hugne kvaderstein. Trolig er det brukt tegl og bygningsstein fra nedrevne bygninger som byggemateriale. Da kan datering til 1624-25 passe meget godt. Men det er også mulig at deler av veggene er fra middelalderen. Hvelvkjellerne er tilpasset kjelleretasjen til Saxegården, og det er laget forlengete lyssjakter fra disse til vinduer i grunnmuren mot vest. Det er godt mulig at hvelvene ble nyslått da dagens Saxegård ble bygget.

**Kongsgården.** De bevarte delene av Kongsgården i stein ligger helt inntil Mariakirken. Mesteparten av Kongsgården ble fjernet ved byggingen av Jernbanens lokomotivverksted i 1893. Ringmuren mot sørøst er trolig fra Håkon Håkonssons tid. Den store hallbygningen har vært bygget eller ombygget av Håkon V. Fundamenter for flere trebygninger er bevart. Anlegget ble gravd fram i 1960-årene og hallbygningen restaurert, men anlegget forfalt og grodde til.

**Bevaring:** Anlegget er nyrestaurert, og det pågår avsluttende arronderingsarbeider. Ut mot veien og jernbanesporene i øst er deler som ble fjernet ved jernbanens arbeider rekonstruert. Dette omfatter deler av ringmuren, østgavl i hallbygningen og store deler av et hjørnetårn.

**Verneverdi:** De bevarte delene av Kongsården har høy verneverdi. Spesielt viktig er også muligheten for levninger av det eldste anlegget under bakken. De stående murene har pga. konserveringsarbeider mistet en del av sin kildeverdi. Opplevelsesverdien er spesielt stor p.g.a. beliggenheten i middelalderparken og i forhold til et planlagt middelaldermuseum.

Muligheter: Kongsgården kan knyttes til nå fjernede anlegg mot øst dersom jernbanesporene blir lagt i kulvert. Rekonstruksjoner og markeringer vil kunne legges på kulverttaket. Flere deler av kongsgårdsanlegget, bl.a. nordvestre hjørne, vil kunne rekonstrueres. Det er også mulig å fortsette kongsgårdsmurene som rekonstruksjoner inne i Lokomotivverkstedet hvis det blir middelaldermuseum der.

**Mariakirken** på Sørenga ligger som en ruin med hele grunnplanet bevart i form av murer opptil 1,5m over bakkenivå. Av kirken fra 1100-tallet er grunnplanet og deler av murene i skipet bevart. Dessuten kjenner vi planen av påbygningene kirken fikk på 1100-tallet og også store deler av murene fra utvidelsen under Håkon V tidlig på 1300-tallet. De sistnevnte består av en utvidelse av koret i øst og to store tårn i vest, og er i stor grad oppført i teglstein. Ved utgravninger i 1962-63 ble det inne i steinkirken funnet rester av en trekirke fra midten av 1000-tallet, og stolpehullene fra veggstolpene i denne er markert med impregnerte stolpebiter i grunnen. Mariakirken er spesielt viktig fordi den var kongens kapell og fordi prostens i Mariakirken fra 1314 av skulle være rikets kansler. Kirken er også viktig fordi Håkon V, Norges siste konge før unionstiden, gjorde den til sitt gravkapell. Kongens og dronning Eufemias levninger er i senere tid overført til den kongelige gravkrypt på Akershus festning. I kirkens kor er det en liten minneplate over de kongelige begravelsene.

Bevaring: Ruinen ble konservert i 1960-årene. Deler av den ble konservert i 1991, og i 1995-96 har de stående murene bortsett fra 1100-tallskirkens skip fått nytt toppdekke for vern. Ruinen er stort sett i god stand, men enkelte partier bør rekonserveres, og flere gravheller er under sterk forvitring. Også

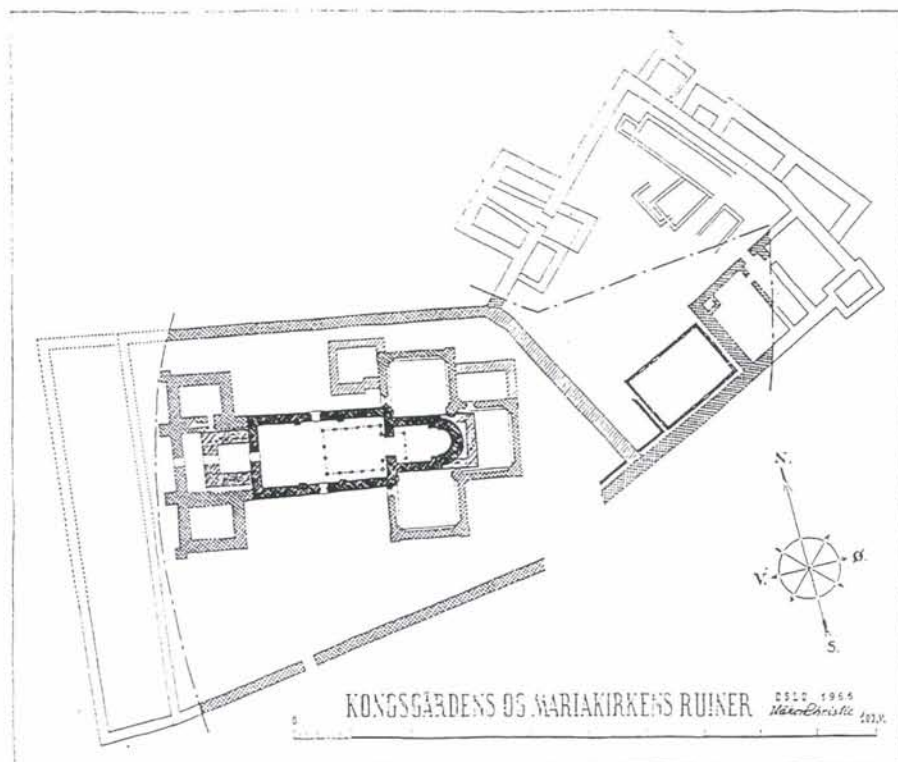
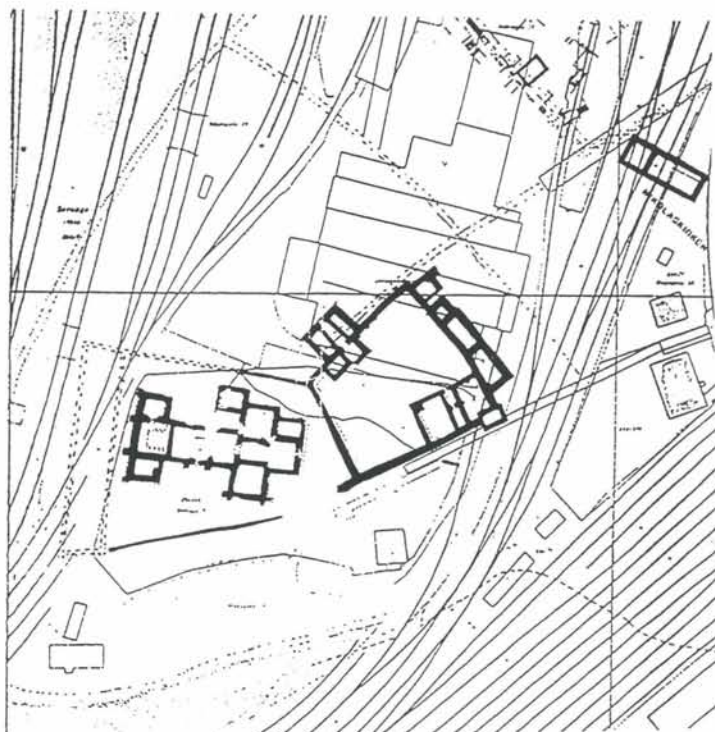


Fig. 15. Utsnitt av kart over Sørenga med dagens bebyggelse, veier og jernbanespor og fremgravde levninger fra middelalderen. Saxegaarden helt til høyre. Middelalderlevninger etter Riksantikvaren, sammenstilling ved MGO.

Fig. 16. Bevarte deler av Mariakirken og Kongsgården skravert. Den mørkeste skravuren angir de eldste delene. Tegning Håkon Christie 1966. Riksantikvaren.

kirkegårdsmuren rundt Mariakirken er synlige, men noe nedbrutt. Mot vest er den fjernet ved anleggingen av godsterminal for jernbanen.

Verneverdi: Ruinen har særdeles høy verneverdi fordi den er så hel, og fordi den kan forbindes med viktige funksjoner i historien. Kildeverdien er også god, både deler av murene og levninger i bakken, ikke minst begravelsene i og rundt kirken.

Muligheter: Kirken ligger på et område eiet av Oslo kommune og er regulert til formål bevaring. Den har sammen med Kongsgården en sentral beliggenhet i en middelalderpark og i forhold til et planlagt middelaldermuseum. Kirkegårdsmurene kan restaureres og tidligere bortgravde partier kan rekonstrueres ved nedleggelse av jernbanespor ved jernbaneterminalen, sml. vedtatt reguleringsplan for Sørenga sør.

### 3.1.4 Fredete kulturlag og levninger under bakken

Mesteparten av Gamlebyen ligger innenfor det automatisk fredete kulturminnet middelalderens Oslo. Innenfor grensen for fornminneområdet er det imidlertid både områder hvor det høyst sannsynlig ikke har vært levninger fra middelalderen fordi de lå utenfor bybebyggelsen og områder der levningene er blitt fjernet, oftest ved gravevirksomhet på 18- og 1900-tallet. Der hvor levningene er fjernet vet vi i en del tilfeller meget om deres sammensetning, om bebyggelsens karakter, bevaringsforhold, datering og dybder under dagens overflate. Der hvor det fortsatt er bevart levninger må vi slutte oss til dybder osv. fra de nærmest omkringliggende områdene som er undersøkt. Boreprøver med opptaging av masse med prøvesylinder eller skovlbor er en usikker metode fordi representativiteten er usikker, men vil ofte kunne gi gode indikasjoner på i hvilken dybde overgangen mellom kulturlag og naturlag finner sted og også på bevaringsforholdene.

I grove trekk finnes det tre typer kulturlag. Det er våte (der vanninnholdet vanligvis vil ligge over 100% av massens tørrvekt ved 110°C), blandete (der vanninnholdet vil ligge mellom 25% og 100%) og tørre (der vanninnholdet vil ligge under 25%).

#### Våte kulturlag

Disse er tette lag med et høyt innhold av bundet vann og lavt innhold av surstoff. Disse anaerobe forholdene gir et miljø som er sterkt konserverende for det organiske materialet.

#### Blandete kulturlag

Disse er mindre tette masser med innslag av sjikt av drenerende materiale. Disse sjiktene tillater gjennomstrømning av oksygenrikt vann som påskynder nedbryting av det organiske materialet. Her er



bevaringsforholdene dårlige for det organiske innholdet i kulturlagene. De fleste områder i byene har kulturlag som har mindre innslag av drenerende material og må derfor betegnes som blandet.

### **Tørre kulturlag**

Disse er lag som kontinuerlig gjennomstrømmes av både vann og surstoff, hvorved nedbryting av det organiske materialet stort sett er avsluttet. Vanligvis er også den naturlige undergrunnen drenerende. Dette innebærer at tykkelsen på kulturlagene er liten og sjelden overstiger 1,00m

I alle disse kulturlagstypene kan det forekomme tilfeller av steinfundamenter. Disse stammer fra middelalderske kirker og sen-middelalderske og nyere tids kjellere og hus. Omkring disse kan kulturlagene være veldig varierte, med store innslag av rivningsmasse.

I det følgende vil omfanget av kulturlag i områdene utenom ruinene bli vurdert. For områdene rundt og under ruinene henvises til forrige kapittel. Bare de områdene er tatt med som blir direkte berørt av ett eller flere av alternativene.

### **Hovedbanen, Gjøvikbanen.**

Det har ikke vært arkeologiske utgravninger i denne traseen, og en god del levninger fra middelalderen er blitt fjernet. Ved boreundersøkelser for NSB, nå Jernbaneverket Baneregion øst i 1996 og 1997 er det sannsynliggjort at området med bevarte fredete kulturlag strekker seg fra Oslogate og mot øst i høyde med Arupsgate 14/Schweigaardsgate 63 (Molaug 1997). Øst for her skjærer banelegemets fundamentering seg ned i evt. kulturlag og disse er blitt fjernet. Fundamenteringen går ned til ca.1,30m under dagens overflate mellom skinnene. Fra og med Arupsgate 6 og videre mot vest faller kulturlagene og jernbanefundamenteringen blir også tykkere.

Det er svært usikkert om det er bevart kulturlag under dagens banelegeme vest for Oslogate. Dette har trolig vært ute i sjøen i middelalderen, men fordi det har vært svært langgrunt, kan man ikke utelukke at det ligger levninger av brygger og båter her. De nærmest arkeologiske undersøkelsene har vært i Schweigaardsgate ved nr.44. Her ble det ikke funnet klare levninger fra middelalder, bare fra etter-reformatorisk tid.

### **Oslogate 3 - 7**

I 1977 ble det foretatt arkeologiske utgravninger i hagen for Oslogate 7 i forbindelse med utvidelse av sporområdet mot nord ved anlegging av støttemur. Utgravningsfeltet ligger rett vest for bygningen Oslogate 7, omtrent 12-20m fra denne. Det ble funnet kulturlag som var mellom

0,2 og 1,2m tykke, minst i øst, og naturbakken synker relativt bratt mot vest-nordvest, fra vel 7moh. til under 6m. Generelt var bevaringsforholdene for organisk materiale relativt dårlig og dårligst mot sør og vest, mot feltkantene mot jernbaneområdet. Dette er blitt tolket som resultatet av oksidering og forråtnelse ved senking av grunnvannstanden pga. jernbanens anleggsarbeider i 1924. Fotografier fra disse gravningene viser tykt bygningstømmer og flere meter tykke kulturlag (Schia 1979:11). Levningene kan dateres til 11-1400-tallet og omfatter bygningsrester, brolegninger, gjerder m.m. I bunnen ble funnet rester av en åker. I 1904 fant arkitekt Fritz Holland ved graving for vannledning forskjellige levninger like nord for bygningen Oslogate 7. Det var jordlag fra ca.0,8m under overflaten og forskjellige stokker ned til 1,7m under overflaten. 8,2m fra gjerdet mot fortauet ble funnet østmuren i en kjeller fra 1500-tallet. Ved grøftegraving i området i 1998 ned til ca.0,8m ble ikke funnet kulturlag verken i Oslogate 7 eller 3.

Ved utgravningene i Oslogate 3 i 1977 ble det gjort lignende observasjoner som i Oslogate 7 samme år. Utgravningene foregikk inntil og like vest for den nå revete leiegården Oslogate 3, og meget av kulturlagene var tidligere fjernet. På det meste var kulturlagene over 1,5m dype. Naturbakken helte også her mot nordvest, fra vel 6moh til vel 4,5moh.

Det er rimelig å anta at det videre mot nord og nordvest er tilsvarende tykkelse på kulturlagene som her heller mot vest. Ved utgravninger for avløpsgrøft i Oslogate i 1988 ble det funnet kulturlag ned til mellom 2m og 2,5m under overflaten i høyde med bygningen Oslogate 7. Hvis vi antar at kjelleren i bygningen 7 er ca.2m under dagens overflate inkl. fundamenter, kan det være bevart kulturlag under kjellergulvet, spesielt i vest eller nordvest. Disse er i tilfelle fra 1100-tallet eller eldre. Det er ikke bevart kulturlag under den nåværende bygningen på Oslogate 3-tomten. Før leiegården ut mot Oslogate stod litt lengre inn på tomten en stor verkstedbygning for jernbanen.

Verneverdi: Levningen i området har stor verneverdi, fordi det trolig er så lite igjen av bebyggelsen vest for nordre strete. Imidlertid er det grunn til å tro at bevaringsforholdene er blitt dårligere de siste 80 år, og at denne prosessen fortsetter. En del av ringmuren til Biskopens område kan være bevart.

### **Oslogate**

I Oslogate mellom den eksisterende tunnel for servicespor til Lodalen og innkjørselen til tomten Oslogate 3 er det godt bevarte levninger av middelaldersk bybebyggelse, men også mange moderne forstyrrelser i form av ledningsgrøfter og nedgravninger for kummer. Ut fra

utgravninger for avløpsgrøft langs østre fortau i 1987 og det store utgravningsfeltet Oslogate 6 i 1987-89 må det regnes med en kulturlagsdybde på mellom 1 og 2m, noe vekslende. Toppen av kulturlagene ligger mellom ca.0,8 og 1,2m under dagens overflate. Bevaringsforholdene for organisk materiale er tildels meget gode i dypere lag, men noe vekslende. Generelt er de bedre enn i Oslogate 3 og 7. I området er rester av middelalderens Nordre strete. Øst for denne ligger noen levninger av bygårdsbebyggelse med skomakerivirksomhet. Vest for stretet ligger i sør deler av biskopens eiendom i middelalderen og lengre mot nord alminnelig bybebyggelse. Det er mulig at det er bevart deler av en yttermur i anlegget, men sannsynligheten er stor for at det bare er trebebyggelse slik som på tomten Oslogate 7. I dette området er kulturlagene tynnere enn lengre øst.

Verneverdi: Bevaringsforholdene er gode, men området er en del ødelagt av moderne nedgravninger. Verneverdien er stor pga. levningenes art, Nordre strete og bebyggelse inntil denne, bl.a. fortsettelse av bebyggelse fremgravd av Fischer i 1920-årene.

### **St.Hallvards plass**

Denne er en utvidelse av Oslogate. Nordøst for tunnelen til Lodalen er det bygårdsbebyggelse av samme karakter som i Oslogate 6 og som ble utgravd i 1920-årene av Gerhard Fischer for jernbanetunnelene. Skomakerbodene har ligget her og videre langs Nordre strete mot nord. Det er flere grøfter her som har ødelagt de middelalderske kulturlagene, og få steder står igjen av urørte levninger. Kulturlagene er ca.2m tykke, og bevaringsforholdene for organisk materiale er meget gode.

De to bygningene St.Hallvards plass 1 og 2 er bygget henholdsvis i 1912 og ca.1890. Kjelleren i nr.1 er så dyp at ikke noe er bevart, konf. utgravninger inntil gavlveggen i 1989. Under nr.2 kan det være rester av de dypeste lagene av alminnelig bybebyggelse og også levninger av bebyggelse som har tilhørt Olavsklosteret. På St.Hallvardsplass er det kulturlag ned til ca.10moh. og overflaten på asfalten er ca. 13m ved siden av dagens tunnel.

I bakgårdene til St.Hallvards plass 1 og 2 er det levninger av en bygning vest for og i forlengelsen av Olavsklosterets nordfløy. Mellom denne og herberget vest for vestfløyen har det gått et gateløp frem til hovedinngangen til klosteret. Inntil dette kan det ha vært alminnelig bybebyggelse, og denne er trolig bevart fra like under terreng og i opptil 2m dybde.

Verneverdi. Verneverdien for St.Hallvards plass er den samme som for Oslogate. Ved utgravninger vil det være mulig å sammenligne med lag og levninger dokumentert av G.Fischer, og dette kan gi det gamle materialet øket vitenskapelig verdi. Evt. levninger under St.Hallvards plass 1 kan i sammenheng med Olavsklosteret har stor verneverdi, men usikkerheten er her meget stor om og hva som finnes.

### **Olavsklosteret**

Klosterruinene er utgravd ned til gulvnivå og delvis ned i fundamentnivå. I deler av anlegget kan kulturlagene være fjernet helt ned til undergrunnsleiren. Likevel er det klart at urørte kulturlag ligger igjen, ikke minst i nordfløyen av anlegget. Både i nordfløyen og vestfløyen er det også påvist bygningsrester i stein eldre enn det nåværende anlegget. I klostergangen må det forventes en del graver (se forøvrig under Olavsklosteret, kap.3.1.3).

Verneverdi: De ikke utgravde delene av klosteret kan innehold meget interessante levninger som nå er skjult under bakken. Verneverdien av de fremgravde ruinene må være avgjørende her.

### **Hallvardskirken**

Ruinen er fremgravd i alle fall ned til gulvnivå i katedralen, og delvis også ned i fundamentnivå. Vestre del av ruinen har som tidligere nevnt helt vært fjernet i forbindelse med NSB's jernbanetunneler. I kirkens tverrskip og i det opprinnelige og utvidede korpartiet ligger det derimot høyst sannsynlig urørte kulturlag, sannsynligvis også med graver og enkelte ukjente murrester. Det kan også forventes en del graver på Hallvardskirkegården.

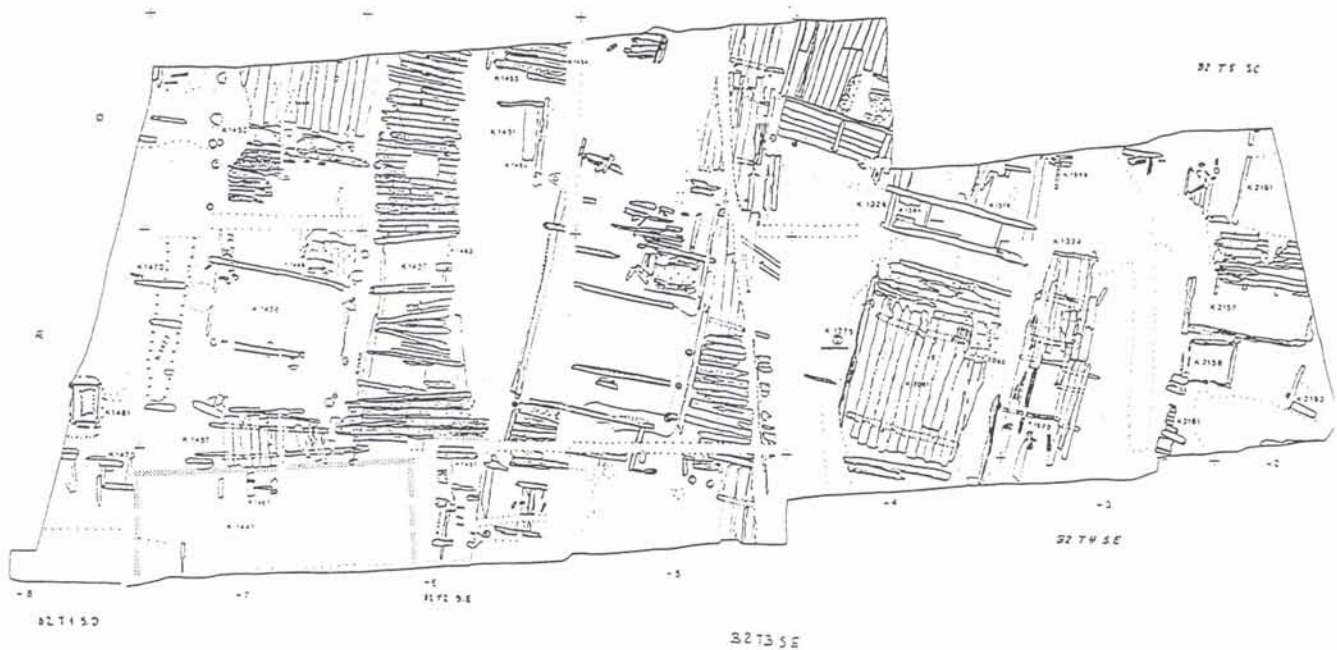
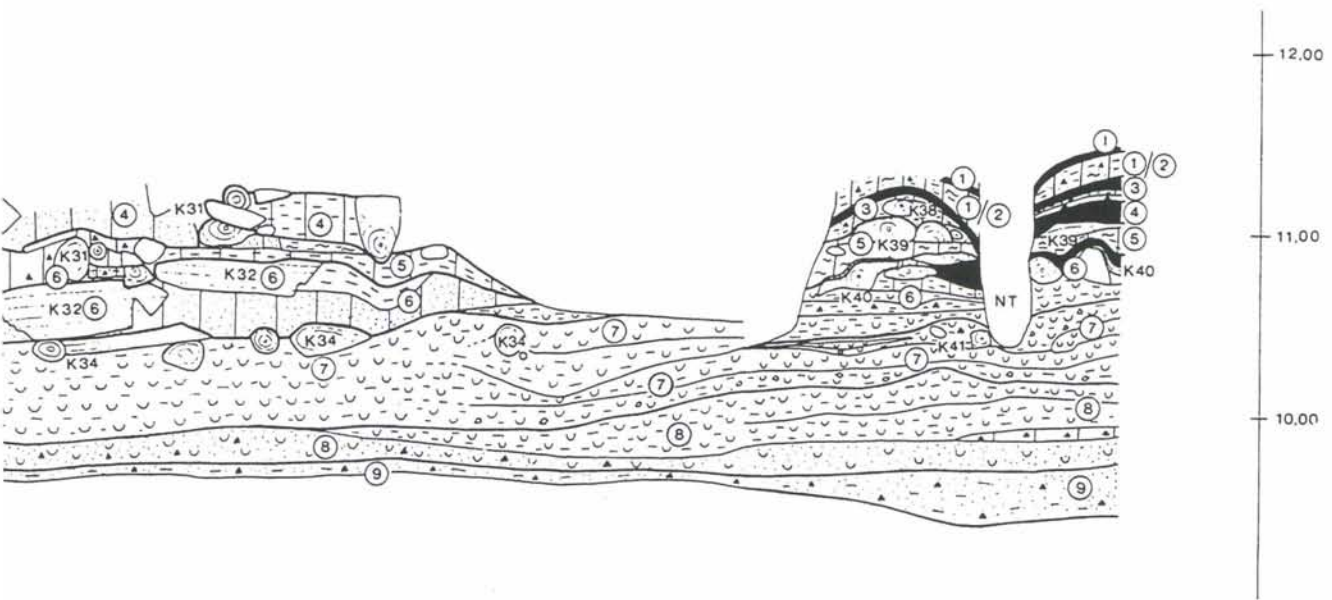


Fig. 17. Snitt gjennom kulturlag og konstruksjoner i Oslogate, sørøst for nr. 7. Svarte lag er brannlag. Riksantikvaren 1987. Etter Schia og Wiberg 1991.

Fig. 18. Plantegning av bebyggelseslevninger fra ca. 1200. Oslogate 6. Riksantikvaren 1988. Etter Molaug 1998.

Verneverdi: Levningene under bakken, spesielt begravelsene, har stor verneverdi, men også forskningsverdi ved utgravning. Skjulte deler av kirkens murer har stor forskningsverdi. Det vil være betenkelig om alle skjulte deler av kirken ble fjernet.

#### **St.Hallvardsgate nord for Bispegata**

Hallvardskirkens kirkegårdsmur mot Gatene/Østre strete gikk ut fra Fischers undersøkelser godt ut i St.Hallwards gate. Det er ikke funnet rester etter denne gaten, heller ikke ved grøfteundersøkelser i 1990-årene i krysset mot Egedesgate. Her ble det i 1997 funnet 1,4m tykke kulturlag over naturbakken som her lå på ca.16moh, men kulturlagene var fra 15-1700-tallet. Det har vært en rekke bygninger øst for St.Hallvardkirken fra 1800-tallet, St.Hallvardsgate 3, 5, 7, 9 og 15, regnet fra sørvest. Disse bygningene lå øst for den daværende St.Hallvardsgate og det er sannsynlig at disse har hatt kjeller. Slik kjeller er blitt påvist i en av disse ved arbeider for OVA. I såfall er mesteparten av den eldste kirkegårdsmuren og gaten inntil denne fjernet.

Også øst for dagens St.Hallvardsgate har det stått bygninger fra 1800-tallet, med gateadresse nr.13. En større bygning har stått i skråningen ned mot jernbanesporene. Det er svært usikkert om det er bevart middelalderske levninger i området. I området lenger sør, ved Dyvekes bro og ned mot Alnaelva har Gerhard Fischer ment at smiebodene lå, og noen få konstruksjonslevninger er inntegnet på hans oversiktskart (Fischer 1950:149). Det er foretatt boreprøver i form av skovlboringer i februar 1998 i forbindelse med teknisk-økonomisk utredning for Berdal Strømme på tomten øst for St.Hallvardsgate (gnr.233/174), og resultatene er usikre. Det er meget dypt til naturbakke, men massene over er ikke urørte kulturlag. Det er identifisert lag som kan være middelalderske kulturlag på ca.10,50moh (ca. 3,50m under dagens overflate). Disse er ca. 1,00m tykke. Lagene her var leire/siltlag som hadde innhold av både treflis, trekull, tegl og bein (Rytter 1998).

Verneverdien er meget usikker for disse områdene.

**Bispeborgen** Spesielt sør for dagens jernbanekulvert er det trolig bevart deler av bispeborgens østfløy, både anlegg i stein, spesielt ringmuren og også bygninger og andre konstruksjoner av tre. Verneverdien er her svært stor. Kildeverdien av evt. levninger fra 11- og 1200-tallet er meget stor.

#### **Bispegata vest for Oslogate**

Under den delen av Bispegata som etter innsnevringene i 1996 har ført tilført jord og er tilsådd med gress, grovt sett kjørefeltene nord for midtrabatten, er det godt bevarte levninger av bybebyggelse med

bygninger og middelalderens Bispesallmenning og torv. Imidlertid er det flere grøfter for avløp og vann som har fjernet kulturlag og levninger. Det er noe usikkert hvor dype kulturlagene er. Ved boreprogram for Berdal Strømme i 1998 viste det seg ikke mulig å få påvist borested uten at det var nødvendig også å grave med maskin først. I mesteparten av dagens Bispegate er trolig kulturlagene ødelagt pga. tidligere leiegårdsbebyggelse. Denne ble revet i 1960-årene i forbindelse med gateutvidelsen. I krysset med Oslogate er likeledes kulturlagene godt bevart, men med en del grøfter og kummer. Her er trolig kulturlagstykkelsen trolig over 3m tykke, med minst 2m middelalderiske kulturlag. Dette kom frem ved grøftegravninger i Bispegaten i 1991 (Rytter 1991).

Verneverdien for dette området er stor pga. gode bevaringsforhold og fordi det her kan være bevart levninger av middelalderens torg som en utvidelse av Bispesallmenningen og bebyggelse på og inntil denne.

#### **Kvartalet Oslogate/Bispegata/St.Hallvardsgate**

Også her ligger dagens innsnevrete Bispegate i stor grad over revet leiegårdsbebyggelse med kjellere som har ødelagt kulturlagene. Dette gjelder Oslogate 12 og St.Hallvardsgate 6. Heller ikke under Oslogate 14 ut mot Oslogate er det trolig bevart levninger fra middelalderen, men det er det på gårdsplassen, i dybde ca.11-13m ut fra boreundersøkelser foretatt av NIKU i 1996 (Rui 1996). Under hovedbygningen St.Hallvardsgate 4 kan det være kulturlag, men det er mindre sannsynlig. På gårdsplassen til St.Hallvardsgate 4 og 2 er det ved boring registrert bevarte kulturlag fra middelalderen som er 1,4-1,8m tykke.

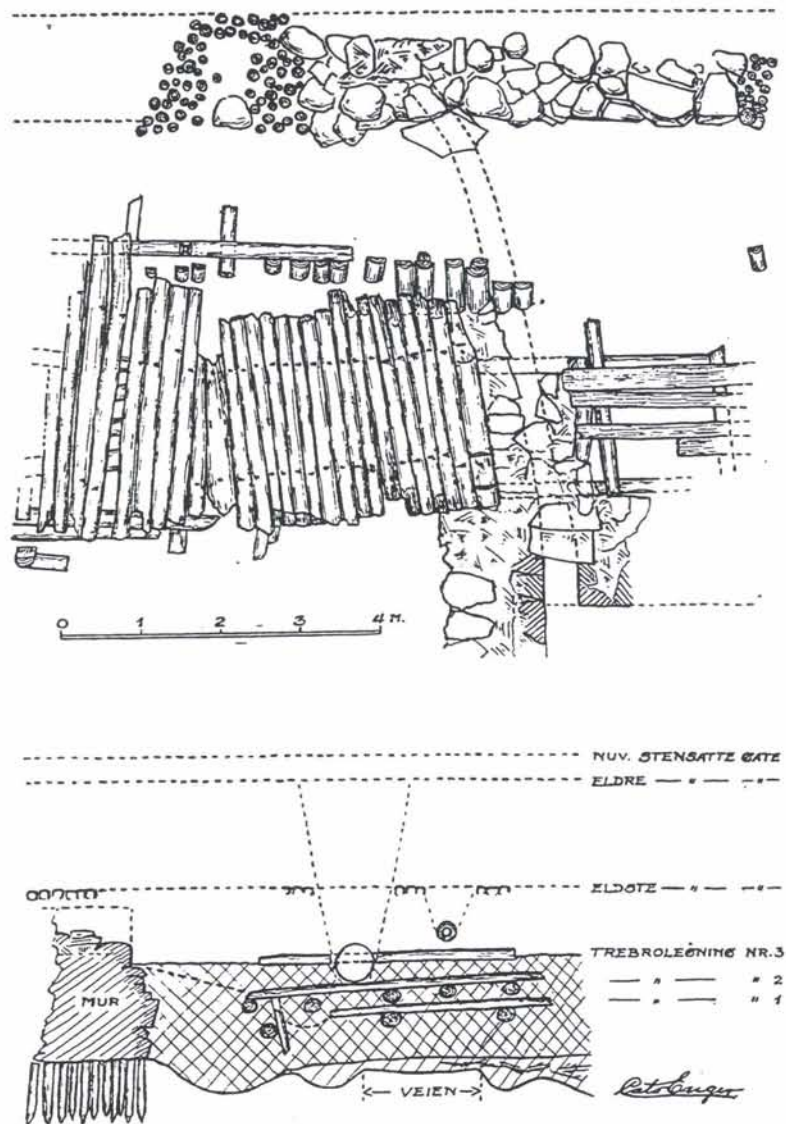


Fig. 19. Snitt gjennom Bispegata gjort ved anlegging av Nordre tomters spor. Her er tydelig levninger av middelalderens Bispeallmenningen bevart i flere nivåer.



Verneverdien er stor, men bevaringsforholdene kan være noe vekslende og kanskje påvirket av bygninger og avløpsgrøfter.

#### **St.Hallvardsgate sør for Bispegata**

I selve St.Hallvardsgate er det sørvest for dagens Østfoldbanetunnel bevart kulturlag, men de er skadet av moderne grøfter. Her kan være levninger av middelalderens Østre strete. Pga. grøfter, bygninger og spesielt jernbanetunnelen er det mulig at det har skjedd en viss oksidering og uttørring av lagene. Sonderboring foretatt av NIKU viser at det øst for St.Hallvardsgate neppe er bevart kulturlag. Det er foretatt prøveboring både vest og øst for kulverten. Derimot er det kulturlag i haven til St.Hallvardsgate 1 (Rui 1996).

Verneverdien er usikker. Det kan være rester av middelalderens Østre strete her.

#### **Øst for sporområdet i Lodalen**

Det automatisk fredet fornminneområdet Middelalder-Oslo omfatter også områder under og sør for Dyvekes vei, dvs. deler av Gamlebyen gravlund. Det har muligens vært noe bebyggelse langs deler av Alnaelva her, men det er ikke funnet levninger av denne, og det er lite sannsynlig at det er bevart noe nord for Ekebergveien pga. jernbanearbeider og begravelser i moderne tid. Det skal imidlertid ikke helt utelukkes.

Verneverdien som automatisk fredet kulturminne er trolig liten.

#### **Klypen, Bispegata og områdene sør for Bispegata under tidligere Loenga bro m.m.**

Nordre tomter spor og spor 19 m.fl. over Klypen har skåret gjennom dype og godt bevarte kulturlag i dagens Bispegate. Kulturlagsdybden er trolig ca. 2-2,5m, og det finnes kulturlag både øst for, vest for og mellom skjæringene. Sør for Bispegata og vest for sporene har graving for Bispegata 12 ("Borgen") fjernet alle middelalderlevninger. Vest for jernbanespor 19 ble det i 1993 ved graving for godsspor til Motortransport på Sørenga funnet middelalderlige kulturlag, men disse lå ikke på plass. Det må dreie seg om utspadde masser fra anleggsarbeidene i 1870-årene. Disse lagene, som kan være i større deler av dette området, kan ha en viss vitenskapelig verdi pga. deres innhold av gjenstander og andre levninger. Det er imidlertid mulig at det i det trekantete området like sør for "Borgen" kan være noen kulturlag bevart på opprinnelig sted. Lengre vest er det også mulig at det er bevart intakte kulturlag. Ut fra en tenkt profil fra områdene ved tidligere Loenga bro og mot dagens lokalvei øst for E18 kan det være intakte levninger, men kart over området med eldre bygninger og jernbanetraverser og også tegninger av middelalderlevninger som viser at disse har vært fjernet gjør at dette er svært usikkert. Mot Lokomotivverkstedet i sør er levningene fjernet, og det er heller ikke

bevart levninger under denne bygningen eller mellom den og skjæringen mot Saxegården.

Fra og med toppen av skjæringen for Smålensbanen og mot øst er det bevarte kulturlag helt frem til tidligere leiegårdsbebyggelse langs Kanslergate, dvs. like øst for traseen for Loenga bro og lengre sør frem til Saxegårdsgata 11. Lengst i nord mot Bispegate går imidlertid skjæringen et stykke inn under broen. Ved arkeologisk utgraving for bropillarene i 1961-62 ble det funnet godt bevarte levninger av alminnelig bybebyggelse i opptil 2m dype kulturlag, og tilsvarende kulturlagsdybder er også funnet ved grøftegraving i Kanslergata. Både tykkelsen på moderne topplag og kulturlagstykkelsen minsker mot sør, ned til ca. 1,5m. Mot øst øker tykkelsen.

Verneverdien er stor. Dette området var sentralt i middelalderens Oslo, og det har trolig bebyggelse av samme type som er funnet lengre vest. Bevaringsforholdene er tildels svært gode. Området vest for dagens jernbaneskjæring er i seg selv svært interessant fordi bebyggelsen her har vært havnerelatert.

#### **Clemenskirken kirkegård, Saxegården med omgivelser**

I høyde med Saxegårdsgt. 11 og sør for denne er det et område hvor muligens noen av de eldste levningene i middelalder-Oslo ligger bevart. Det gjelder begravelser fra den eldste Clemenskirken, mulige levninger av den tidligste kongsgården, mulig østenden av Nicolaikirken og deler av den tidligste bybebyggelsen. Imidlertid er det mange moderne forstyrrelser her, bl.a. store brokar og smøregraver etc. for jernbanegarasjen. Kulturlagene er heller ikke så tykke her, vanligvis mellom 0,5 og 1m, og bevaringsforholdene for tre og annet organisk materiale stedvis ikke så gode. Fordi terrenget er senket ved avgraving ligger de middelalderske lagene like under asfalten. I området like vest for og sør for Clemenskirken er det funnet begravelser like under pukklaget under asfalten.

Ut fra nivået på naturbakken like nord for Saxegården er det lite sannsynlig at det er bevart kulturlag utenom evt. hvelvrommene under Saxegården.

I området rundt Saxegården er det imidlertid bevart kulturlevninger av alminnelig bybebyggelse. Det antas at Østre strete gikk like nord for denne, men det er ikke funnet levninger etter denne her. Like nord for det antatte stretet ble det ved en grøftegraving i 1996 funnet middelalderske kulturlag i en tykkelse på vel 1m over naturbakken. Lenger mot vest, i skjæringen mot jernbanesporene, er det foretatt en mindre undersøkelse for brofundament til gang- sykkelvei til Sørenga (Schia 1993). Her ble det funnet en nedgraving datert til 1200-tallet.

Denne kan muligens ha vært del av en vollgrav rundt deler av Kongsgården i vest. Kulturlagsdybden her er ca.1m. Det er svært usikkert hvor meget kulturlag som er bevart vest og sørvest for Saxegården. Fordi området må ha vært sentralt i byens eldste tid, er det sannsynlig at det har vært levninger fra 1000-tallet her, men usikkert om de er bevart til i dag.

Verneverdi: Området inneholder levninger som er av stor betydning for Oslos historie, særlig den eldste delen. Det gjelder spesielt kirkegården under og rundt Clemenskirken og evt. levninger av den tidligste bebyggelsen. Det har derfor meget stor verneverdi. Bevaringsforholdene er imidlertid usikre, og trolig ikke så gode, og sannsynligheten er stor for at meget er fjernet.

### **Sørenga**

Under sporområdet på Sørenga er det for det meste ikke bevart kulturlag. Her gikk Alnaelva før den ble lagt i rør gjennom Ekeberg. I de dypeste områdene inntil elven og ved søndre bredd kan det imidlertid være middelalderlevninger, på nordbredden også levninger av båter og båtนาust fra vikingtiden. Det har vært gjort arkeologiske undersøkelser ved graving for jernbanen i 1980-årene (Schia 1987) og i forbindelse med veianlegget E18 Ekebergåsen i 1992-94 (Paasche & Rytter 1995).

### **3.1.5 Sammenfatning automatisk fredete kulturminner**

Det er mange forhistoriske levninger i virkningsområdet, først og fremst i Ekebergåsen. På Vålerenga er det bevart gravhauger fra jernaldergården Volin. Ingen av disse levningene ligger imidlertid i traseene for noen av de foreslåtte alternativene. I Gamlebyen er det funnet en åker og bebyggelse spor fra 900-tallet under middelalderbebyggelsen i området nordvest for Olavsklosteret.

De mest omfattende fredete kulturminnene som blir berørt av de alternative forslagene er imidlertid middelalderlevningene i Gamlebyen. Ruinene og de stående levningene av Middelalder-Oslos steinbygninger representerer en sentral verdi i Gamlebyen. Det er bygningsrester av monumentalbygninger som har spilt en viktig rolle i Norges historie og er nasjonale kulturminner av ypperste rang. Hallvardskirken var Norges nest lengste kirke etter Nidarosdomen. Olavsklosteret gir, som et av de 5 best bevarte norske klosteranleggene og det best bevarte byklosteret, et viktig bilde av den sentrale posisjon klostervesenet hadde i norsk middelalder, ikke minst for bysamfunnet. Dette dominikaneranlegget er også et synlig tegn på den europeiske kontakt og tradisjon Norge stod i. Clemenskirken fra ca.1100 er en viktig og spesiell ruin i seg selv, men under ruinen ligger det bevarte

graver fra en kirkegård som går tilbake til ca.1000. Både det geistlige senteret i Oslo, med Hallvardskirken, Bispeborgen og Olavsklosteret og det kongelige senteret med Mariakirken og Kongsgården, var også viktige religiøse, politiske og kulturelle sentra gjennom hele middelalderen. Ruinene og de stående levningene av disse anleggene er således særdeles viktige informasjonskilder og blikkfang for sentrale deler av norsk historie.

Levningene av steinbygninger kan deles inn i 4 kategorier.

Kategori 1 Bevarte steinbygninger. Denne omfatter Olavsklosterets østfløy og "Vinterhallen" i Bispeborgens østfløy. Dette er de eneste stående bygningene fra det gamle Oslo og må under alle omstendigheter vernes fra inngrep og skadevirkninger.

Kategori 2 Fremgravde og konserverte/ restaurerte ruiner. Denne omfatter for Bispeborgens del bygningsrestene vest for "Bisp Nicolas kapell" i nordfløyen og dessuten deler av østre ringmur og tildekkede bygningsrester i sørfløyen av anlegget. Disse delene har spesielt høy vitenskapelig verdi fordi de ikke er senere restaurert. For Olavsklosterets del gjelder det nordfløyen, vestfløyen med det selvstendige rommet i vest, klostergangen med klosterhaven og nordmuren i klosterkirkens skip (sørfløyen). For Hallvardskirkens del omfatter kategorien det sørvestligste partiet av kirkens skip, sørvest for kulverten for Østfoldbanen og nordøstre del av kirkens skip, øst for kulverten for Østfoldbanen og dessuten kirkens tverrskip (sørligste del nå gjenfylt), og både det opprinnelige og utvidede korpartiet (østligste del nå gjenfylt).

Utenfor trasealternativene er det ruiner av Korskirken med kirkegårdsmur, St. Anna Gildestue, Clemenskirken, Kongsgården og Mariakirken som tilhører denne kategorien. Av disse har Clemenskirken og Mariakirken spesielt høy verneverdi.

Kategori 3 Forventede murfunn i ikke-utgravde områder. Denne omfatter først og fremst midtre parti av Bispeborgens østfløy og deler av sørfløyen. Men nye murfunn kan muligens også forventes i Bispeborgens nordfløy, Olavsklosterets vestfløy og Hallvardskirkens korparti. Disse vil evt. har spesiell vitenskapelig verdi. Forøvrig tilsvarer verneverdien kategori 2. Utenom trasealternativene er det Fransiskanerklosterets kirke og muligens deler av Nonneseter kloster og Laurentiuskirken som tilhører denne kategorien.

Kategori 4 Rekonstruerte murer. Denne omfatter murer fjernet under NSB's tunnelgravninger fra 1917 av og senere rekonstruert oppå jernbanetunnelene. Dette gjelder for Bispeborgens del det såkalte «bisp Nicolas' kapell» i østre del av nordfløyen, for Olavsklosterets del klosterkirken (sørfløyen) unntatt nordmuren og de nærestliggende

murpartiene mot sør. For Hallvardskirkens del gjelder det store deler av kirkens vestskip. Det er også rekonstruerte partier i Clemenskirken, Mariakirken og Kongsgården. Verneverdien er lavest for denne kategorien.

### **Konklusjon kulturminner under bakken**

Størsteparten av det automatiske fredete kulturminnet middelalder-Oslo består imidlertid av områdene mellom monumentalbygningene og er skjult under dagens overflate. De utgjør Gamlebyens underjordiske arkiv. Nærmest inntil kirkene ligger kirkegårdene med bevarte skjeletter, de eldste helt tilbake til år 1000. Utenfor kirkegårdsmurene ligger området for byborgerne og deres ansatte. Her virket kjøpmenn, skomakere, kammakere, smeder, tømrere, murere og en rekke andre håndverkere. Her ble det laget mat, brygget, spunnet og vevd. Her hadde de også husdyr. Levningene av bygårdene med bolighus, handelsboder, håndverksboder, fjøs og stall, gårdsplasser og brønner ligger bevart i jorden. Her ligger halvkløvninger i de trebrolagte gatene og her står restene av staur i gjerdene mellom tomtene.

De eksisterende registreringene viser at tykkelsen på de middelalderiske kulturlagene i Gamlebyen varierer fra ca. 0,50m til ca. 3.00m. Over disse er det nyere tids avsetninger med tykkelse fra ca. 1,00m til ca. 3,50m. Kulturlagene i området må i hovedsak kunne betegnes som våte eller midt mellom tørre og våte, og de har gode eller halvgode bevaringsforhold for organisk materiale. Best bevaringsforhold har området sør for Bispegata og et mindre område nord for Bispeborgen.

Gode bevaringsforhold gir i utgangspunktet høy verneverdi, fordi så meget av det som opprinnelig var på stedet fortsatt er i behold. På den andre siden kan bevaringsforholdene være dårlige der det finnes levninger som er helt spesielle og dermed ha høy verneverdi, f.eks. levninger av den eldste bebyggelsen, levninger av den eldste kongsgården etc. Dersom det skjer en nedbrytning av kulturlagene i et område, vil vern ikke sikre levningene der for fremtiden, med mindre effektive avbøtende tiltak settes i verk. Det kan tvert imot gi den beste utnyttelse av den potensielle kildeverdien dersom området blir utgravd med de beste arkeologiske metodene, fremfor at nedbrytningen fortsetter.

Hvis vi ser på de forskjellige områdene som bli berørt av alternativene, er det vekslende omfang av kulturlag og også vekslende bevaringsforhold. Vest for Oslogate, middelalderens Nordre strete, er det alminnelig bybebyggelse. Omfanget er noe usikkert. Trolig er bevaringsforholdene blitt dårligere de siste 75 årene. Bevaringsforholdene er bedre i Oslogate og på St.Hallvards plass, men her er det en god del forstyrrelser i form av moderne ledningsgrøfter.

Det kan være bevart kulturlag under kjelleren i bygningene Oslogate 7 og St.Hallvards plass 2. I Minneparken er det utenom ruinene bevart begravelser fra Hallvardskatedralens kirkegård. Øst for Minneparken er et område som trolig har noe levninger fra middelalderen, men hvor omfanget og tykkelsen på kulturlagene er svært usikkert. Sør for Bispeborgen, i Bispegata er det under og vest for Oslogate gode bevaringsforhold og muligens levninger av byens torg og av Bispeallmenningen, foruten alminnelig bybebyggelse. Dette området har stor verneverdi, selv om det også her er flere ledningsgrøfter. Lengre øst blir bevaringsforholdene etterhvert noe dårligere, og det er mer som er ødelagt av moderne kjellere. Det er tvilsomt om det er bevart levninger sør for Bispegate/Dyvekes bro øst for St.Hallvards gate. Under Gamlebyen kirkegård er det trolig heller ikke bevart levninger fra middelalderen.

Sør for Bispegata er det øst for dagens jernbaneskjæring godt bevarte kulturlag med rester av bybebyggelse av stor verneverdi. Bevaringsforholdene blir dårligere og kulturlagene tynnere mot sør. Men her ligger til gjengjeld områder med spesielt viktige levninger, begravelser fra Clemenskirken og muligens deler av kongsgårdsanlegget.

## **3.2 Beskrivelse av nyere tids kulturminner i virkningsområdet**

Nyere tid betyr i denne sammenheng tiden etter 1537 (reformasjonen). I dette kapitlet beskrives bare det indre virkningsområdet (det geografiske virkningsområdet for jernbanetunnel i Gamlebyen). Områdene beskrives geografisk; først Gamlebyen og deretter Brynsområdet. På Etterstad blir ingen bygninger fra nyere tid berørt. Grorudbanens skjæring er i seg selv et teknisk-indusrielt kulturminne og blir derfor omtalt. Generelt beskrives de eldste kulturminnene først.

### **3.2.1 Gamlebyen. Perioden 1537 – 1624**

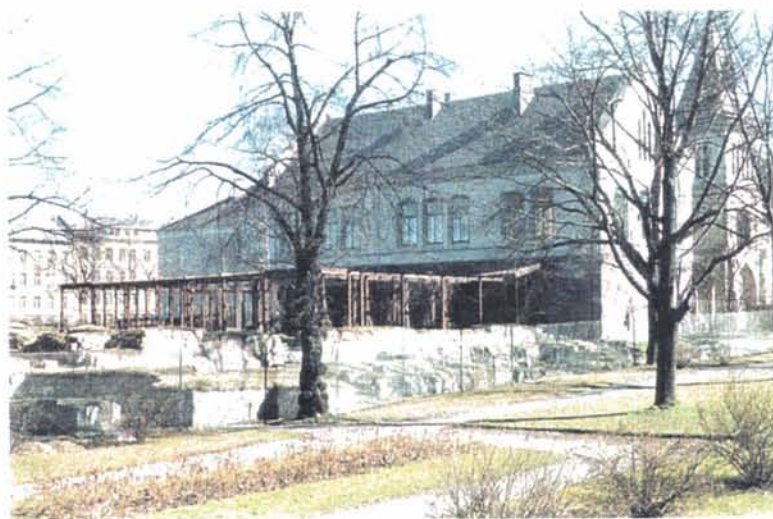
Reformasjonen i 1537 fikk konsekvenser for bebyggelsen i Gamlebyen. Bl.a. ble Fransiskanerklosteret (der Gamlebyen kirke ligger i dag) omgjort til hospital.

#### **Oslo bispegård (protestantisk), St. Halvards plass 3**

Den siste katolske biskopen flyttet ut av den middelalderske bispeborgen i 1537, og hele bispegårdsanlegget ble skjenket til byens borgere. Anlegget forfalt, og i 1554 flyttet den protestantiske biskopen Frants Berg inn i et gammelt steinhus i østfløyen i det tidligere katolske Olavsklosteret.

I 1623 var det en større ombygging på det tidligere dominikanerklosteret. Klosterets østfløy ble hovedfløy i den nye bispegården. Biskopen fikk nå bolig i dette komplekset. Som ved et under overlevde bispegården storbrannen året etter. Den nye bispegården led samme skjebne som den gamle (området hvor dagens Ladegård ligger), bygningene ble utsatt for forfall, reparasjoner og ombygginger.

I 1860 ble bispegården besluttet revet, og eiendommen ble utbudt til salg i 1874. I juli 1882 vedtok imidlertid Stortinget at residensens middelalderdel (de tre rommene i det tidligere klosterets østfløy) skulle bevares og restaureres og resten rives. Den nye bispegården ble oppført i 1883 – 84 i nygotikk.



*Fig. 20. Oslo bispegård. Kilde: Gamlebyen i Oslo. Foreningen til norske fortidsminnersmerkers bevaring. 1981*



Den er en typisk 1880-talls representativ villa i hannoveransk stil med tårn. Arkitekt Henrik Trap Meyer. Det har vært minimale utvendige ombygninger etter den tid. I 1911 ble fundamentet under sørvestre del av middelalderfløyen (sørmuren og hjørnet mot vestmuren) forsterket med en ytre og indre betongsokkel. Senere påfyllinger og kalkpuss ble fjernet i flere perioder på 1920- og 30-tallet og i 1949. I 1972 ble hvelvene sikret. Sakristiet ble innvendig pusset og i 1969 omgjort til kapell i Bispegården. Dette rommet er nå bare tilgjengelig fra Bispegården. I 1988-89 ble biblioteket og kapittelsalen restaurert og kalkmaleriene fra 1500-tallet sikret og restaurert i 1990-årene (Se for øvrig 3.1.3). Utvendige og innvendige oppussingsarbeider pågår.

Verneverdi: Den delen av bygningen som er en del av det tidligere Olavsklosteret er som før-reformatorisk bygningselement automatisk fredet. Hele Bispegården ble vedtaksfredet i 1993. Følgelig er den av nasjonal verdi. Hele anlegget har meget høy kildeverdi og like stor opplevelsesverdi.

Bispegårdens sørfløy (med restene av Olavsklosterets østfløy) er premissettende for plasseringen av jernbanetunnelene. I en evt. konflikt vil vernemyndighetene ut fra alle signaler som er gitt, ikke tillate at denne fløyen blir fjernet eller tar skade, og den vil ikke bli frigitt for utbygging.

### 3.2.2 Gamlebyen. Perioden 1624 – 1859

Etter den store bybrannen i 1624 beordret kong Christian 4. at byen skulle gjenreises på landtunga innenfor Akershus festning. Gamlebyen ble en del av den nye byens oppland. I førstningen etter byflyttingen skjedde lite i området.

Utover på 17- og 1800-tallet ble det i området avdelt en rekke løkkeanlegg. Betegnelsen »løkke» ble etter anleggelsen av den nye byen brukt på innhegnede deler av bymarka. I starten var det ikke tillatt å oppføre bebyggelse, men etter hvert ble løkkene til gårdsbruk eller lystgårder/ferieresidensersom rike borgere førte opp. Disse løkkeanleggene lå spredt langs de gamle hovedårene. Noen få av disse er bevart i dag. To av disse, Ladegården og Saxegården, blir berørt i flere av utredningens alternativer.

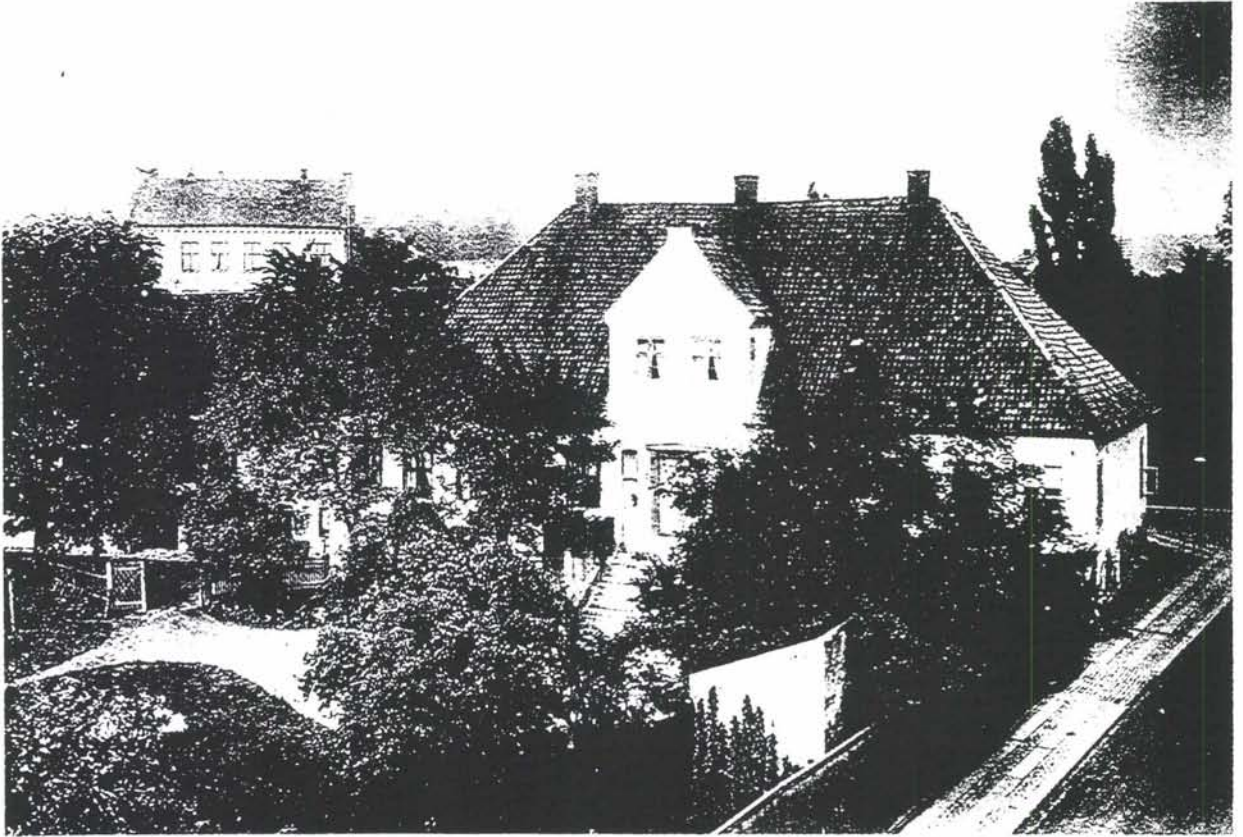
Den moderne industrialismen i Norge vokste fram fra midten av 1800-tallet. En av de viktigste anleggene var Hovedbanen fra Christiania til Eidsvoll.

### Ladegården, Oslogate 13

Ladegården var opprinnelig betegnelsen på de jordeiendommene i det gamle Oslo og omegn som ved makeskiftet i 1627 ble lagt ut til »ladegård» for Akershus festning, til erstatning for den tidligere slottsmarken som ble gjort til bymark for Christiania.

Etter reformasjonen i 1537 ble den middelalderske bispeborgen skjenket til byens borgere for nedrivning. Etter sjuårskrigen (1563 – 70) ble borgen i 1579 gitt til borgermester Kristen Mule (borgermester 1567 – 1585), og store ombyggingsarbeider begynte. På begynnelsen av 1600-tallet fantes ennå rester av fordums storhet i bispegården. Sør- og nordfløyen (eller deler av dem) var fremdeles i behold. Handelsmannen Niels Toller tok over eiendommen i 1621, slik at den gamle bisperesidensen fortsatt var i borgerlige hender. Bygningen ble sterkt skadet i den store brannen i 1624, men Toller bygget den opp igjen og drev her forskjellig verkstedvirksomhet, bl.a. engros vinhandel.

Huset brant på nytt i 1721, og en ny bygning ble i 1725 oppført på murene av østfløyen av den tidligere middelalderborgen. Det er denne bygningen som i dag benevnes Oslo Ladegård. Den er oppført på murene av bispegårdens østfløy fra 1200-tallet og seinere tilføyelser fra 15- og 1600-tallet. I kjelleren er det rester av et hvelvet rom fra høymiddelalderen. Bygningen er på halvannen etasje i



*Fig. 21. Oslo ladegård fotografert 1905. Bispegata i forgrunnen.  
Kilde: Oslo Byleksikon. Kunnskapsforlaget. 1987*

slemmet, delvis pusset tegl. Den er symmetrisk oppbygget med hovedinngang midt på langsiden som vender mot haven. Over denne er det en sentralark. En tilsvarende ark finnes på langfasaden mot Oslogate. Det dominerende valmete taket er tekket med svart glassert takstein. Rundt 1770 ble det oppført en lavere sidefløy (Ladegårdens nordfløy).

Bygningen ble restaurert i 1967/68. Eksteriøret ble i hovedsak ført tilbake til det utseende bygningen hadde i Karen Tollers (enken etter Niels Toller) tid i 1730-årene. Interiøret viser derimot flere stilperioder med en rominndeling i 1. etasje som for det meste er 1720–70 –årenes form.

På 1700-tallet ble det foran hovedbygningen skapt et hageanlegg i en lengde vestover på ca 230 meter. Anlegget er detaljtegnet i 1779 med velfriserte hekker og en terrengutforming med avsatser, trapper og damanlegg i skråningen nedover mot sjøen. Det har i lengre tid vært planer om å gjenoppbygge hele eller deler av hageanlegget. Dersom det plantes store trær, er det fare for at røttene kan ødelegge de middelalderske bygningsrestene. Oslo kommune har nå vedtatt at den delen av barokkanlegget som utgjorde lysthaven, skal gjenoppbygges, og arbeidet er startet opp i august 1998.

Eiendommen ble i 1905 ekspropriert av Staten i forbindelse med utvidelsen av Østfoldbanen. I 1956 ble den overtatt av Oslo kommune. Kommunen bruker i dag Ladegården som representasjonslokale.

Verneverdi: Den delen av bygningen som er en del av den tidligere Bispeborgen er som før-reformatorisk bygningselement automatisk fredet. Videre er alle restene av den middelalderske Bispeborgen som er synlig (nordfløyen) og som ligger under bakken (vest- og sørfløyen) automatisk fredete. De etter-reformatoriske bygningene har ikke noe formelt vern, men Byantikvaren vurderer vedtaksfredning. Hele anlegget er av nasjonal verdi.

Tidligere har det vært antatt at hele nordfløyen ble demontert i forbindelse med tunnelarbeidene på begynnelsen av 1900-tallet. Nyere undersøkelser av denne fløyen (bl.a. fasadepuss) viser at muligens bare den nordlige delen av nordfløyen - dvs over selve kulverten - ble demontert. Vernemyndighetene har gitt signaler om at de ikke vil gi tillatelse til demontering og gjenoppbygging autentisk 1700-talls bygningsmateriale. Det er derfor all grunn til å anta at det bare vil bli gitt tillatelse til inngrep i de delene som ble demontert i forbindelse med byggingen av eksisterende Østfoldbanekulvert og kulverten til Lodalen. Nærmere undersøkelser vil antageligvis avklare hvor mye som tidligere er demontert.

### **Saxegården, Saxegaardsgata 17**

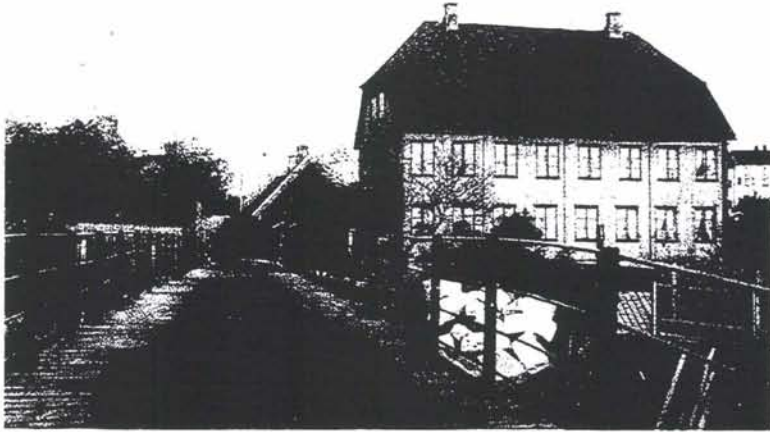
Eksisterende 2-etasjers bygning var hovedhuset i et større løkkeanlegg. Den er oppført av laftet tømmer med panel i empirestil. Bygningen er reist på to hvelvede steinkjellere. Hvelvene er trolig fra hovedhusets tid, men murene i hvelvkjellerne er eldre og inneholder steiner fra middelalderen. Trolig er murene fra bygget som ble reist i 1624 av Gunnar Lange til Tofte og Fritzøe, men deler av dem kan være fra middelalderen. Hvis så er tilfelle, er kjelleren automatisk fredet.

C. Ingstad, hospitalforstander og rådmann, var blitt husløs etter brann ved Oslo hospital i 1794. Han kjøpet eiendommen i 1799, og han satte straks i gang byggingen av den nåværende bygningen. Den antas ferdig år 1800.

Verneverdi: Uansett kjellerens alder er anlegget av nasjonal verdi. Grunnen ligger innenfor fornminneområdets avgrensning og er automatisk fredet. Bygningen har høy verdi på grunn av sin representativitet. Av de mange løkkeanleggene som ble oppført i Gamlebyen på 17- og 1800-tallet, er hovedbygning en av de få gjenværende som fortsatt ligger på sitt opprinnelige sted. Gården er dessuten én av de få middelaldergårder i Oslo, hvor man med sikkerhet kan fastslå beliggenheten. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av anlegget.

### **Bolighus Loenga, Bispegata 16**

Bygningsmaterialer og alder på dette huset er usikkert. Bolighus i 1 1/2 etasje med saltak.



*Fig. 22. Saxegården. Kilde: Oslos bys historie*

Byantikvaren utelukker ikke at dette huset er oppført tidlig på 1800-tallet, kanskje tidligere. Hvis så er tilfelle, er veggene muligens av tre med rabbitspuss utenpå. I "Verneplan for jernbanebygninger" anslås det at bolighuset antakeligvis er oppført i forbindelse med Smaalensbaneanlegget, dvs ca 1870. I NSBs Bygningsregistrering hevdes det at ytterveggene er av tegl med puss, og mulig byggeår er 1951. Huset har en proporsjonering og detaljering som kan tyde på at huset er fra 1020-årene. Ukjent arkitekt.

Uthus av tre i én etasje. Saltak

Verneverdi: Middels (meget høy ?)

I "Verneplan for jernbanebygninger" av 1997 utarbeidet av NSB og Riksantikvaren er bolighuset Loenga valgt ut for vern. Bolighuset er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med middels verneverdi. Dersom huset er fra slutten av 1700-tallet eller begynnelsen av 1800-tallet, har det meget høy verneverdi. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

Uthuset har lav verneverdi.

### **Jernbanen Christiania - Eidsvoll**

Norges første jernbanestrekning ble åpnet mellom Christiania og Eidsvoll i 1854 av det engelskeide Norsk Hoved Jernbane (Norwegian Trunk Railway). I NSB's terminologi kalles denne banestrekningen fremdeles Hovedbanen. Banen hadde opprinnelig ett spor og ble anlagt med en sporvidde på 1435 mm. Dette er i dag standard i Norge og i det meste av Europa og USA (normalspor). Endepunktet i byen, Christiania Station ved Bjørvika, ble fra 1872 hetende Christiania Østbanestasjon (Vestbanestasjonen åpnet dette året). Ved åpningen var for øvrig Grorud eneste stasjon innenfor det nåværende Oslo. Bryn stasjon ble opprettet allerede 1858; togene måtte stoppe her for å tilsette bremsene før den bratte bakken ned mot byen. Strekningen Christiania - Bryn ble dobbeltsporet i 1904. Norsk Hoved Jernbane ble værende på private hender helt til 1926, da selskapet ble overtatt av NSB. Hovedbanen elektrifiseres i 1927. Gjennom Gamlebyen går det i dag 4 spor i retning Bryn; Hovedbanen har to spor og Gjøvikbanen har to spor.

Verneverdi: Strekningen har i seg selv stor verneverdi. Dagens spor følger traséen til Norges første jernbane. En av satsningsfeltene innen dagens kulturminneforvaltning er teknisk - industrielle kulturminner. Traséen har vært strukturerende for utformingen av murgårdskvartalene i Gamlebyen.

### 3.2.3 Gamlebyen. Perioden 1859 - 1899

#### Jernbanerelatert bebyggelse:

##### **Smaalensbanen (Østfoldbanen)**

Enkeltsporet bane åpnet i 1879 med parallelt sidespor til Grønlibryggen.

##### **"Garasjen" / Smaalensbanens lokomotivstall, Bispegata 13**

Eksisterende bygningsmasse er oppført i flere faser. Den eldste delen utgjør 1. byggetrinn av Smaalensbanens lokomotivstall oppført i 1879 (samme år som Smaalensbanen åpnet). Halvparten av den opprinnelige lokomotivstallen ble fjernet i 1911. Teglvegger og saltak med papptekking. 2. byggetrinn av Smaalensbanens lokomotivstall ble oppført i 1895. Bygningen ble ominnredet til oljegassanstalt i 1911, men tilbakeført til lokomotivstall i 1926. Overlysvinduer i tak. Vinduene i vegg har opprinnelige støpejernsvinduer med buet avslutning. Tilbygget mot sørvest fra 1897 og 1904 rives i 1958/68. Lagerbygg med vegger av korrugerte stålplater og flatt tak oppført på byggets østside i 1983.. På tegningene fra 1968 benevnes bygget "Garasje".

##### Verneverdi: Høy / Middels

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med høy verneverdi. Den er den eldste bygningen i området, og den eldste delen utgjør 1. byggetrinn av Smaalensbanens lokomotivstall oppført i 1879. Følgelig har bygget kulturhistorisk verdi.. På den annen side er bygningen ganske mye ombygd.

##### **Lokomotivverkstedet, Bispegata 16**

Lokomotivverkstedet på Sørenga anmeldt 1891, ferdigattest 1894. Tegninger av jernbaneingeniør Oxaal. Nygotiske fasader, sein historisme, i tegl. Anlegget består av 3 verkstedbygninger: Hovedbygningen (Maskin- og reparationsverksted for Lokomotiver) består av en sentralseksjon for lokomotivreparasjon med tre parallelle saltakskonstruksjoner, og på tvers av denne en lang nordfløy; alt bygget i mur. Fundamentert med 1,3 meter tykke gråsteinsmurer, dybde ca 1,5 meter. Nordfløyen forkortet 1968. Kjelesmie bygget til sørvestre del av Lokomotivverkstedet ca 1911-14. Utvidelse av maskinhall i nordvestre del av hovedfløyen i 1917. Utvidelse av kjelesmien i sørøstre del Lokomotivverkstedet ca 1921. I 1968 lite påbygg på 1 etasje i vest. Garasjetilbygg på østsiden i 1970 og 1981. Det er vedtatt at bygningene skal huse det nye Oslo Middelaldermuseum.

##### Verneverdi: Høy.



Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med høy verneverdi. Den er en god representant for teknisk –industriell jernbanearkitektur fra århundreskiftet. Den har velproporsjonerte, rytmisk artikulert nygotiske fasader i tegl. Den dokumenterer den omfattende jernbaneaktiviteten som tidligere var i området. Grunnen ligger innenfor fornminneområdets (automatisk fredet).

#### **Annen offentlig bebyggelse:**

En rekke nye offentlige bygninger ble oppført i Gamlebyen etter byutvidelsen i 1859. Den eneste av disse som blir direkte berørt av de foreslåtte traséene er Gamlebyen kapell.

#### **Gamlebyen kapell, Ekebergveien 4 - 8**

Christiania bystyre ga i 1877 bevilgning til bygging av kapell på Ahnfeldtløkken. Bygningen er oppført kort tid etterpå. Kapellet ble påbygd i 1934. Eksisterende kapell er en korsformet bygning i tre.

#### Verneverdi: Lav

Bygningen er ikke del av et større bygningsmiljø, og dets egenverdi er moderat. Bygningen har derimot symbolverdi. Gjennom generasjoner har de etterlatte tatt det siste farvel med sine kjære avdøde. Deler av grunnen på Gamlebyen kirkegård ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet). Kapellet ligger utenfor fornminneområdet.

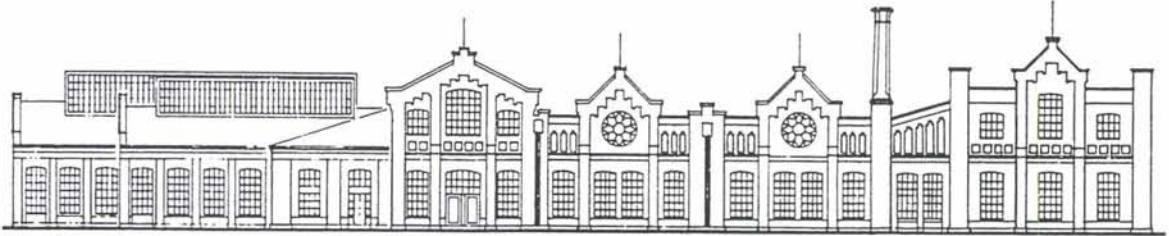
#### **Murbebyggelse**

I tillegg til offentlig byggeri, var det en hektisk boligbygging i denne perioden. Etter byutvidelsene ble de fleste gårds- og løkkeanleggene revet. Store ubebygde områder ble regulert. Rette gateløp ble anlagt, og bebyggelsen skulle oppføres i lukket kvartalsbebyggelse. En økende del av befolkningen ble leieboere. Det ble ikke bare oppført "gråbeingårder", men også mer forseggjorte funksjonærboliger med større leiligheter ble bygd. En del av disse hadde en standard som var helt uvanlig for Østkanten. Bygningene langs Oslo gate, Clements gate og St. Halvards gate representerer noe av det beste av leiegårdsbebyggelse som ble reist i Christiania i 1870- og 1880-årene. Flere av murgårdene oppført i perioden 1859 - 99 ligger i de foreslåtte traséene.

#### **Oslo gate 7**

2-etasjers frittliggende leiegård i pusset tegl med grunnmur av gråstein og teglteknet tak. Den opprinnelige byggemeldingen (byggemeldt ca 1860) mangler, så det er uvisst om bygningen opprinnelig var bygd som leiegård. Den har vært i bruk av NSB som bolig for funksjonærer ved jernbanen. I 1920 var det bolignød, og loftsetasjen ble da innrettet for beboelse. I den forbindelse ble det lagd arker på taket. I 1947 ble

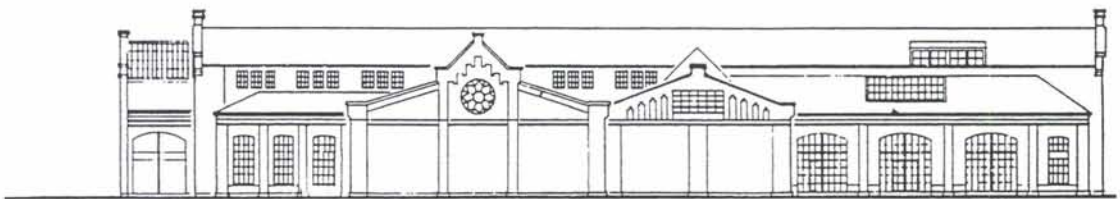
fasadene pusset opp og forenklet ved at dekor og detaljer ble hugget bort. Den arkitektoniske utformingen er nå svært enkel.



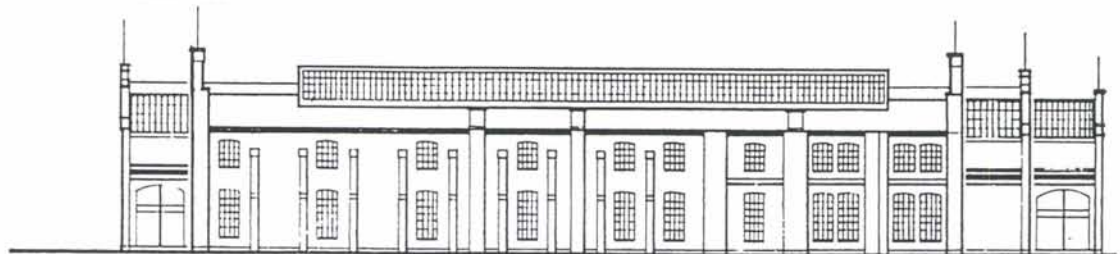
fasade vest



fasade øst



fasade nord



fasade syd

målestokk

0 5 10 15 20 25 meter

Fig. 23. Lokomotivverkstedet, Bispegata 16. Lokomotivverkstedets fasader, etter fjerning av en del senere tilbygg, samt snitt sett fra vest. Kilde: NOU 1991: 31

Verneverdi: Høy

I "Verneplan for jernbanebygninger" av 1997 utarbeidet av NSB og Riksantikvaren er bygningen i Oslogate 7 valgt ut for vern. Begrunnelsen er: "Oslogate 7 er en pusset bygård i to etasjer, enkel og autentisk. Verdifull også i Oslo-sammenheng". Bolighuset er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med høy verneverdi.

Oslogate 7 er oppført på Byantikvarens gule liste som bevaringsverdig. Tomten ble foreslått regulert til spesialområde/ bevaring i 1985, men er per i dag ikke regulert til dette formålet. Bygningens egenverdi er relativt begrenset da den er en del ombygget og opprinnelig dekor og opprinnelige detaljer er fjernet. Den har derimot verdi som en del av et større kulturmiljø. Den er en del av murgårdsbebyggelsen fra 2. halvdel av 1800-tallet som er spesielt nevnt i kongelig resolusjon for Oslo. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**Oslo gate 14**

Byggemeldt rundt 1870. 3 etasjers leiegård med forretningslokaler. Gården har grunnmur av gråstein, pussede teglfasader og takteking av metallplater (opprinnelig tegl). Det arkitektoniske uttrykket er typisk for bebyggelsen fra siste halvdel av forrige århundre (leiegårdsklassisisme). Planmessig var gården innrettet med forholdsvis store leiligheter med kjøkken, 4 rom og pikeværelse, en i hver etasje. Til gården hører også en bakgårdsbygning, opprinnelig vognskjul, nå garasje. Bygningene er en del av en karrébebyggelse, hvor randbebyggelsen mot Bispegata ble revet i 1970 i forbindelse med utvidelse av gateløpet. I 1870-årene ble loftet innrettet til beboelse. I den forbindelse fikk gården arker på taket. Gården hadde opprinnelig ikke forretningslokaler i 1. etasje, men dette ble endret i 1918.

Verneverdi: Høy

Tomten ble foreslått regulert til spesialområde/bevaring i 1985, men er per i dag ikke regulert til dette formålet. Bygningens egenverdi er relativt begrenset da den er en del ombygget. I tillegg er deler av karrébebyggelsen som den er en del av, revet. Den har derimot verdi som en del av et større kulturmiljø. Den er en del av murgårdsbebyggelsen fra 2. halvdel av 1800-tallet som er spesielt nevnt i kongelig resolusjon for Oslo. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**St. Halvards plass 2**

Byggemeldt i 1891 av D. Eikhoff, ferdig i 1892. 4 etasjers leiegård med forretningslokaler i 1. etasje. Gården er bygd i pusset tegl. Gatefasaden er symmetrisk oppbygd og har et arkitektonisk uttrykk som er typisk for bebyggelsen fra rundt århundreskiftet (leiegårdsklassisisme).

Gården hadde opprinnelig en sidefløy i bakgården. Denne ble revet høsten 1993 av hensyn til Olavsklosterets ruiner.

Gården er sammen med nabobygningen, St. Halvards plass 1, den viktigste veggen som definerer St. Halvards plass som rom. Det opprinnelige gateløpet fortsatte videre over det som i dag er Ruinparken. Gårdene er også en del av randbebyggelsen rundt parken som omfatter restene etter noe av det geistlige sentrum i middelalderens Oslo.

#### Verneverdi: Høy

Tomten er regulert til spesialområde/bevaring. Bygningens egenverdi er relativt stor da den har bevart mye av sitt opprinnelige eksteriør. Den har også verdi som en del av et større kulturmiljø. Den er en del av murgårdsbebyggelsen fra 2. halvdel av 1800-tallet som er spesielt nevnt i kongelig resolusjon for Oslo. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

#### **St. Halvards gate 2**

Bygningene ble byggemeldt i 1866 og 1867 av A.B. Pedersen. Det 1 1/2 etasjes bolighuset er utført i pusset tegl med grunnmur av grå stein og teglteknet tak. Bygningen er eksempel på den første småhusbebyggelsen som ble reist i Gamlebyen etter byutvidelsen i 1858 og murtvungen var gjort gjeldende. Den arkitektoniske utformingen er svært enkel nesten fri for ornamentikk. Planmessig var boligen innrettet med 3 rom og kjøkken i 1. etasje. Bygningen har fått nye vinduer som er av en annen



*Fig. 24. Bygningene St. Halvards plass 1 og 2. Legg merke til hvor skrått bilene står. De står på kanten av kulvertaket for driftssporet til Lodalen. Kilde: Temarapport: Nyere tids kulturminner. Asplan Viak as 1996.*

type enn de opprinnelige. Til boligen hører også et uthus i utmurt bindingsverk oppført i 1867. Dette rommer stall og et lite høyloft.

Verneverdi: Middels

Tomten ble foreslått regulert til spesialområde/bevaring i 1985, men er per i dag ikke regulert til dette formålet. Bygningenes egenverdi er middels. De er enkelt utført, men interessante fordi de er en av de første bygningene som ble oppført i mur etter byutvidelsen. De har dessuten verdi som del av et større kulturmiljø. De er en del av murgårdsbebyggelsen fra 2. halvdel av 1800-tallet som er spesielt nevnt i kongelig resolusjon for Oslo. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**St. Halvards gate 4**

Hovedhuset ble revet i forbindelse med utvidelsen av Bispegata i 1970. I dag finnes noen uthus på tomta, men disse er antageligvis oppført i vårt århundre.

Verneverdi: Ingen

Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**Forstadsbebyggelse i tre på utsiden av bygrensen**

Den første forstadsbebyggelsen vokste fram som bånd langs innfartsårene til den nye byen allerede på 1600-tallet og besto hovedsakelig av små én-etasjes panelte tømmerhus med nødvendige uthus. Byutvidelsen i 1859 omfattet størstedelen av det som i dag er Gamlebyen. Grensen gikk omtrent i dagens Konows gate. I 1878 var det igjen en byutvidelse. Denne omfattet bl.a. nedre del av Ekebergskrånningen og Vålerenga. Innenfor bygrensen var det murtvang, men det var det ikke utenfor. Tomteprisene var også langt billigere utenfor byen. På grunn av lavere byggekostnader og tomtepriser, var det ofte stor byggeaktivitet rett utenfor bygrensen. Dette er ganske tydelig rett før byutvidelser; det var da vanlig å oppføre én og to-etasjes trebygninger før det ble murtvang. Inges gate og Baglerstredet ble innlemmet i Oslo ved byutvidelsen i 1878. Før innlemmelsen lå Inges gate i Aker og het Munkegaden. Inges gate er oppkalt etter kong Inge Krokrygg. Baglerstredet er oppkalt etter baglerne; kong Sverres motstandere under borgerkrigstiden på slutten av 1100-tallet. Antageligvis har gata også navn etter forstaden Baglerengen som ble innlemmet i byen i 1878.

I forbindelse med dette konsekvensutredningsarbeidet er det viktig å være klar over at grunnlagsmaterialet er forskjellig. Det er utarbeidet en "Verneplanutredning for Gamlebyen". Noe tilsvarende finnes ikke for Ekebergskrånningen. Grensen går i Konowsgate (skille bydelene 6

og 7). Det vil si at underlagsmaterialet nord for Konowgate (Gamlebyen) er bedre enn sør for denne (Ekebergskråningen).

### **Inges gate 3**

På tomta står ei brakke.

Verneverdi: Ingen

### **Inges gate 7**

Bygningen er ikke byggemeldt, men huset er antageligvis oppført i 1860-årene. 1 1/2 etasjes bolighus i laftet panelt tømmer med gråsteinsmur og tegltekktak. Bygningen består av to sammenbygde volumer, ett i én etasje og ett i 1 1/2 etasje. Gatefasaden har beholdt sin opprinnelige karakter ved at nye bygningsdeler er tilnærmet kopi av de gamle. Boligen ligger i skrånende terreng ned mot Dyvekes vei. Den er en del av forstadsbebyggelsen langs Ekebergkleiva. Bebyggelsen i dette området vokste fram fra 1859 til 1878, da området ble innlemmet i Christiania og murtvungen ble gjort gjeldende også for dette området. Bygningen er pusset opp i begynnelsen av 1990-tallet. Dette innebærer at vinduer og panel er byttet ut.

Verneverdi: Middels

Bygningen har størst verdi som en del av et bygningsmiljø; den er en del av forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878.

### **Inges gate 9**

Bygningen er ikke byggemeldt, men huset er antageligvis oppført i 1860-årene. 1-etasjes bolighus i laftet panelt tømmer med gråsteinsmur og tegltekktak. Den arkitektoniske utformingen er svært enkel. Gatefasaden har beholdt sin opprinnelige karakter ved at nye bygningsdeler er tilnærmet kopi av de gamle. Boligen ligger i skrånende terreng ned mot Dyvekes vei. Den er en del av forstadsbebyggelsen langs Ekebergkleiva. Bebyggelsen i dette området vokste fram fra 1859 til 1878, da området ble innlemmet i Christiania og murtvungen ble gjort gjeldende også for dette området. Bygningen er pusset opp i begynnelsen av 1990-tallet. Dette innebærer at vinduer og panel er byttet ut.

Verneverdi: Høy / middels

Tomten ble i 1991 regulert til spesialområde/bevaring og bolig. Bygningen har størst verdi som en del av et bygningsmiljø; den er en del av forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878.



**Inges gate 16**

Uthus som tilhører Baglerstredet 4 (se denne). Tomten ble i 1991 regulert til spesialområde/bevaring og bolig.

Verneverdi: Middels

**Baglerstredet 2**

Boligen fra ca 1860 som fantes på tomten er fjernet.

Verneverdi: Ingen

Tomten ble i 1991 regulert til spesialområde/bevaring og bolig.

**Baglerstredet 4**

Bygningen oppført ca 1860. I 1/2-etasjes bolighus i laftet paneltømmer Bebyggelsen i dette området er en del av forstadsbebyggelsen vokste fram i perioden 1859 - 1878, da området ble innlemmet i Christiania og murtvengen ble gjort gjeldende også for dette området. Huset ligger i skrånende terreng slik at det mot nordøst har tre fulle etasjer. Det har veranda med utvendig trapp til 2. etasje. Verandaen er innebygd med glass i 1. etasje. Bygningen er en del av et lite trehusmiljø som ligger nær Dyvekes vei. Huset har nye vippevinduer som ikke er i overensstemmelse med husets opprinnelige karakter. Uthuset på den tilgrensende eiendommen, Inges gate 16, brukes av beboerne i Baglerstredet 4.

Verneverdi: Høy / middels

Baglerstredet 4 / Inges gate 16 ble i 1991 regulert til spesialområde/bevaring og bolig. Bygningene har størst verdi som en del av et bygningsmiljø; den er en del av forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878.

**Konows gate 41**

2 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. Alderen på huset er usikkert, men antageligvis oppført ca 1860; utvendige mål stemmer med et hus som er inntegnet på et kart fra 1883 - 89. Adressen er da Baglerengveien 7. Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende. Eksisterende hus er kraftig ombygd.

Verneverdi: Middels / lav

Siden eksisterende bygning er kraftig ombygd, har den størst verdi som en del av et bygningsmiljø. De er en del av forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

### Konows gate 43

På tomta ligger tre trehus som alle blir berørt av tiltaket. Hus (A) ligger til Konows gate, hus (B) er bygd i ett med huset i Konows gate 41 og hus (C) ligger til Ryenbergveien. I tillegg finnes tre sammenbygde uthus på tomten. De er sammenbygd med hus (C), og ligger i eiendomsgrensa til Konowsgate 45. Mellom alle husene ligger et »tun». Adkomst til tunet fra Konows gate er mellom husene A og B.

Hus (A) er et 2 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. I 1. etasje (sokkel) har det vært kjøttbutikk og i 1934 ble denne innredet til kolonial- og melkebutikk. Eksteriørmessig framstår huset i dag som et eternittbektekk sveisserhus.

Hus (B) er et 2 etasjes bolighus av tre med pulttak.

Hus (C) er et 2 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. På huset finnes to oppbygde arker.

Alderen på husene er usikker, men de er antageligvis oppført ca 1860. De er inntegnet på et kart fra 1883 – 89. Før 1901 het eiendommen Baglerengveien 3. Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende. De tre våningshusene, uthusene og tunet er preget av lite eller intet vedlikehold.

### Verneverdi: Middels

Eksisterende bygninger har størst verdi som en del av et bygningsmiljø. De er en del av forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

### Konows gate 45

På eiendommen ligger et frittliggende våningshus mot Konowsgate, og to sammenbygde uthus i nabogrensa mot Konows gate 43.

Våningshuset er et 2 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. Det panelte tømmerhuset er i sveitserstil.

I huset har det vært drevet slagtergeskjeft, husholdningshandel, melkebutikk og forsamlingslokale. I huset har det bl. a bodd slagtre, vogmenn og skomakere.

De to uthusene inneholdt tidligere fjøs og stall for tre hester.

Eiendommen hadde tidligere adresse Baglerengveien 5.

Husene er oppført ca 1860. (De er nevnt i en branntakst fra 1861). Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende. Husene er godt vedlikeholdt.

Verneverdi: Middels

De godt vedlikeholdte bygningene er gode representanter for forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. De er dessuten viktige deler av trehusbebyggelsen fra andre halvdel av 1800-tallet. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

**Ryenbergveien 3**

2 ½ etasjes flerfamiliebolig av tre med saltak. Underetasjen i pusset tegl, 1. etasje horisontal »eternittpanel», 2. etasje vertikal »eternittpanel» og trepanel i gavlene. Huset ligger til Ryenbergveien. Alderen på huset er usikker, men antageligvis oppført ca 1860. Trolig inntegnet på et kart fra 1883 – 89. Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende.

Verneverdi: Middels

Eksteriørmessig har bygningen vært igjennom en meget uheldig rehabilitering, men den har verdi som en del av et bygningsmiljø. Den er en del av forstadsbebyggelsen som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

**Ryenbergveien 4**

1 etasjes bolighus av tre med saltak. Høy pusset teglkjeller. Veggene har stående profilert tømmermannspanel og staffpanel. 6-rutete vinduer. Sveitserstiltak med sperrer og åser tekket med korrugerte stålplater. Bygningen ligger til Ryenbergveien. Alderen på huset er usikkert, men antageligvis oppført ca 1860. Trolig inntegnet på et kart fra 1883 – 89. Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende. Godt bevart forstadshus.

Verneverdi: Middels

Godt bevart bolighus med sveitserstildetaljer. Den er en viktig del av bygningsmiljøet som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og

1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

#### **Ryenbergveien 5**

1 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. Alderen på huset er usikkert, men antageligvis oppført ca 1860. Trolig inntegnet på kart fra 1883 – 89. Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende. Huset ble om- og påbygd i 1991. Det har stående panel og de fleste vinduene er krysspost.

#### Verneverdi: Middels

Eksisterende bygning er noe ombygd, men den har en proporsjonering og detaljering som harmonerer med opprinnelig arkitektur. Huset er en del av bygningsmiljøet som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

#### **Ribbungata 15**

På eiendommen ligger to bolighus og ett uthus. Det er kun bolighuset som ligger med langfasade mot Ribbungata som i ett alternativ må rives. Det er et 1-etasjes panelt trehus med saltak. Alderen på huset er usikkert, men antageligvis oppført ca 1860. Trolig inntegnet på et kart fra 1883 – 89. Størstedelen av bebyggelsen i dette området vokste fram som forstadsbebyggelse mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende. Godt bevart forstadshus

#### Verneverdi: Middels

Bolighuset er i god stand. Den er en viktig del av bygningsmiljøet som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

#### **Ribbungata 17**

1 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. Alderen på huset er usikkert, men antageligvis oppført ca 1860. Huset hadde opprinnelig 1 etasje men ble påbygd én etasje i 1875. Huset har sveitserstilsdetaljer på taket, og midtark. I 1878 ble området innlemmet i Christiania og murtvang gjort gjeldende.

#### Verneverdi: Middels

Bortsett fra sveitserstildetaljene på taket, er huset sterkt ombygget og den arkitektoniske verdien er sterkt forringet. På husets bakside er takvinkelen endret, og det er satt inn nye vinduer og nytt panel som er helt fremmede for sveitserstilen. Huset er i meget god teknisk stand. Huset er en del av bygningsmiljøet som ble oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde formål bevaring.

### 3.2.4 Gamlebyen i vårt århundre

#### Godsekspedisjon, Tomtekaia 21

Kontorbygg/godsekspedisjon oppført i 1923. Arkitekt I. Næss. Anlegget har en nord-sørgående hovedbygning og to lavere, parallelle øst-vestgående godshusfløyer. Godshusfløyene er i én etasje. De har vegger i slemmet tegl, saltak med oppløft midt på taket i byggets lengderetning. Vindus- og portåpningene har buet avslutning øverst. Den nordre godshusfløyen har et tilbygg i øst - "Jernbukken". Eier NSB BA Eiendom Oslo.

#### Verneverdi: Høy

I "Verneplan for jernbanebygninger" av 1997 utarbeidet av NSB og Riksantikvaren er Tomtekaia 21 en bygning som er valgt ut for vern. Begrunnelsen er "Den store godsekspedisjonen er en monumental bygning med behersket barokkpreg. Del av stort kompleks med to godshusfløyer, hvor hovedfløyen er prioritert som verneverdig". Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med høy verneverdi. Tomtekaia 21 er oppført på Byantikvarens gule liste som bevaringsverdig. Byantikvaren har ved rehabiliteringen av godshusfløyene kommet med faglige føringer. Hovedfløyen mot Sentralstasjonen har størst verneverdi, men de to godshusfløyene er en del av hele anlegget.

#### "Jernbukken", Tomtekaia 21

Én-etasjes lagerbygning (godshus) med stående faspanel og saltak med papptekking. Sammenbygd med nordre godshusfløy.

#### Verneverdi: Lav

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med lav verneverdi.

#### "Sletta", Sørensvingen

Én-etasjes prefabrikkerte brakker i tre med flatt tak øst for lagerbygget i Tomtekaia 21.

#### Verneverdi: Ingen

### **Sentralfyrhus, Bispegata 13**

Opprinnelig kalt kjelehus, tegninger fra 1943 – 48. Tegninger til oljefyringsanlegg fra 1955. Ombyggingstegninger fra 1978. Bygget består av deler i 1, 2 og 3 etasjer. Vegger: pusset og malt tegl. Flatt tak. Originalvinduene er byttet ut, nåværende vinduer har aluminiumsprofiler. På taket av nordenden av bygget rager en karakteristisk pipe. Bygningen har fine proporsjoner og et typisk funksjonalistisk bygg. Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Lav / middels.

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med lav verneverdi. Bygningen er et fint eksempel på funksjonalistisk industriarkitektur, men den er ikke unik. Verdien er noe redusert p.g.a. aluminiumsvinduene. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

### **"Haven" / "Bryggerhuset", Bispegata 13**

Eksisterende bygning er bygd sammen av flere bygninger oppført i flere faser. Den eldste delen er oppført i 1904 som Bryggerhus og Lamperom for Driftsbanegaarden Kristiania Øst .1 ½ etasjes bygning i tegl, fundament av bruddsteinsmur på 1,4 meter brede granittheller, dybde 1,5 meter. Saltak. Påbygd i 1932. Denne eldste delen kalles »Bryggerhuset».

Til Bryggerhuset ble det i 1914 bygget til et Kjelehus (Kjedel- og maskinhus) i tegl. I 1920 ble en Ladestasjon bygget til Kjelehuset i sørøst.

I 1923 ble mannskaps- og kontorrom bygget til Bryggerhuset i nordvest. Bygningen ble påbygd i 1932.

I 1958 og 1968 ble Kjelehuset og Ladestasjonen på-, om- og tilbygget. Huset brukes i dag til renhold/lager, opphold, foreningslokale. Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Høy

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med høy verneverdi. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

### **Presenningstørke, Bispegata 13**

Påbygg til "Haven"/ "Bryggerhuset" i pusset lettklinkerbetong med saltak med papptekking. Bygningen brukes i dag til tørking av presenninger. Eier NSB BA Eiendom Oslo

Verneverdi: Ingen

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med ingen verneverdi. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**"Borgen", Bispegata 12**

Oppført ca 1921 i 3 etasjer + loft. (Anmeldt 1915, innredning loft anmeldt 1920, alt attestert 1922. Avstanden mellom anmeldelsesdato og attestasjon skyldes sannsynligvis materialknapphet under 1. verdenskrig). Teglvegger. Opprinnelig gikk 5 spor inn til Borgens underetasje (vognverksted). De fem portene er fortsatt intakte. Fundamentering med kraftige betongsåler, dybde ca 3 meter, stålrørspeler i leirgrunn (dybde ukjent), 2 rader peler under ytterveggene, 16 peler under hver søyle. Borgen ble påbygd med to nye etasjer i pusset (tegl) til totalt 5 etasjer i 1952. Flatt tak. Delvis ominnredet til kontorer i 1972. Brukes i dag til kontorer, arkiv, maskinrom mm.

Verneverdi: Lav

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med middels verneverdi. Bygningen er en del av et tidligere miljø som utgjorde lokomotivverkstedet på Sørenga. Den er således dokumentasjon på tidligere tiders aktivitet. På den annen side har bygningen slik den i dag gjenstår som en reminisens med et lite tilpasset påbygg, liten estetisk verdi. Byantikvaren har i publikasjonen »Verneplanutredning for Gamlebyen. Delrapport 3.» på side 47 uttalt: »Borgen, Bispegata 12, som står i den framtidige middelalderparken inntil Bispegata, har en uheldig plassering. Bygningen er dominerende i landskapet og bryter med målestokken i middelalderparken og siktlinjer fra sentrale deler av Gamlebyen. Også denne bør rives.» Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**Brakke, Bispegata 12**

Brakke/kiosk oppført 1981. Brukt av bl.a. Motortransport.

Verneverdi: Ingen.

Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

**"Klypen", Mosseveien 19b, Skiftehytte**

Én-etasjes trebygning (bindingsverk med stående panel) på ringmur (betong) og med pulttak. Oppført ca 1930.

Verneverdi: Lav

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med lav verneverdi.

**Mosseveien 19b, Verksted vognrekvisitter**

Liten trebygning

Verneverdi: Lav

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med lav verneverdi.

### **Kontor / Verksted, Oslo gate 3**

To rektangulære sammenbygde bygningskropper i 4 (5) etasjer med prefabrikkerte fasadeelementer med frilagt betong. Horisontale vindusbånd av tre. Flatt tak. Byggetrinn 1 i nord oppført 1974; byggetrinn 2 i sør oppført 1977. Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Lav.

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med middels verneverdi. Bygningen er tidstypisk, men mange bygg er bevart fra denne perioden. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

### **St. Halvards plass 1**

Byggemeldt i 1911, ferdig i 1918. Arkitekt Harald Aars. 4 etasjers leiegård som ble bygd med apotek og forretningslokaler. Planmessig var gården innrettet med store leiligheter på 3 - 4 rom, pikeværelse, anretning, bad og wc, to i hver etasje. Den arkitektoniske utformingen er typisk for bebyggelsen rundt 1920 og er preget av jugendstil. Bygningskroppen følger gateløpet og gjør en knekk ved St. Halvard plass. Den er sammen med nabogården, nr 2. Sammen danner disse to bygningene den viktigste veggen som definerer St. Halvards plass som rom. Det opprinnelige gateløpet fortsatte videre over det som i dag er Ruinparken. Gårdene er også en del av randbebyggelsen rundt parken som omfatter restene etter noe av det geistlige sentrum i middelalderens Oslo.

Verneverdi: Høy

Bygningen er regulert til spesialområde/bevaring. Bygningens egenverdi er relativt stor da den har bevart mye av sitt opprinnelige eksteriør. Den har også verdi som en del av et større kulturmiljø. Den er en del av murgårdsbebyggelsen i området. Bebyggelsen er hovedsakelig fra 2. halvdel av 1800-tallet, mens denne bygningen i jugendstil er fra 1911 - 1918. Grunnen ligger innenfor fornminneområdet (automatisk fredet).

### **Enebakkveien 67**

Toetasjes trebygning med stående panel. Kjeller. Saltak. Bolighus. Oppført på 1930-tallet (?). I dag har huset ingen bruk, og det forfaller. Rett sør for huset står et lite trafoanlegg.

Verneverdi: Lav (trebygning) / ingen (trafo)



**St. Halvardsgate 41**

Toetasjes trebygning med stående panel. Kjeller. Saltak. Opprinnelig bolighus, senere mannskapshus. Oppført på 1930-tallet (?). I dag har huset ingen bruk, og det forfaller.

Verneverdi: Lav

**Toghallen, Dyvekes vei 2**

Bygget er oppført i flere etapper. Første byggetrinn er fra 1941. Det ble påbygget en 4. etasje i 1946 (arkitektene Kavli og Baastad), tilbygg i 1955 og nytt tilbygg i 1978 (arkitektene Fjeldstad og Sølvsberg). Fasadekledninger av tegl, og forskjellige takformer (pulttak, flatt og tannet). Funksjoner: Toghall, kontorer, lager, produksjon. Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Høy

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med høy verneverdi. Bygget har god proporsjonering og detaljering.

**Mekanisk verksted, Dyvekes vei 2**

Bygget er oppført i flere etapper. Opprinnelig byggeår ukjent, men i 1959 ble det oppført et 12meter langt tilbygg og påbygd en andre etasje (NSB ark. kont v/ Sundby). Vegger i pusset betong, tegl og lettklinkerbetong. Saltak. Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Lav

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med lav verneverdi.

**Kaldgarasje, Dyvekes vei 2**

Rektangulært bygg i én etasje med yttervegger av profilerte stålplater og flatt tak. Oppført 1986 (?). Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Ingen

Bygningen er i NSBs bygningsregistrering klassifisert med ingen verneverdi.

**Trafo, Dyvekes vei 2**

Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Ingen

**Telt, Dyvekes vei 2**

Eier NSB BA Eiendom Oslo.

Verneverdi: Ingen

**Ryenbergveien 6**

1 ½ etasjes bolighus av tre med saltak. Ark på tak. Takstein av tegl. Stående trepanel. Oppført ca 1990.

Verneverdi: Lav

Siden bygningen er relativ ny, har den ingen verneverdi. Den har økonomisk verdi som et nyoppført bolighus.

**3.2.5 Bryn**

Området har navn etter gården Bryn. Beliggenheten ved Brynsfossen i elven Alna ga grunnlag for allsidig industri. Den store industriutbyggingen kom fra midten av 1800-tallet. Åpningen av Norges første jernbanestrekning mellom Christiania og Eidsvoll i 1854 ga gode transportforhold til og fra Bryn. Ved åpningen var det ingen stasjon på Bryn; Grorud var eneste stasjon innenfor det nåværende Oslo. Bryn stasjon ble opprettet allerede 1858, siden togene allikevel måtte stoppe her for å tilsette bremsene før den bratte bakken ned mot byen. Strekningen Christiania - Bryn ble dobbeltsporet i 1904. I en kort periode ble det drevet privat landbruksskole på Bryn, men det var fabrikkene som til å prege området. Med industrien fulgte boligutbygging.

De tre forretningsgårdene Østensjøveien 60, 62 og 64 danner til sammen et nybarokk, nyklassisistisk anlegg. Det har en sterk karakter, og skiller seg ut fra det omkringliggende miljø ved at det er langt mer urbant.

De tre eiendommene Jernbaneveien 2, 4 og 5 befinner seg i grenseområdet mellom to ulike strukturer: den lineære tilhørende jernbanelinjen og klyngestrukturen der landskapet innsnevres. Med sin retning tilpasser de seg den lineære jernbanelinjen. Med sin form tilpasser de seg klyngestrukturen. Bygningene er en del av Bryns stasjonsmiljø, preget av eldre bygninger, høy tetthet og et noe dramatisk landskap. De skiller seg noe ut fra de øvrige bygningene, men glir likevel inn som en naturlig del av miljøet.

**Østensjøveien 60**

Forretningsgård oppført i 1933. 2 etasjers betongbygning med saltak. Fasadene er pussete og malte. Ingen vesentlige endringer. Godt vedlikeholdt. Opprinnelig funksjon: lampefabrikk, handelshus, tannlege- og legekantor. Nåværende funksjon: rørlegger og elektrisk forretning, tannlegekantor. Arkitekt Sig. Braaten.

Verneverdi: Middels.

Bygningen er en del av en arkitektoniske helhet med fine kvaliteter. De er med på å skape Bryns identitet og er en vesentlig del av stedets historie.

#### **Østensjøveien 62**

Forretningsgård oppført i 1925. 2 etasjers teglbygning, pusset/malt og kvaderpuss. Saltak med gavlmotiv. Enkelte vinduer i bygningen er skiftet ut . Godt vedlikeholdt. Opprinnelig funksjon: apotek og apotekerbolig, Nåværende funksjon: lokaler for TV- og videoutleie. Arkitekt: Arnstein Arneberg.

Verneverdi: Middels/høy.

Bygningen er tegnet av Arnstein Arneberg, en av de fremste representanter for nyklassisismen i Norge, og har fine arkitektoniske trekk. Bygningen er en del av en arkitektoniske helhet med fine kvaliteter. De er med på å skape Bryns identitet og er en vesentlig del av stedets historie.

#### **Østensjøveien 64**

Forretningsgård oppført i 1928. 2 etasjers teglbygning, pusset og malt. Saltak. Ingen vesentlige endringer. Godt vedlikeholdt. Opprinnelig funksjon: isenkram-, farge- og manufakturhandel, boliger. Nåværende funksjon: frisørsalong, solstudio, restaurant, bolig.

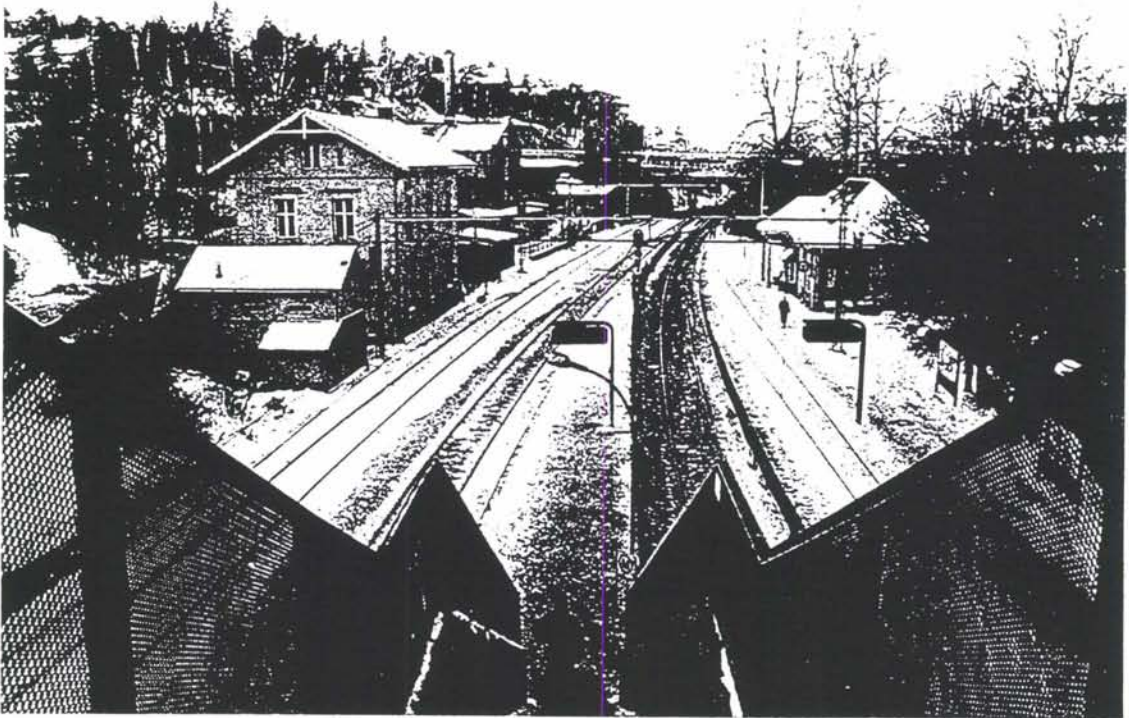
Verneverdi: Middels/høy.

Bygningen er tegnet av Arnstein Arneberg, en av de fremste representanter for nyklassisismen i Norge. Bygningen er en del av en arkitektoniske helhet med fine kvaliteter. De er med på å skape Bryns identitet og er en vesentlig del av stedets historie.

#### **Jernbaneveien 2**

Fabrikkbygning oppført i 1880-årene. 2-3 etasjes fuget teglsteinsbygning med saltak. Bygningens stil er en 1800-talls industriarkitektur i tegl, typisk for frittliggende, tyskinfluert bygning. Knekk på gavlen. Påbygg kontorfløy, tilbygg lagerskur. Godt vedlikeholdt. Opprinnelig funksjon: bryggeri. Nåværende funksjon: Produksjons- og administrasjon for OWA A/S, oljeprodukter. Til bygningen hører også en utedo i tegl, som sies å være Oslos eldste.

Verneverdi: Middels.



*Fig. 25. Bryn stasjon. På høyre side den nye jernbanestasjonen (Jernbaneveien 5), på venstre side den gamle jernbanestasjonen (Jernbaneveien 4.) I alle alternativene kommer godsspor fra Oslo S og sør-øst bak den gamle jernbanestasjonen (til venstre på bildet). Kilde: Temarapport: Nyere tids kulturminner. Asplan Viak as 1996*

Bygningen er en viktig del av det sammenhengende , eldre industrimiljøet langs Alna på Bryn. Den er et typisk eksempel på 1800-tallets industriarkitektur. Den er noe endret, men endringen er stort sett fortsatt i harmoni med bygningen.

#### **Jernbaneveien 4**

Opprinnelig Bryn jernbanestasjonsbygning oppført ca 1880, seinere stasjonsmesterbolig. 2 1/2 etasjers teglsteinsbygning, pusset og malt. Kvaderpuss på hjørner og mellom vinduer. Trekors i begge gavlender med sveitserstil. Tidligere dører mot perrong omgjort til vinduer, ellers ingen vesentlige endringer. Godt vedlikeholdt Nåværende funksjon: utleieboliger. Til bygningen hører også et uthus.

Verneverdi: Høy/Middels.

Bygningen er en viktig del av det lille, men kraftfulle miljøet ved Bryn stasjon, kanskje Bryns eneste bestående kulturmiljø. Dette er en av landets eldste stasjonsbygninger, med fine arkitektoniske kvaliteter.

#### **Jernbaneveien 5**

Bryn jernbanestasjon oppført tidlig på 1900-tallet, byggherre A/S Norsk Hovedjernbane, mulig arkitekt Henrik Bull. 1 etasjers trebygning med horisontalt trepanel, helvalmet tak. Nybarokk med jugendvinduer. Takutspring bygd til i 1957, og tilbygg mot elv 1968. Godt vedlikeholdt. Bygningen er nå ute av bruk. Stasjonen er ubetjent.

Verneverdi: Høy/Middels.

Bygningen er en viktig del av det lille, men kraftfulle miljøet ved Bryn stasjon, kanskje Bryns eneste bestående kulturmiljø. Bygningen har fine arkitektoniske kvaliteter, og er et særpreget eksempel på jernbanearkitekturen i Norge.

### **3.2.6 Etterstad**

Gården Etterstad omtales i middelalderen. Etterstad ble benyttet til rettersted, sist i 1864. Eiendommen ble i 1795 solgt til Christiania. I perioden 1795 - 1881 ble Etterstadsletta nyttet til ekserserplass. Det var travbane på Etterstad; denne ble brukt inntil Bjerkebanen sto ferdig i 1928. OBOS reiste sine første boligblokker på Etterstad i 1931. I 1946 ble Etterstad innlemmet i byen, og i 1950-årene kom den store utbyggingen med blokker og høyhus (ark. Mads Wiel Gedde og Dagfinn Morseth).

#### **Grorudbanens skjæring ved Etterstad**

Grorudbanen ble åpnet år 1900. De to første årene var Grefsen Gjøvikbanens endestasjon, men det var forbindelse til Hovedbanen via Alnabanen (Sinsen - Alna) I 1902 var skjæringen ved Etterstad og

innføringen til Østbanestasjonen ferdig. Dobbeltspor Oslo Ø - Grefsen åpnet 1962. I forbindelse med anleggelse av Gardermobanen er Gjøvikbanen gjort enkeltsporet gjennom Etterstadskjæringen.

Verneverdi: Høy:

Skjæringen fra 1902 har i seg selv stor verneverdi. Den er et markant menneskeskapt anlegg som er med på å gi identitet til Etterstadområdet. Den er et viktig teknisk - industrielle kulturminner - et av satsningsfeltene innen dagens kulturminneforvaltning.

### 3.2.7 Sammenfatning kulturminner fra nyere tid

Av enkeltstående kulturminner fra nyere tid er det Oslo Bispegård, Oslo Ladegård og Saxegården som har høyest verneverdi. Bispegården ble vedtaksfredet i 1993. Fredningen omfatter bygningsdelene som ble oppført i 1883-84, samt bygningsdelene fra middelalderen som i tillegg er automatisk fredet. Det vil si de bevarte steinbygningene fra Olavsklosterets østfløy.

Oslo Ladegårds hovedbygning, oppført i 1725, er på 1 ½ etasje i slemmet, delvis pusset tegl. Den lavere nordfløyen, oppført rundt 1770, har utmurt bindingsverk med puss. Den sørlige delen av kjelleren under hovedbygningen har rester fra "Vinterhallen" i Bispegårdens østfløy. Restene fra middelalderen er automatisk fredet. Resten av bygningen har i dag intet formelt vern. I forbindelse med eventuelle nye gravearbeider må det forventes at kulturminnemyndighetene bare vil tillate demontering og gjenoppbygging av de delene som ble demontert på 1920-tallet. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av Oslo Ladegård.

Saxegården er reist på to hvelvede steinkjellere som inneholder steiner fra middelalderen. Disse er automatisk fredet. Den 2-etasjers laftete tømmerbygningen i empirestil fra 1800 har intet formelt vern. Byantikvaren vurderer å vedtaksfreden den.

Kongelig resolusjon av 20. november 1992 om fylkesplan for Oslo peker på byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Resolusjonen sier at utviklingen i områder med slik bebyggelse vil måtte ta hensyn til de antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem. Riksantikvaren vil for saker i dette området medvirke på samme måte som gjelder for fredede anlegg.

St Halvards plass 1 og 2 er, som representanter for murgårdsbebyggelsen, regulert til spesialområde bevaring. St. Halvards gate 2 og 4 samt Oslo gate 7 og 14 har samme type bebyggelse, og regulering til spesialområde bevaring har vært vurdert. Disse fire har i

dag intet formelt vern.

Inges gate 9 og 16 samt Baglerstredet 4 er regulert til spesialområde bevaring. De tilhører forstadsbebyggelsen i tre som ble oppført ca 1860 mellom byutvidelsene i 1859 og 1878. Da området ble innlemmet i byen, ble det innført murtvang. Den samme type bebyggelse finnes i Inges gate 7, Konows gate 41, 43 og 45, Ryenbergveien 3, 4 og 5 samt Ribbunggata 15 og 17. Byantikvaren har i flere år arbeidet med et reguleringsforslag der bebyggelsen i dette området reguleres til spesialområde bevaring. Disse har i dag intet formelt vern.

”Verneplanutredning for Gamlebyen” utarbeidet av Byantikvaren i 1995 peker på den verdien jernbanen har hatt - helt fra 1854 med Hovedbanens åpning – og fortsatt har for bydelen. Utredningen sier at Hovedbanens spor, Lokomotivverkstedet fra 1893 og NSBs godsekspedisjon i Tomtegata 21 bør bevares. De to sistnevnte samt Oslo gate 7 (bolighus), Saxegaardsgt. 16 (bolighus) er valgt ut for vern i av ”Verneplan for jernbanebygninger” utarbeidet av NSB og Riksantikvaren.

Smaalensbanens lokomotivstall i ”Haven” (Bispegata 13) har intet formelt vern. Deler av bygget er rest av den eldste lokomotivstallen på Sentralbane-området/Sørenga og har derfor verneverdi. Ingen av de berørte kulturminnene i Lodalen har noen form for formell verneverdi.

### 3.3 Beskrivelse av kulturmiljøer

#### 3.3.1 Kulturmiljøer i Gamlebyen. Middelalderpark, ruinpark

Gamlebyen består av levninger fra forskjellige tidsepoker, og miljøene bærer preg av dette. Det har opp gjennom tidene vært laget en rekke planer for bevaring og parkmessig utnyttning av arealene. De første forslagene kom i forbindelse med etablering av jernbanetunnel gjennom St.Hallvard's plass fra 1917. Det ble bl.a. foreslått middelaldermuseum i Olavsklosteret og tårn for vestenden av Hallvardskatedralen. Planene for en ruinpark, Minneparken ble vedtatt i 1928 og gjort ferdig i 1932.

Da Oslo kommune ervervet Oslo Ladegård fra Norges Statsbaner i 1957, ble det foreslått forskjellig utnyttelse av bygningen og haven vest for denne, og i 1960-årene ble det utført flere arkeologiske undersøkelser for å finne bygningsstrukturer fra middelalderen. Østrommet i nordfløyen ble gjenreist på toppen av jernbanetunnelen i 1961, etter over 40 års lagring. Ved et makeskifte i 1960 fikk Oslo

kommune overdratt store deler av Bispegårdshagen, slik at fortsatt tildekkede deler av Olavsklosteret kunne graves frem og den nordre og søndre delen av Minneparken knyttes sammen. På Sørenga ble Mariakirken gravd frem og det nærmeste arealet rundt parklagt. Oslo kommune ervervet også dette området, men parkleggingen lot vente på seg etter de arkeologiske undersøkelsene i Kongsgården i 1960-årene.

I 1981 utga Fortidsminnesmerkeforeningen en verneplan for de antikvariske kulturverdier i Gamlebyen, forfattet av Erik Schia og Ellef Ruud. Gamlebyen ble inndelt i delområder med konkrete planer for utforming (Ruud og Schia 1981). Mange av ideene fra denne verneplanen er bruk i senere verneplaner og visjoner. Viktige ideer kom fra arkitektkonkurransen Byen og Fjorden i 1983. Disse dannet bl.a. bakgrunn for utstillingen og rapporten Fortiden i fremtiden fra 1990 av Petter Bogens arkitektkontor, i samarbeide med Riksantikvaren.

Byantikvaren lagde i 1995 "Verneplanutredning for Gamlebyen, Delrapport 3: Historisk gjennomgang og konklusjoner" hvor de forskjellige historiske sjiktene omtales: 1) middelalder, 2) Gamlebyen utenfor Christiania - 1624 -1859, epoken hvor Oslo Ladegård, Saxegården og flere mindre bygninger ble bygd, 3) Gamlebyen etter 1859 - en bydel med storstilt leiegårdsutbygging, anleggelse av jernbanene og oppføring av offentlige bygg som Gamlebyen skole. Del 4) omtaler Gamlebyen i det 20. århundre.

I rapporten skilles det mellom middelalderparkområdet, middelalderbyens kjerneområde og verdifulle miljøer som bør vernes som kulturmiljøer. Sistnevnte omfatter middelalderparkområdet og i tillegg en rekke områder som preges av nyere tids verneverdig bebyggelse. Middelalderbyens kjerneområde omfatter fornminneområdet sør for Hovedbanen, men med fratrekk av deler av sporområdet og havneområdet. Middelalderparkområdet omfatter ruinparken i nord, Sørenga og området for vannspeil og ny park i sør og også området mellom disse. I dette området må det ifølge planen ikke bygges, og det foreslås at to bygninger fjernes, Bispegata 12 ("Borgen") og Saxegaardsgata 11, Jernbanegarasjen.

Miljøbyen Gamle Oslo har laget flere visjoner for Gamlebyen, den siste, fra 1997 kalt visjon 2020.

Denne regner med etablering av en senketunnel under Bjørvika, jernbanesporene over Klypen i overdekket kulvert sør til i høyde med Lokomotivverkstedet.

Mens det kan finnes levninger fra middelalderen under bakken i hele fornminneområdet, er det mindre områder som bærer preg av



middelalderen på overflaten. Disse områdene er preget av bygninger med middelalderdeler, ruiner og av markeringer av kommunikasjonsårer og bebyggelse. Det som er mest spesielt med middelalderbyen Oslo at det er så meget bevart av middelalderstrukturen med levningene av monumentalbygningene og forbindelsen mellom dem. Riktignok hindres denne forbindelsen av bebyggelse og ikke minst jernbaneskjæringer, men dette kan motvirkes ved bygging av broer, kulverter og annen reparasjon av terrenget. Delområdene som er kort beskrevet nedenfor hører alle sammen, og det er en antikvarisk målsetting at skillene mellom dem blir minst mulig. Områdene er beskrevet fra nord til sør i middelalderbyen.

### **Ruinparken, nordre del**

Ruinparken er omgitt av en solid mur mot Arupsgate i nord og Egedesgate i øst. Den nordligste synlige ruinen er Korskirken som ligger på det som tidligere het Oslo lekeplass, og som fortsatt brukes av barn til lek, ikke minst barn fra Gamlebyen skole. Området er delvis tilsådd med gress, delvis er det gruslagt. I sørøst, inntil Olavsklosteret er det opparbeidet en liten dam og en liten urtehøve. Ved riving av skurbebyggelse og lave murbygninger ut mot Oslogate i 1987 er området blitt åpnet mot vest helt frem til Oslogate, og også dette arealet er tilsådd med gress. Det er anlagt en steinbrolagt gangvei i traseen for en middelaldersk ferdselsåre, muligens sagaenes Geilene. Området ut mot Oslogate er regulert til boligbygging.

Bispegården med Olavsklosterets østfløy og ruinene av de øvrige delene av klosteret skiller nordre og søndre del av ruinparken. Visuelt skiller klosteranlegget seg ut ved de relativt høye murene og også pergolaen av tre som markerer dimensjonene for korsgangen.

Trappebygget til St.Hallvards plass 2 er revet, og området vest for vestfløyen kan åpnes for ferdsel dersom et gjerde fjernes.

Verneverdi: Denne er meget stor for dette området. Spesielt viktig er Olavsklosteret og sammenhengen mellom ruinene og Bispegården.

Muligheter: Bygging av hus inntil Oslogate vil trolig ikke ødelegge området dersom det ikke blir lagt hindringer for allmenn ferdsel. Ved riving av bebyggelse ved St.Hallvards plass vil Olavsklosteret kunne eksponeres bedre mot vest, mot Bispeborgen.

### **Ruinparken, søndre del**

Denne ble innviet i 1932 og ble planlagt av arkitekt Gerhard Fischer. Den omfatter kirken i sørfløyen av Olavsklosteret og Hallvardskirken. Trær som ble plantet i 1932 er nå store og løvrike, og områder mellom og inne i ruinene har gressdekke. Murene i ruinene er dekket med betongkapper og oppå disse er lagt gressstorv. Mot øst og vest er parken

omgitt av en solid mur. Mot sør er det et lavt plankegjærde. Dette går over søndre del av søndre tverrskip. Det er planer om utvidelse av parken mot sør i forbindelse med innsnevringen av Bispegaten. Det er foretatt visse tillempinger av Minneparken med sikte på å bedre forholdene for funksjonshemmete. Mot nordvest er det et kuppelsteinsområde med markering av garverikummer og en stor brønn som ble funnet her ved utgravningene for tunnel i 1920-årene. Markeringene fortsetter mot vest på St.Hallvards plass, utenfor inngangen til Ruinparken. Her er det markert en laftebygning fra middelalderen og en steinkjeller, trolig fra 1500-tallet.

Verneverdi: Parken er kjernen i det middelalderske ruinområdet og har meget stor verdi som et samlet miljø med middelalderen i sentrum.

Muligheter: Ved fjerning av gjærde mot sør, kan kirkegårdsområdet markeres i området for dagens Bispegate. Med forbud mot gjennomkjøring vil markeringen kunne gjøres på en måte som binder hele denne delen av ruinparken sammen.

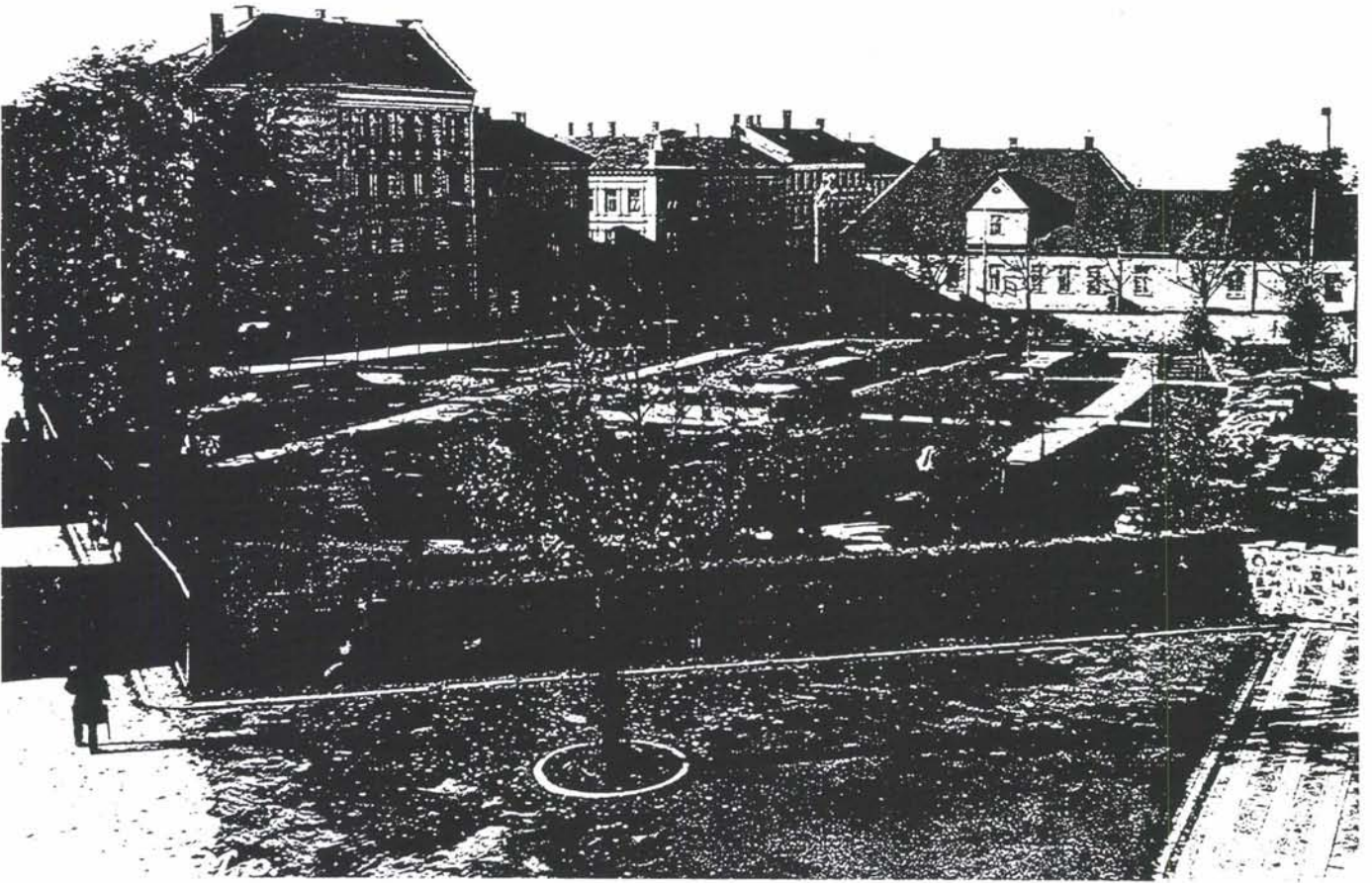
#### **Ladegården, Ladegårdshagen og Bispeborgen**

Dette området har vært inngjerdet og ikke tilgjengelig utenom vanlig kontortid, unntatt ved omvisninger og andre arrangementer. Området er dominert av Oslo Ladegård. Det er igangsatt arbeide med å anlegge en barokkhage vest for hovedbygningen, med midler fra Oslo kommune. Denne barokkhagen vil ligge over restene av Bispeborgens sørfløy fra middelalderen. Denne ligger i dag dels innenfor gjerdet til Ladegården, dels under tidligere fortau i Bispegata, nå tildekket av jord og tilsådd som et midlertidig tiltak.

Av Bispeborgens nordfløy er følgende bygningsrester bevart regnet fra øst: rekonstruert rom (bisperommet, kalt Bisp Nicolas kapell), ruin av rom under provisorisk verneskur, ringmur under provisorisk verneskur og område med utgravd trebebyggelse og steinbrolegning. Nordfløyen ligger inntil og over eksisterende jernbanetunnel og innkjøring til denne.

Verneverdi: Kulturmiljøet i Ladegården og Ladegårdshagen er meget stort, med viktige middelalderbygg og ruiner som visuelt er knyttet sammen, samt en historisk dimensjon med bygning og park fra 1700-tallet.

Muligheter: Forandringer i innkjøringen til jernbane tunnelen vil kunne påvirke de eksisterende ruinene under verneskur, og mulighetene for å utnytte en anleggssituasjon til å reise mer permanente vernebygg ville være til stede. Middelalderanleggets form vil kunne bringes bedre frem, samtidig som en sentral del av bydelens historie blir tydeliggjort.



*Fig. 26. Ruinparken med Hallvardskatedralen i 1932, sett fra øst. Østfoldbanen går i kulvert under de vestre delene av kirken, og disse er rekonstruert oppå kulverttaket.*

### **Oslo torg, Bispeallmenningen og Vestre strete**

Pga. utvidelse av Bispegata ble hele søndre bygningsrekke av leiegårder fjernet. Pga. Loenga bro og planer for ytterligere motorveikryss ble også hele bygningsrekken langs Kanslergata revet og bygningene langs Clemensgate. Det ble anlagt støyvull og støyskjermer mot Loenga bro og støyskjerm mot Bispegaten. Disse støytiltakene har ikke noen stor funksjon lengre og hindrer heller til en viss grad utnyttelsen av arealet i et kulturhistorisk perspektiv. Området skal derfor her sees i sammenheng.

Torvet var i middelalderen en utvidelse av Bispeallmenningen, trolig i en trekantform ut fra orienteringen på bebyggelsen som ligger inntil. Ut fra formgivingsprogram for Gamlebyen (MGO 1995) kan torvet markeres i grunnen. Bispeallmenningen førte ned til sjøen og biskopens brygge. Dagens Bispegate ligger omtrent på samme sted. Sør for torvet og Bispeallmenningen ligger en "treruinpark" med markering av bygninger, gårdsplass og gateløp fra 1. halvdel av 1200-tallet, slik de ble funnet ved utgravninger på 1970- og 80-tallet på "Nordre felt". Utgravningsfeltene lengre sør er i dag friareale og areal for barnepark. Vestre strete er markert inntil "treruinparken", men er foreløpig ikke forlenget bort til Kanslergt.10 og middelalderens Clemensallmenning. Her kommer støyvollen mot vest i veien.

Verneverdi: Som kulturmiljø har området i dag en stor verdi ved at det synliggjør middelalderstrukturene og sammenbinder nordre og søndre del av middelalderbyen.

Muligheter: Vestre strete er i visjon 2020 fra Miljøbyen Gamle Oslo og i forslag til reguleringsplan betraktet som sørøstgrense for middelalderparkområdet mellom Bispegata og Kanslergata. Middelalderparken vil kunne trekkes herfra og helt ned til middelalderens strandlinje med vannspeil, forutsatt at jernbanesporene ved Klypen blir lagt i kulvert eller fjernet. Området egner seg for rekonstruksjoner av middelalderskje bomiljøer. Allerede i dag kan støyvoller og skjermer fjernes og området åpnes.

### **Clemenskirken, Østre og Vestre strete**

Ved fjerning av Loenga bro i 1996 ble et større areal frilagt for bevaring, slik reguleringsbestemmelsene lyder. I dette området ligger ruinene av Clemenskirken. Vest for Clemenskirken gikk middelalderens Vestre strete, og det er med i reguleringsplanen for søndre del av Sørenga at det skal bygges en gang- og sykkelvei også i traseen for denne gaten. Vestre strete kan rekonstrueres. Dagens Saxegaardsgate går omtrent i traseen for Østre strete i middelalderen, og den fortsetter i en gang- sykkelbro over til Sørenga, bygget i 1993. Dagens Kanslergate, nordøst for Clemenskirken ligger der middelalderens Clemensallmenning lå. Området får en ekstra historisk

dimensjon med Saxegaarden fra 1800 inntil traseen for Østre strete. I tillegg til bygningens egen verdi, representerer den kontinuitet fra middelalderen med navnetradisjon og bruk av middelalder bygningsstein i kjelleren.

Verneverdi: Området for Clemenskirken og kirkegården har meget stor verneverdi, og hele området sørvest for middelalderens Clemensallmenning er spesielt verdifullt ut fra vernesynspunkt.

Muligheter: Saxegaardsgata 11 er av Byantikvaren og med tilslutning av Riksantikvaren foreslått revet for å lage en park rundt denne ruinen. Kirkegårdsmuren mot Østre strete og mot Clemensallmenningen vil ved riving kunne rekonstrueres, og en av landets eldste kirkegårder vil kunne rekonstrueres. Området ned til vannspeilet, ruinene på Sørenga og Lokomotivstallen med middelaldermuseum egner seg spesielt godt til parklegging og rekonstruksjoner, men det gir langt de beste mulighetene dersom jernbanesporene blir fjernet eller lagt i en senket kulvert, slik at middelalderens terreng kan rekonstrueres. Saxegaardens hage vil kunne opparbeides med barokkhageelementer.

### **Sørenga**

Området rundt ruinene av Mariakirken og Kongsgården er under parkmessig opprustning med restaurering av middelaldermurene og arrondering av terrenget. Området er parklagt med gress. Murene er beskyttet med vanntett metallplate og derover rekonstruert toppdekke. Det er bygget en støttemur ut mot jernbanesporene i fortsettelsen av Klypen og kjøreveien inntil disse, og deler av Kongsgårdsruinene som ble fjernet ved jernbanearbeider er rekonstruert. Det er planlagt et vannspeil rundt Sørenga for å markere høymiddelalderens strandlinje mot Bjørvika og Alnaelva. Dette arbeidet ledes av Miljøbyen Gamle Oslo i samarbeide med Riksantikvaren og Byantikvaren og med konsulent. En reguleringsplan for området med 1. etappe av et vannspeil og omregulering av Lokomotivverkstedet til museumsformål er vedtatt i Oslo kommune. Øvrige deler av Sørenga-området er under reguleringsbehandling, dels i forbindelse med Bjørvika og utbyggingen av det området og dels i forbindelse med planleggingen av en middelalderpark. Sentralt for Sørenga-området står planene om et middelaldermuseum. En innstilling om realisering av et slikt museum er overlevert av et interimsstyre til Oslo kommune 15/5-98.

Verneverdi: Området for Mariakirken og Kongsgården har meget stor verneverdi som et helhetlig miljø med sterk historisk symbolverdi som middelalderens kongelige senter, og sentrum for landets styre fra begynnelsen av 1300-tallet. Siktlinjer til Akershus festning og Hovedøya knytter området til andre av middelalderens kulturmiljøer.

Muligheter: Ved fjerning av jernbane- og næringsvirksomheten på Sørenga vil et kulturlandskap med vannspeil langs middelalderens

strandlinje kunne rekonstrueres. Middelalderterrenget vil kunne rekonstrueres fra vannspeilet og videre oppover i byen og gi mulighet for rekonstruerte brygger, sjøboder og bygårder. I innstillingene om middelaldermuseum er det pekt på en lang rekke slike muligheter og også på muligheten for aktiviteter i og utenfor et museum. Etablering av et middelaldermuseum vil gi området store muligheter.

### **Konklusjon**

I innstilling og handlingsplan for Oslo Middelalderpark og museum er Oslo Middelalderby foreslått som navn for området som omfattes av middelalderbyen. Levningene fra middelalderen ligger i dag i spredte miljøer, og det er fortsatt store fysiske skiller mellom dem, selv om meget er blitt forbedret siden 1980-tallet, først og fremst ved fjerning av gjennomgangstrafikken med bil og etablering av gang- sykkelbro til Sørenga. Mulighetene for å knytte disse delene av ytterst verdifulle kulturmiljøer sammen, avhenger av fjerning av jernbanevirksomhet, spesielt terminalen på Sørenga og sporene over Klypen, samt fjerning av flere bygninger og fysiske skiller. En bevilgning på kr.100 mill. fra Oslo kommune til arbeide med en middelalderpark gir forhåpninger om at viktige arbeider vil kunne gjøres relativt raskt.

### **3.3.2 Kulturmiljø. Murgårdsbebyggelse i Gamlebyen fra perioden 1859 – 99**

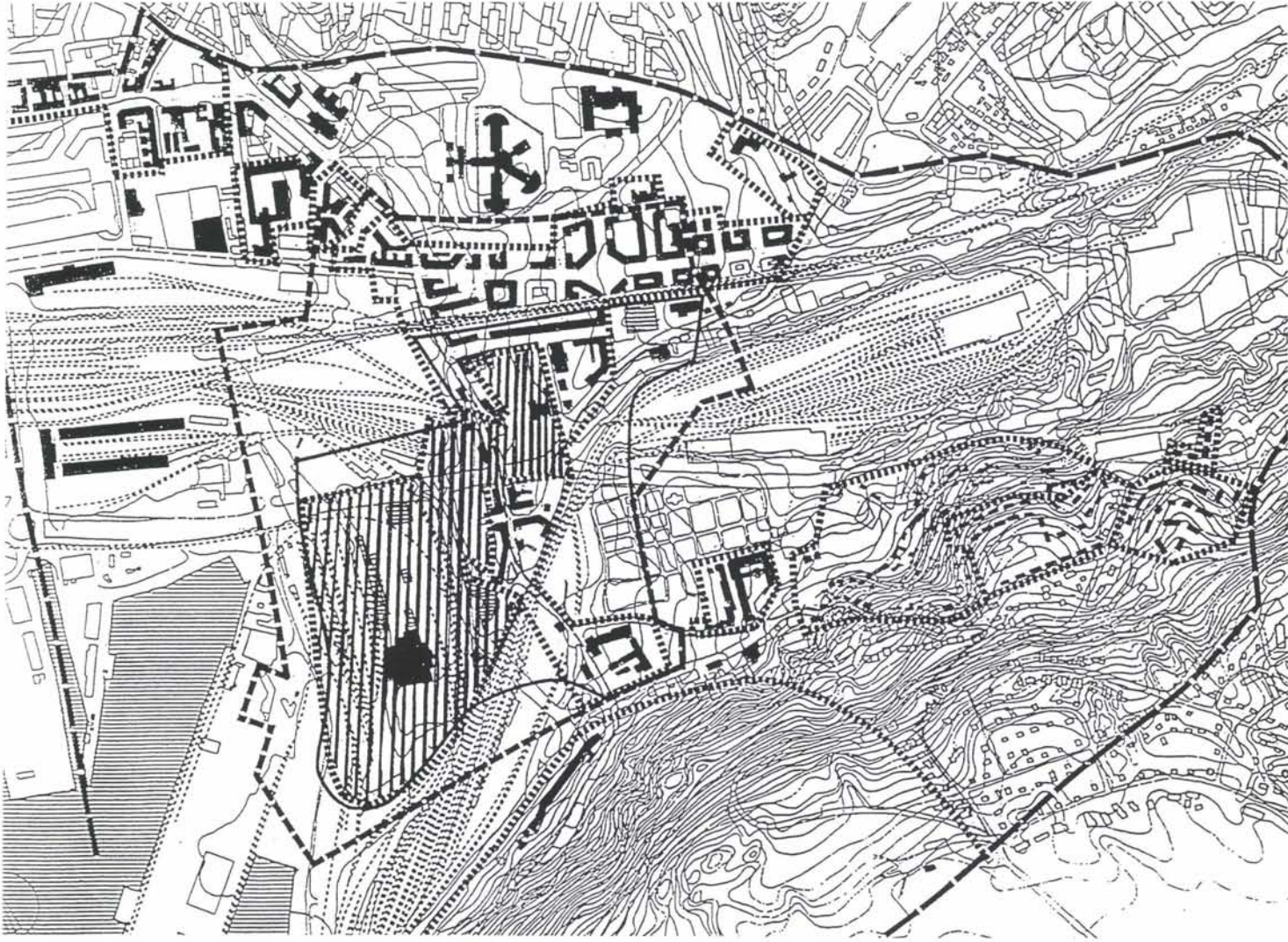
Fra perioden 1537 til 1859 er ingen miljøer bevart intakt; kun enkeltbygninger og enkeltanlegg er bevart. Av de mange løkkeanleggene fra 17- og 1800-tallet finnes i dag bare deler av Ladegård-, Saxegårdsanlegget og anlegget i St. Halvards gate 27 tilbake. De er derfor viktige representanter for et kulturmiljø som en gang fantes.

Derimot utgjør murgårdsbebyggelsen fra perioden 1859 (byutvidelsen) til 1899 (økonomisk krakk) et stort og viktig kulturmiljø. Dette må sees i sammenheng med murgårdsbebyggelsen i de tilgrensende bydelene Grønland, Tøyen og Grünerløkka. Dette murgårdsmiljøet er av nasjonal verdi; jfr Kongelig resolusjon for Oslo av 1992.

1800-tallets murbebyggelse har som kulturmiljø følgende verdier:

- Funksjonell og visuell forbindelse mellom middelalderbyens arealer og det øvrige Oslo
- Sterk representant, fysisk og strukturelt, for den byplanmessige ekspansjonsfasen på 1800-tallet i Gamlebyen
- Jernbanen (Hovedbanen) og murbebyggelsen er sammen med på å gi struktur til området
- Opplevelsesverdi, variert og likevel harmonisk utforming av høy kvalitet

- Spesielle tidstypiske arkitektoniske verdier
- Større sammenhengende bygningsmiljø i en ellers oppsplittet bydel.



*Fig.27. Vernekart. Kartet viser bygninger og bygningsmiljøer Byantikvaren mener er av stor betydning og blir bevart. Kilde: Verneplautredning Gamlebyen Byantikvaren i Oslo 1995*



### 3.3.3 Kulturmiljø. Trebebyggelse på utsiden av daværende bygrense

I byen var det murtvang, mens det var det ikke utenfor bygrensen. Det var derfor billigere å bygge i tre rett utenfor bygrensen enn det var å bygge i mur inne i byen. Tomteprisen var også høyere i byen. Det utviklet seg derfor trebebyggelse i én og to etasjer rett utenfor bygrensen. Bebyggelsen i Inges gate / Baglerstredet (spesialområde/bevaring) utgjør ett kulturmiljø på flata, mens bygningene i Konows gate, Ryenbergveien og Ribbunggata er en del av kulturmiljøet nederst i Ekebergskrånningen (foreslått regulert til spesialområde bevaring av Byantikvaren). De er begge en del av det viktige kulturmiljøet som utgjøres av forstadsbebyggelsen i tre som ble etablert mellom de to byutvidelsene i 1859 og 1878.

Byantikvarens verneplan fra 1995 viser på sidene 48 - 49 et vernekart. Kartet viser bl.a. "Avgrensning av verdifulle miljøer. Disse bør vernes som kulturmiljøer" og "Verdifull bebyggelse. Denne bør vernes enten som del av miljøet eller på bakgrunn av bygningenes egenverdi." Samtlige hus i dette området som berøres av tiltaket ligger innenfor den grensen som angir kulturmiljøer som bør vernes. Flere av de berørte husene er blant de som er merket verdifull bebyggelse".

### 3.3.4 Industri- og jernbanerelaterte kulturmiljø i Gamlebyen

Byantikvarens verneplan fra 1995 for Gamlebyen sier at jernbanens utvikling og betydning i dette området har vært stor. Den sier at Lokomotivverkstedet , Bispegata 16, fra 1893, samt NSBs godsekspedisjon i Tomtekaia 21 fra 1920-årene bør bevares. Disse anleggene er begge verdifulle arkitektonisk ved å være typisk for hver sin periode. Gjennom bevaring av disse, samt Hovedbanens spor, vil denne viktige epoken av jernbanens oppstart og dominans fortsatt være synlig i området. I verneplanen er disse byggene avmerket som verdifull bebyggelse som bør vernes enten som en del av miljøet eller på bakgrunn av bygningenes egenverdi.

### 3.3.5 Ekeberg kulturmiljø

I Oslo kommune har det siden 1930-tallet vært en bevisst plan for å ta vare på byens grønne profil som et viktig karakteristikum for byen. Det har vært et overordnet mål å opprettholde kontakten mellom by og naturområde, samt å sikre rekreasjonsområde for byens befolkning. Fornminnene på Ekeberg er plassert slik i landskapet at de er godt synlige og har dermed høy miljøverdi. De er en viktig del av et kulturlandskap som nå er i ferd med å forsvinne fra Oslo-området.

I dag foreligger det planer om at Gamlebyen skal bli en kultur- og miljøpark. I Norges offentlige utredning 1991: - 31, Oslo middelaldermuseum. Senter for opplevelse, aktivitet og kunnskap, siteres følgende (s. 28-29): «Av stor betydning for opplevelsen av middelalderruinene i fornminneområdet Gamlebyen er ikke bare ruinområdenes behandling, men også miljøet lenger unna i de tilstøtende bydeler. Ekebergåsen med sin silhuett, spiller her en helt sentral rolle som bakgrunn for middelalderbyen og bør være del av en fremtidig: «Gamlebyen Kultur- og Miljøpark». I hovedtrekk er det den samme åsen som middelalderens mennesker også hadde i sin umiddelbare nærhet.»

Fornminnene på Ekeberg og Middelalderbyen Oslo inntar en helt spesiell plass i hovedstadens historie. Ekeberg, eller i norrøn tid Eikaberg, var et dominerende landskapstrekk i forhold til middelalderbyen som lå på sletta ved foten av åsen. Skråningen var i tillegg en del av byens takmark (en del av byens administrasjonsområde, her brukt som utmark).

Byantikvaren i Oslo har skiltet en kultursti gjennom fornminnefeltene på Ekeberg og i Gamlebyen. Parkvesenet har dessuten de senere år satt i stand det omfattende stinettet på Ekeberg med forbindelse ned til Gamlebyen. Tilretteleggingen har gitt mulighet for byens befolkning å vandre gjennom historien fra steinalderens fangstmiljø via jernalderens jordbruksmiljø ned til middelalderens kongsete i Gamlebyen.

### 3.3.6 Teknisk - industrielt kulturmiljø på Bryn

Den eldre industribybyggelsen som ble etablert på Bryn etter Hovedbanens anleggelse i 1854 utgjør et kulturmiljø med vekt på teknisk-industrielle kulturminner. I følge Byantikvarens rapport "Bryn - Historisk utvikling" fra 1993 består den eldre industribybyggelsen 1854 - 1920 av følgende objekter: Joh. Petersens Linvarefabrikk, Bryn stasjon (begge stasjonsbygningene), fabrikkbygningene i tegl i Jernbaneveien 2 og 6, Nils Hansens vei 14 (tre bygninger) og 18, samt arbeiderboligen i Fyrstikkbakken 12 - 14.

Byantikvarens rapport "Registrerte kulturminner langs Alna 1992/93" sier at følgende objekter er registrert som kulturminnemiljøer: Bryn stasjonsområde, Joh. Petersens Linvarefabrikk a/s samt Nordre og søndre Skøyen.

### 3.3.7 Sammenfatning kulturmiljøer

Gamlebyen er det viktigste kulturmiljøet i tiltaksområdet. I Byantikvarens verneplan fra 1995 pekes på de forskjellige historiske

sjiktene, middelalder, 16-1800-tallet og tiden rundt 1900 med leiegårdsbebyggelsen, samt jernbanens anlegg. Alle disse tidsperiodene inneholder fredet og verneverdig bebyggelse. Det som setter mest preg på området, er leiegårdsbebyggelsen fra slutten av 1800-tallet og middelalderlevningene. Middelalderlevningene har vært sett på som spesielt viktige, og det har vært laget en rekke planer for bevaring av disse i parkmessig omgivelser. De yngste planene er utformet av Miljøbyen Gamle Oslo og presentert i noe forskjellige utforminger i forslag til reguleringsplaner, i byfornyelsesplaner og planer for middelalderpark og museum. Konkrete tiltak har imidlertid tatt lengre tid å gjennomføre. Minneparken, som omfatter Hallvardskatedralen, Olavsklosteret og Korskirken og området mellom disse, ble ferdig parklagt i 1932. Etterat Bispegata er innsnevret til to kjørefelt i og med etableringen av Ekeberg tunnelen, er de nordre kjørefeltene blitt parklagt. Også området for Loenga bro er blitt tilsådd med gress i 1997. Dette området strekker seg fra Bispegata forbi Clemenskirken til Saxegården. En treruinpark ble etablert i området inntil Bispegata, vest for Oslogate i 1988. Området rundt Mariakirken og Kongsgården ble restaurert og parklagt i 1960-årene, men for Kongsgårdens del grodde området raskt igjen. Først i 1987 fikk området en skikkelig opprustning. Arrondering, parklegging og rekonstruksjon av ruinene har pågått her i perioden 1991-1996.

Planene for en middelalderpark, slik som de f.eks. er konkretisert i MGOs visjon 2020 omfatter et middelaldermuseum i Lokomotivverkstedet på Sørenga og et vannspeil inntil veianlegget mot vest. I området fra Vannspeilet i sør og frem til Bispegata i nord etableres en middelalderpark. Mot øst legges jernbanesporene fra Klypen i kulvert, og middelalderterrenget rekonstrueres. Parken strekker seg mot øst til middelalderens Vestre strete, der de gjenværende delene av leiegårdsbebyggelsen står. Via Vestre strete og Oslo torg knyttes forbindelsen til den eksisterende Minneparken som blir opprustet og noe utvidet mot sør. Vannspeil og middelalderpark går igjen i alle planer for området, også NSB Eiendoms forstudium til reguleringsplan.

I Byantikvarens verneplan fra 1995 legges følgende prinsipp til grunn for vernearbeidet i Gamlebyen:

Ved siden av middelalderen er det først og fremst 1800-tallets bebyggelse som setter sitt preg på området. Samtidig er murbebyggelsen med på å markere det høydedraget som monumentalbyggene fra middelalderen var plassert på. 1800-tallets bebyggelse er det positive avtrykket i bybildet og derved det dominerende, mens middelalderens avtrykk er det negative avtrykket. Dette gjør at middelalderminnene er lite dominerende og de blir derved vanskelig å oppfatte. For å tydeliggjøre middelalderminnene er det

viktig å fremheve kontrastene mellom denne epoken og de seinere epokene. For å gjøre dette er det viktig å rendyrke og framheve nettopp middelalderens negative avtrykk i forhold til de seinere tiders positive avtrykk. En konsekvens av dette er at verneplanen foreslår »Borgen», Bispegata 12 og Saxegårds gate 11 (delvis bygget over Clemetskirkenes ruiner) revet.

Det mest markante kulturmiljøet fra nyere tid i Gamlebyen er det miljøet som murgårdsbebyggelsen fra andre halvdel av 1800-tallet danner. I tiltaksområdet finnes denne type bebyggelse i Oslo gate, Bispegata, St. Halvards gate og på St. Halvards plass. Et annet markant kulturmiljø er forstadsbebyggelsen nederst i Ekebergskrånningen og på flata ned mot Lodalen. Her finnes 1 – 2 etasjers tømrede trehus med panel og saltak. Bygningene er oppført mellom byutvidelsene i 1859 og 1878.

I tillegg til kulturmiljøer knyttet til å bo, finnes i Gamlebyen flere kulturmiljøer knyttet til jernbaneaktivitet. Det mest rendyrkede jernbanerelaterte kulturmiljøet, er miljøet i Lodalen, men også ved Sentralstasjonen, i "Haven" (Ladegårdshagen) og på Sørenga er det bygninger fra mange perioder i norsk jernbanehistorie. I havneområdet på Sørenga er ikke noe av den gamle trelastvirksomheten bevart. Området er i dag preget av containere i opptil 4 etasjer.

Dagens kulturmiljø rundt Bryn stasjon er ganske sammensatt. Etter Hovedbanens åpning i 1854 ble Bryn er forstad med jernbanestasjon, industri, boliger, skole og forretninger. I Byantikvarens rapport "Registrerte kulturminner langs Alna 1992/93" er Bryn stasjonsområde, Joh. Petersens Linvarefabrikk a/s samt Nordre og Søndre Skøyen registrert som kulturminnemiljøer.

## 4. Beskrivelse av alternativenes konsekvenser for kulturmiljøets status og langsiktige utvikling.

### Alternativ I Lodalen

Lokaltog i dagens trasé. Hovedløpet gjennom Minneparken

### Alternativ I Ekebergåsen.

Lokaltog i dagens trasé. Østfoldbanen legges om via Sørenga og trafikkeres av lokaltog.

**Alternativ I Loenga** Lokaltog i dagens trasé. Hovedløpet over Sørenga og Loenga

**Alternativ II Minneparken.** To plan gjennom Minneparken for å unngå Ladegården.

**Alternativ II Ekebergåsen** En trase sør for Ladegården.

**Alternativ II Loenga** Hovedløpet over Sørenga og Loenga

**Sammenligningsgrunnlaget:** Dagens situasjon fremført til 2010

I dette kapittelet vil de enkelte traseene bli vurdert med henblikk på hvilke kulturlag og levninger de kommer i konflikt med og som må fjernes p.g.a. traseene og hvilke andre konsekvenser de forskjellige alternativene vil ha. Det er tatt utgangspunkt i de tegningene av trasealternativene som er utarbeidet av Berdal Strømme ut fra informasjon fra Jernbaneverket, Baneregion øst. Det henvises for de enkelte områdene også til beskrivelsen av områdene i kap.3. Det er flere usikkerhetsmomenter som gjør at traseene ikke fullt ut kan bedømmes fordi det ikke er tatt standpunkt til en rekke tekniske sider ved grave- og byggemetodene. Valg av spuntmetode og slisseveggsystem kan være avgjørende for hvilke områder som blir direkte berørt utenfor selve kulvertveggen. Det er helt avgjørende at de to viktigste punktene ut fra vernehensyn, sørvesthjørnet i Bispegården (Olavsklosteret) og nordøsthjørnet i Oslo Ladegårds hovedbygning (Bispeborgens vinterhall) ikke blir berørt, og kartmaterialet er ikke justert med henblikk på dette. Kartmaterialet er heller ikke detaljert nok til å vurdere forholdet til disse hjørnene. Det gjøres også oppmerksom på at steinfundamentet for Olavsklosterets østfløy ligger godt utenfor den stående muren slik den er i sørvesthjørnet, ca.50cm i bakkeplan og trolig opptil 80cm i dybden.

## 4.1 Konsekvenser generelt

Fordi jernbanetunnel gjennom Gamlebyen etter de tekniske opplysningene som er innhentet, ikke kan anlegges mens lagene og levningene over ligger intakt, vil alle tunneler måtte graves som åpne anlegg fra dagens overflate, og støpes som en kulvert. Dette betyr at alle levninger og bygninger i tunneltraseene vil måtte fjernes. Bredden på inngrepet vil avhenge av grave- og byggemetoden.

Generelt er det et problem for nye tiltak i Gamlebyen at så store arealer er båndlagt i påvente av en avklaring av tunnelsaken. Dette betyr at omreguleringer blir stilt i bero og viktige tiltak blir utsatt. Det er en konsekvens av omfanget av utredningsarbeidet at dette skjer.

### 4.1.1 Automatisk fredete kulturminner

Fredete kulturlag under bakken vil bli varig fjernet. Dette gjelder et unikt kildemateriale. Riktignok vil gjenstander, prøvemateriale og til en viss grad konstruksjoner og konstruksjonsdeler kunne bli bevart som museumsmateriale, men sammenhengene og den vesentlige kildeverdien vil bli tapt for fremtiden. Det beror på dyktigheten og ressursene til de som gjennomfører de arkeologiske utgravningene om mest mulig av dette kildematerialet blir utnyttet.

Også ruiner over og under bakken vil miste sin kildeverdi ved fjerning, selv om de enkelte steinene blir tatt vare på. Bygningsarkeologiske undersøkelser må gjennomføres. For bygningslevninger av stein vil mulighetene for tilbakeføring til det opprinnelige stedet være mulig.

Det vil også kunne oppstå forandringer i levninger som ikke blir fjernet, men som ligger inntil utgravningsfelt og byggegroper. Slike virkninger er omtalt under kapittel 4 og som virkninger i anleggsfasen, men det er store muligheter for at det oppstår skader som er uopprettelige, f.eks. ved at lufttilgang skapes gjennom senket grunnvannstand og dermed en begynnende forråtnelse av treverk. Disse forandringene vil i stor grad kunne hindres ved avbøtende tiltak.

Det viktigste negative skadene som kan skje er at fundamentene for Bispegårdens vestfløy eller Oslo Ladegårds hovedbygning svikter, og at det oppstår skader på disse bygningene i form av sprekker, utfall av stein eller større bygningsdeler. Avbøtende tiltak er helt nødvendige dersom det er fare for slike virkninger, men det er også så viktige levninger under disse bygningene i form av gamle fundamenter og eldre levninger at en refundamentering vil komme i alvorlig konflikt med disse.

#### 4.1.2 Nyere tids kulturminner

Eksisterende bygninger i traseene som blir berørt av tiltaket, må fjernes. De kan enten demonteres og gjenoppbygges eller de rives. I sistnevnte tilfelle kan det oppføres en ny bygning på tomten eller tomten forblir ubebygd. Dersom bygningene demonteres og gjenoppbygges, vil det ikke være originalen, men ulike grader av kopi avhengig av hvor mye av det originale materialet som gjenbrukes. Uansett er det ikke den originale, autentiske bygningen som finnes på tomta. Bygningens kunnskapsverdi er forringet. På den annen side kan det i visse sammenhenger sees på som en videreføring av historien. En del av trebygningene i / ved Ekebergskråningen er antakeligvis flyttet dit, og en nedtaking og gjenoppføring av bygningen er en fortsettelse av historien.

En identisk gjenoppbygging av en bygning vil forringe dens autenticitet og kildeverdi, mens dens opplevelsesverdi i mindre grad forringes. Mange vil ikke se at den en gang har vært revet, og for dem har den beholdt sin estetiske verdi. Den har også i stor grad beholdt sin identitetsverdi.

#### 4.1.3 Kulturmiljøer

Jernbanetunnel gjennom Gamlebyen er et miljøtiltak, og skal være en positivt berikelse for det eksisterende, spesielle kulturmiljøet. En fjerning av den omfattende jernbanetrafikken på Hovedbanen og Gjøvikbanen vil binde delene med murhusbebyggelse fra 1880-90-årene tettere sammen. For de jernbaneskjæringene som eksisterer, vil nye spor og tunneler gi muligheten til å legge lokk over og dermed skape sammenhenger i middelalderparken. På den annen side er sportraseene i seg selv viktige kulturminner og kulturmiljøer. De er en sterk dokumentasjon på den teknisk-industrielle utviklingen som fra midten av forrige århundre i sterk grad har preget vårt nåværende samfunn.

Øket trafikk i dagen gjennom Klypen og langs Sørenga vil virke negativt for denne delen av Middelalderparken med planlagt Middelaldermuseum og vannspeil, mens en senking av sporene her og bygging av kulvert vil virke sterkt positivt, selv om det blir øket trafikk.

Noen ganger er det ønskelig å bevisst endre et miljø. I slike tilfeller kan det være ønskelig å rive en del bygninger for å bygge nytt eller for å åpne opp eller vise fram det som ligger under. Når vi snakker om bevaringsverdige kulturmiljøer er det kulturmiljøer som kulturminneforvaltningen og kulturminnevernet og opinionen i større eller mindre grad, ønsker å bevare.

For nyere tids kulturmiljøer er det ulike typer bygningsmiljøer som blir berørt. I selve Gamlebyen er det hovedsakelig 1800-tallets murgårdsbebyggelse, i og nær Ekebergskråningen hovedsakelig forstadsbebyggelse i tre i én og to etasjer, mens på Bryn er det industribebyggelse i tegl fra før århundreskiftet og forretningsgårder fra 1920 - 30-tallet som blir berørt.

Hver enkelt bygning utgjør en viktig bit i det miljøet den er en del av. Dersom den fjernes, er det som å fjerne en tann i en tanngard. For miljøets del er det viktig at "vegger" opprettholdes, dvs at en tann som faller, ut settes inn på nytt på kunstig måte eller at den blir erstattet av en ny tann. Demontering / gjenoppføring av en bygning er som å sette inn den originale tanna på nytt på kunstig måte, mens oppføring av et nytt bygg er som å sette inn ei ny tann. Det vil alltid være en diskusjon om hva som er "rett" når en bygning først "må" rives. Ulike tider har gitt ulike svar, og ulike situasjoner vil gi ulike svar. For kulturminnevernet er riving av en bygning som er en del av et mer eller mindre homogent miljø, en forringelse av dette kulturmiljøet. Miljøet vil endre seg, mest synlig er kun riving eller oppføring av en ny bygning som bryter totalt med det eksisterende miljøet. Endringen er mindre synlig dersom bygningen demonteres og gjenoppføres.

Et stort poeng med å legge jernbanespor i tunnel er å skjule jernbanetrafikken og lage et kulturmiljø på den rekonstruerte overflaten. Siden tunnelene ikke kan graves inn fra siden p.g.a. liten overdekning og vanskelige masser, må det graves ned fra dagens overflate og støpes ut kulverter. Et viktig poeng er at dagens terreng skal kunne gjenskapes i riktig høyde. Det har skjedd få endringer i terrenget bortsett fra ved jernbanens tidligere arbeider. Dette betyr at dagens terreng vil kunne illustrere de topografiske sammenhengene mellom levningene i en middelalderpark. På tegninger datert 20/3-98 fra Berdal Strømme er markert kulverter og også tatt med lengdesnitt, samt tverrsnitt gjennom kulvertene på visse punkter. Dagens gatelegeme over tunneltaket på St.Hallvard's plass og Oslogate ligger på ca.14m og skråner nedover mot nord. Lokalt er det setninger på nordsiden av tunnelen, særlig inn mot fortauet foran St.Hallvardsgt.1. Det gjenoppbygde «Bisp Nicolas kapell» står på toppen av tunneltaket i en høyde av ca.13,5moh., mens den opprinnelige sokkelhøyden slik som i vestrommet bare er ca. 8,5-9 moh. Det er meget stor forskjell på høydene på toppen av kulvertene i de forskjellige alternativene, men generelt er den ut fra tegningene ca. 15moh, dvs. betraktelig høyere enn dagens terreng.

Hallvardskirkens ruiner heller fra øst nedover mot vest. Terrenget i Minneparken, der hvor ruinene er fremgravd, heller fra ca.16moh i øst til under 13moh. i vest. Olavskirken heller fra ca.15moh i øst til



13,5moh i vest, mens resten av klosteret ligger noe høyere, mellom 14moh og ca.15moh. Under de enkelte alternativene er vurdert hvordan høyden på kulverttaket vil ligge i forhold til dette.

Fire av alternativene, I Lodalen, I Ekebergåsen, I Loenga og II Loenga har kulverter som strekker seg fra Bispegata mot sør. Dette området er svært ønsket som del av en middelalderpark fra antikvariske myndigheter, og det bør derfor legges opp til at jernbanesporene kan skjules i kulvert og også at toppen av kulverten ikke blir så høy at den ikke passer inn i et rekonstruert terreng.

#### 4.1.4 Generelle konsekvenser, sammenfatning

Fordi jernbanetunnel gjennom Gamlebyen etter de tekniske opplysningene som foreligger, må anlegges i åpen kulvert, vil alle kulturminner som ligger i traseene måtte fjernes. Dette innebærer at det må gis dispensasjon fra kulturminneloven for det som er automatisk fredet. Slik dispensasjon vil kunne bli gitt i forbindelse med reguleringsplanbehandling. Fjerning av kulturlag og kulturlevninger fra middelalderen gjør at et meget verdifullt kildemateriale til vår historie, et materiale som har vært bevart i opptil 1000 år vil bli borte for all fremtid. Et vilkår vil derfor være at det skal gjennomføres arkeologiske utgravninger der disse levningene må fjernes. Et annet avbøtende tiltak vil være rekonstruksjon av ruiner som må fjernes.

Det er usikkert hvor stort område utenfor de avmerkete traseene som må graves. Ut fra hensynet til kulturminnene må dette begrenses til det minimale. Det er også usikkert i hvor stort omfang tilstøtende levninger vil ta varig skade av vanndrenering, rystelser etc. Her må det ytterligere undersøkelser til.

Verneverdige bygninger fra nyere tid som står i veien for kulvertene vil måtte fjernes. De kan rives og tomte forblir ubebygd eller tomte kan bebygges på nytt. Alternativt kan eksisterende bygning demonteres og gjenoppføres. En identisk gjenoppbygging av en bygning vil forringe dens autenticitet og kildeverdi, mens dens opplevelsesverdi i mindre grad forringes. Mange vil ikke se at den en gang har vært revet, og for dem har den beholdt sin estetiske verdi. Den har også i stor grad beholdt sin identitetsverdi.

For kulturmiljøet vil legging av jernbanespor i tunnel ha positive virkninger. Fordi tog alt i dag går gjennom deler av Gamlebyen, vil de positive virkningene bare komme der hvor åpne traseer i dag blir flyttet inn i tunnel eller lagt i kulvert. Dette gjelder Hovedbanen/Gjøvikbanen som berører leiegårdsbebyggelse fra rundt 1890-årene og sporene fra Klypen til Loenga. De sistnevnte danner en

åpen skjæring som separerer middelalderområdet på Sørenga fra den øvrige middelalderbyen og hindrer en rekonstruksjon av det middelalderske terrenget. Kulvertåpningenes beliggenhet og kulvertenes høyde vil også ha stor betydning for det fremtidige kulturmiljøet i Gamlebyen.

#### **4.1.5 Konsekvenser av de forskjellige alternativene**

De ulike alternativene blir gjennomgått i følgende rekkefølge: I Lodalen, I Ekebergåsen, I Loenga, II Minneparken, II Ekebergåsen, II Loenga og til slutt O-alternativet (O), dvs en framskrivning av dagens situasjon til år 2010. Under hvert alternativ vil først konsekvensene for automatisk fredete kulturminner beskrives. Deretter beskrives konsekvensene for nyere tids kulturminner, og til slutt beskrives konsekvenser for kulturmiljøet.

Under hvert alternativ beskrives konsekvensene i samme geografiske rekkefølge. Først beskrives Gamlebyen, og det skjer i denne rekkefølgen: dagens trasé for Hovedbanen/Gjøvikbanen, deretter Minneparkenområdet fra vest mot øst og til sist Bispegata og områdene fra Klypen til Loenga.

Eldre tids kulturminner blir bare berørt i Gamlebyområdet, slik at for de øvrige områdene beskrives bare nyere tids kulturminner og kulturmiljøer. Etter Gamlebyen beskrives nedre del av Ekebergskråningen og Lodalen. Deretter beskrives Brynsområdet.

#### **Bryn**

I alle I-alternativene følger Hoved- og Gjøvikbanen eksisterende trasé. I alternativ II Minneparken går Hoved- og Gjøvikbanen i ny trasé gjennom Lodalen, men gjennom Alnadalen og Bryn følges eksisterende trasé. For disse 4 alternativene medfører ikke framføring av Hoved- og Gjøvikbanen endringer for nyere tids kulturminner eller kulturmiljøer på Bryn.

I alternativene II Ekebergåsen og II Loenga føres Hovedbanen inn i tunnel ca 400 meter sør for stasjonsområdet på Bryn. Ingen eksisterende bebyggelse må rives i forbindelse med dette tiltaket.

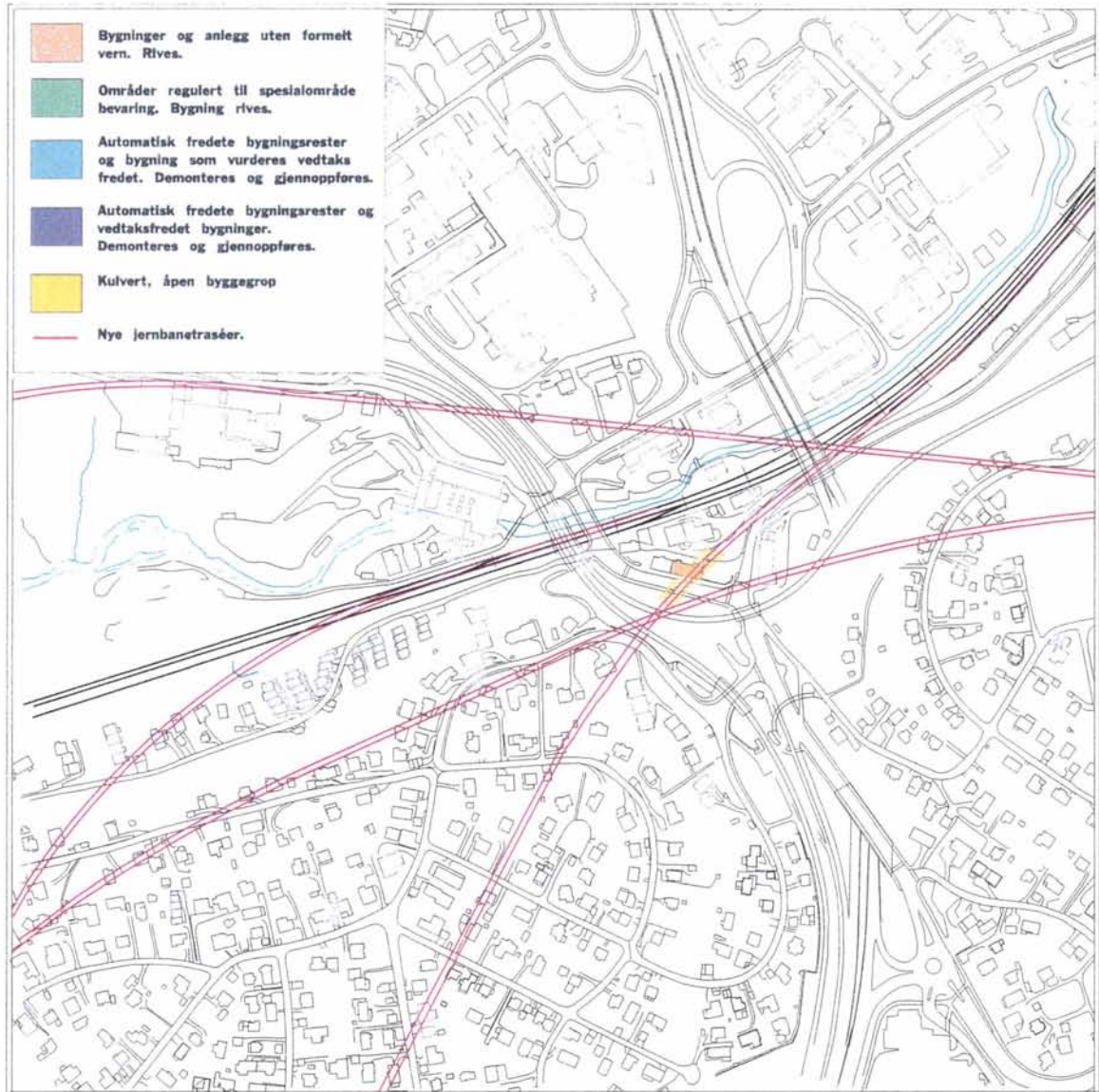


Fig. 28. Bryn. Fysiske inngrep

-Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning – demonteres og gjenoppføres

-Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres

- Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives

- Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

I samtlige 6 alternativer rives Østensjøveien 62 og 64 i forbindelse med at godsspor fra Oslo S og fra sør-øst (Follo-porten) skal inn på eksisterende Hovedbane ved Bryn. Begge de 2 etasjes murbygningene fra henholdsvis 1925 og 1928 er tegnet av Arnstein Arneberg; en av de fremste representanter for nyklassisismen i Norge. Hver av byggene har middels verneverdi.

De tre pussede og malte teglbygningene i Østensjøveien 60, 62 og 64 danner sammen et nybarokk/ klassisistisk anlegg. Disse tre bygningene er en viktig del av et miljø som er med på å skape Bryns identitet, og som er en viktig del av stedets historie. Bygningene er som en del av miljøet klassifisert som middels/høy. Rives to av tre bygninger forringes dette kulturmiljøet vesentlig.

I krysset Østensjøveien - Jernbaneveien danner de tre nevnte bygningene en »vegg» på nordsiden av veien. På veiens sørside er terrenget høyere ( her går sporveiens trasé). Det klare »rommet» som veien går i, blir ødelagt dersom de to aktuelle byggene rives. Dette vil medføre at landskapet vil i en viss grad endre karakter; den trange dalbunnen utvides. Nye bygninger kan oppføres på kulvertlokket, når tunnelbyggingen er ferdig.

Tunnelarbeidene vil medføre vanskelig framkommelighet i Østensjøveien i anleggsperioden.

### Etterstad

I alternativene I Lodalen, I Ekebergåsen og I Loenga vil Gjøvikbanen gå i eksisterende trasé. I alternativ II Minneparken vil Gjøvik- og Hovedbanen ikke gå i eksisterende trasé gjennom Gamlebyen, men føres gjennom Lodalen. Dette medfører at det fortsatt vil være jernbanedrift gjennom Etterstadskjæringa. Disse fire alternativene medfører ingen fysiske endring i forhold til dagens situasjon for Etterstadområdet. Derimot vil det bli mindre støy for nedre del av området. I dag går det både fjern- og lokaltog på Hovedbanen, men ved realisering av en av disse alternativene, vil det i framtiden bare gå lokaltog på Hovedbanen. Trafikken på Gjøvikbanen vil tilnærmet bli som i dag.

I alternativene II Ekebergåsen og II Loenga føres Gjøvikbanen i tunnel gjennom Ekebergåsen og videre under Alnaelva. Den kobler seg på eksisterende Gjøvikbane i Etterstadskjæringa. Dette medfører ikke riving av hus eller får konsekvenser for eldre tids kulturminner. Traséen vil krysse under Alna i kulvert. Dette medfører byggearbeider i dagen i anleggstiden.

Etterstadskjæringa er i seg selv et viktig teknisk - industrielt kulturminne fra begynnelsen av vårt århundre, og den er et markant

trekk i dagens kulturmiljø på Etterstad. Bebygges skjæringa, vil dette forringe det eksisterende karakteristiske kulturmiljøet. Gis Etterstadskjæringa en annen funksjon, eks tursti, vil også dette endre kulturmiljøet.

## **4.2 Alternativ I Lodalen**

Dagens Hoved- og Gjøvikbanetrasé vil fortsatt benyttes, men det blir kun 2 spor i motsetning til dagens 4 spor. Gjøvikbanen og lokaltog på Hovedbanen vil benytte disse to sporene.

Gardermobanen legges i kulvert gjennom Minneparken og videre på bro/fylling gjennom Lodalen. Follo-porten legges i kulvert gjennom Minneparken. Videre går Follo-porten og godsspor i kulvert under eksisterende trasé for Dyvekes vei. Østfoldbanen føres gjennom "Klypen" til Loenga og videre til eksisterende bane.

Godsspor fra Oslo S og sørøst (Follo-porten) kobles til eksisterende Hovedbane ved Bryn.

### **4.2.1 Automatisk fredete kulturminner**

I dagens trase for Hovedbanen/Gjøvikbanen vil to spor for en kombibane eller lokaltog trolig ikke forårsake konflikt med kulturlag, forutsatt at det ikke skjer fundamentering som går dypere enn 1m

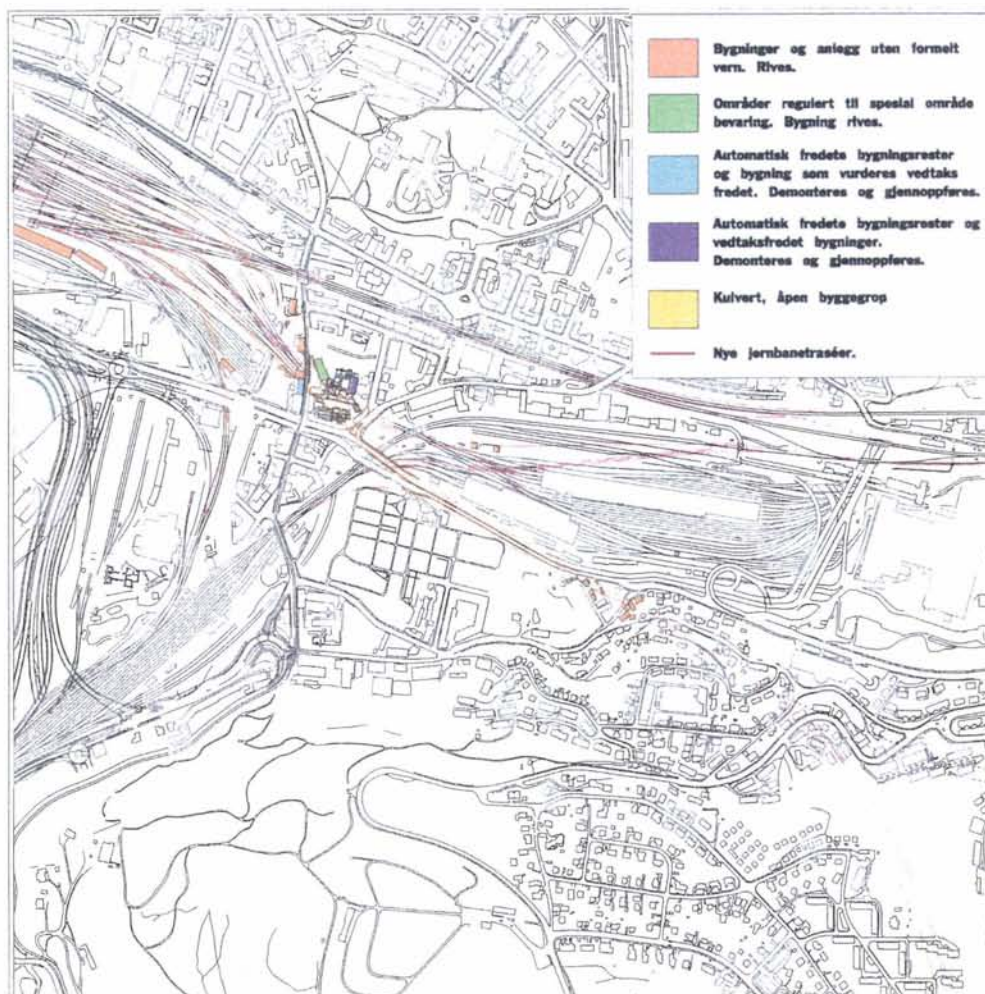


Fig. 29. Alternativ I Lodalen. Fysiske inngrep

-Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning –  
demonteres og gjenoppføres

-Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes  
vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres

- Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives

- Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

under dagens overflate. Slik fundamentering kan være aktuelt i forbindelse med vibrasjonsdemping, slik som beskrevet i rapport fra Norsk Geologisk Institutt (NGI 96) og nevnt i Konsekvensutredningen av 1996.

#### **Området mellom Bispegården og Ladegården, Søndre korridor.**

Alternativet forutsetter bygningen Oslogate 7 revet og kommer i konflikt med levninger av alminnelig bybebyggelse i store deler av hagen til Oslogate 7. Under deler av Oslogate 7 kan det være bevart kulturlag. Spor fra Follo-porten lengst nordøst vil komme i konflikt med kulturlag nordvest på tomten og muligens også i Oslogate 3. Helt vest på tomten går kulturlagene så dypt at konflikt kanskje kan unngås.

Dersom deler av østmuren i Bispeborgen fortsatt er bevart under bakken kan det bli konflikt med den lengst sørøst på tomten Oslogate 7. I Bispeborgen kommer alternativet i konflikt med både vestrommet i nordfløyen og de bevarte delene av nordre ringmur. Trolig må begge ruiner fjernes. Det rekonstruerte bisperommet ("Bisp Nicolas kapell") på dagens kulverttak må fjernes igjen. Også deler av Bispeborgens østfløy mellom dagens jernbanekulvert og hovedbygningen i Oslo Ladegård vil kunne berøres, spesielt fordi hele sporknippet må flyttes mot sørvest dersom konflikt med østfløyen i Olavsklosteret skal unngås. Her er det ikke utgravde deler av Bispeborgen som alternativet vil kunne komme i konflikt med. Kulverten vil kunne komme så langt mot sørvest at Ladegårdens hovedbygning må refundamenteres, slik som Bispegården (Olavsklosterets østfløy). Dette vil igjen medføre konflikt med fredete levninger under murene.

Alternativet kommer i konflikt med middelalderske kulturlag i et bredt belte tvers over Oslogate. De resterende delene av middelalderske kulturlag på St.Hallvards må fjernes. I tillegg kommer evt. kulturlag under St.Hallvards plass 2.

Traseenes forhold til sørvestre hjørne i Bispegården, dvs. Olavsklosterets østfløy er kritisk. Ifølge de eksisterende tegningene vil hjørnet over bakkenivå bli direkte berørt. Dette betyr riving av deler av bygningen, noe som ikke vil bli akseptert av kulturminnemyndighetene. Fordi fundamentene går minst 80cm ut fra hjørnet i bygningen, vil kulverten måtte forrykkes mange meter for å unngå riving. Selv med flytting av kulverten byr det på store tekniske vanskeligheter å holde hjørnet stabilt med en dyp kulvert så nær. Sannsynligvis vil det ikke være mulig å garantere at det ikke oppstår setningsskader i anleggsperioden med mindre fløyen blir refundamenteret. Refundamentering vil forårsake skade på middelalderske fundamenter og evt. andre levninger i hele bygningens omkrets. Lengre vest i Olavsklosteret kommer traseen i konflikt med

hele gjestehuset vest for vestfløyen i klosteret, rom D og E lengst sør i vestfløyen, sørvestre del av korsgangen og hele nordmuren i den opprinnelige kirken frem til koret i dominikanernes kirke.

I Hallvardskirken vil nordre deler av nordre tverrskip i den romanske kirken, nordre kapell og mesteparten av høykoret med abside i den romanske kirken måtte fjernes i dette alternativet. Disse delene av kirken er utgravd tidligere, og bare deler av fundamentene er ikke dokumentert. Større deler er ødelagt i moderne tid. Midtre og nordre del av den gotiske korutvidelsen er nå tildekket med jord, men er tidligere fremgravd. Her er ikke fundamenter og begravelser undersøkt. Traseene berører også deler av kirkegården nord og øst for Hallvardskirken. Disse er delvis undersøkt arkeologisk tidligere. Deler av kulvertene ligger så høyt at det blir minimal overdekning og sannsynlig at terrenget må forhøyes fra det er i dag. Dette gjør at rekonstruksjoner på stedet kan bli meget vanskelig å få til.

Øst for Hallvardskirkens kirkegårdsmur, under og øst for St.Hallvardsgate er usikkerheten meget stor når det gjelder bevarte kulturlag og graden av konflikt i området. De nordligste sporene i I Lodalen går omtrent i traseen for dagens servicespor til Lodalen og noe sør for denne. Det er 4 spor inntil hverandre som kommer i konflikt med evt. fredete levninger under og øst for St.Hallvardsgate.5

#### **Bispegata og området sør for Bispegata**

Den nye kulverten for Østfoldbanen er beregnet å følge dagens trase for spor 19 m.m. under Bispegata og vil ikke forårsake konflikt med kulturlag. Imidlertid er det planlagt en midlertidig kulvert vest for denne som på strekningen under Bispegata vil forårsake konflikt i et område på opptil 400m<sup>2</sup>. Lengre sør kommer sporene ut fra tegningene i konflikt med tidligere ikke utgravde partier av Clemenskirken kirkegård. Større områder er utgravd, men det er mellom brokarene bevart opptil 1m med lag med middelaldergraver fra Clemenskirken kirkegård eller fra Nicolaikirken. Dersom det er bevart noe av østveggens fundamenter i Nicolaikirken, vil dette bli berørt av alternativet. I området sør for dette, nord og vest for Saxegården er det bevart kulturlag i opptil 1,5m høyde, men også ødelagte partier, og trolig er meget borte lengst mot sør. Dette er et meget interessante område faglig sett, og det kan inneholde levninger fra 1000-tallet eller tidligere. Et område på i alt ca.850m<sup>2</sup> blir berørt ut fra de tilsendte tegningene.



## 4.2.2 Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Murgård Kongelig Res.	Spesialområde, bevaring	Verne- plan NSB – RA	NSBs byggnings registrering	Total- vurdering
Godsekspedisjon, Tomtekaia 21	Godshus nord				Høy	Høy
"Jernbukken", Tomtekaia 21	Godshus				Lav	Lav
"Haven"/ "Bryggerhuset", Bispegata 13.	Renhold/lager "Bryggerhuset" (1904) og tilbygg (1923) rives.				Høy	Høy
Oslo gate 3	Kontorbygg/verk- sted, søndre fløy (1977) rives				Middels	Lav
Oslo gate 7	Murgård, bolig ca 1860	X		X	Høy	Høy
Oslo Ladegård, Oslo gate 13.	Nordfløyens nordlige del					Svært høy
Bisp Nikolas' kapell, Oslo gate 13	Kapell, Middelalder- rester +1960					Meget Høy
St. Halvards plass 1	Murgård 1911/18 Bolig		X			Høy
St. Hallvard plass 2	Murgård, 1892 Bolig	X	X			Høy
Oslo Bispegård St. Halvards plass 3	Kontor / bolig		X			Svært høy
Inges gate 3	Byggebrakke					Ingen
Inges gate 7	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Inges gate 9	Laftet bolighus, 1 etg, ca 1860		X			Høy / middels
Inges gate 16	Uthus tilhørende Baglerstredet 4		X			Middels
Baglerstredet 4	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860		X			Høy / middels
Konows gate 41	Bolighus 2 ½ etg, Ca 1860					Middels / lav
Konows gate 43	3 bolighus, alle ca 1860					Middels
Konows gate 45	Bolighus 2 ½ etg, 2 uthus, alle ca 1860					Middels
Ryenbergeveien 4	Bolighus, 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Ryenbergeveien 6	Bolighus 1 ½ etg					Lav
Enebakkveien 67	Tidligere bolig, mellomkrigstid ?					Lav
St. Halvards gate 41	Tidligere bolig, mellomkrigstid ?					Lav
Østensjøveien 62	Bolighus 1925					Middels
Østensjøveien 64	Bolighus 1928					Middels

### **Gamlebyen**

Den mest konfliktfylte delen av traséen er området mellom Ladegårdens nordfløy og Oslo Bispegårds sørfløy. Det forutsettes at traséen kan justeres slik at Bispegården (nasjonal verdi) ikke blir berørt. Like ens bør traséen justeres slik at bare den nordlige delen av Ladegårdens nordfløy demonteres/ gjenoppføres. Dersom en slik justering ikke er mulig, er alternativet meget konfliktfylt.

Det sørligste sporet på Oslo S bør justeres slik at nordre godshusfløy, Tomtegata 21, ikke må rives.

De to bygningene på St. Halvards plass utgjør nordveggen av plassrommet på St.Halvards plass. Oslo gate 6 er allerede revet. Fjernes bygningene langs plassen, blir romvirkningen borte. Det blir dermed ingen "østvegg" i Oslogate mellom Oslo gate 2B og Bispegata. På den motsatte side av gata rives Oslogate 7, som er med på å danne "vestveggen" i Oslogate. Fjernes alle disse bygningene, blir det direkte sikt mellom Minneparken og jernbanesporene.

Det knapt 40 meter brede tunnelpåslaget vest for Ladegården vil virke forstyrrende i landskapet.

### **Ekebergskråningen og "flata"**

De berørte bygningene i Baglerstredet og Inges gate har størst verdi som helhetlig bygningsmiljø. Rives disse bygningene, er den siste rest av denne type bygningsmiljø nede på flata totalt fjernet. Siden de alle er trebygninger og overveiende laftete bygninger kan de antageligvis demonteres/gjenoppbygges.

Bygningene nederst i Ekebergskråningen er en del av et bygningsmiljø bestående av mange relativt små bolighus i 1- 2 etasjer utført i tre. Hvert enkelt hus har varierende egenverdi. Til sammen er de viktig brikker i et kulturmiljø vokst fram hovedsakelig i slutten av forrige århundre.

I dette alternativet rives relativt få bygninger nederst i Ekebergskråningen / flata ned mot Lodalen.

### **Lodalen**

Liten konflikt i forhold til bygningsmassen.

### **Bryn og Etterstad**

Se 4.1.5. På Bryn rives 2 hus i karakteristisk bygningsrekke.

### 4.2.3 Kulturmiljø

Fortsatt togtrafikk i traseen for Hovedbanen/Gjøvikbanen vil kunne ha negative konsekvenser for leiegårdsbebyggelsen inntil denne. På den andre siden vil traseen for Hovedbanen fortsatt være i bruk 150 år etterat den ble anlagt. For traseen gjennom Minneparken vil alternativet gjøre at enda mer av leiegårdsbebyggelsen blir fjernet. Olavsklosteret vil p.g.a. dette få en åpnere parkmessig beliggenhet. Høytliggende kulverttak vil skape store problemer for rekonstruksjon av middelalderske ruiner i det opprinnelige nivå, og Oslogates profil vil bli endret. På strekningen Klypen - Loenga vil fortsatt togtrafikk kunne skape problemer for rekonstruksjon av terrenget.

Toppen av kulvertene ligger i nordvest på ca.14,5moh, unntatt det nordligste sporet, Follo-porten inngående som er meget dypere. Dette er ca.2m høyere enn gatenivå ved sørenden av Oslogate 7, minkende til 0,5-1m over ved nåværende kulvert på St. Halvards plass. I høyde med Bispegården er toppen av kulvertene ca.15,5moh. Dette gjør at den trolig ligger noe for høyt i forhold til dagens terreng for de østligste delene av Olavskirken. Ut fra tegningen er det overhodet ingen overdekning over kulverttaket der hvor snittet skjærer Hallvardskirken. Trolig vil kulverttaket være høyere enn bunnen av de ruindelene av Hallvardskirkens kor som i dag er skjult under bakkenivå. Fra Bispegata og sørover skal for dette alternativet lokaltog til Østfold går i kulvert frem til like nord for Kanslergatas forlengelse. Kulverten bør trekkes lengre mot sør for å muliggjøre rekonstruksjon av Clemensallmenningen. Nordre tomters spor må også legges i kulvert eller terrenget fylles igjen.

### 4.3 Alternativ I Ekebergåsen

Dagens Hoved- og Gjøvikbanetrasé vil fortsatt benyttes, men det blir kun 2 spor i motsetning til dagens 4 spor. Gjøvikbanen og lokaltog på Hovedbanen vil benytte disse to sporene.

Gardermobanen legges i kulvert felles med Follo-porten gjennom Minneparken. Østfoldbanen føres gjennom "Klypen" til Loenga og videre i eksisterende bane. Gardermobanen, Follo-porten og godsspor legges i kulvert under eksisterende trasé for Dyvekes vei. Denne kulverten blir bredere enn tilsvarende kulvert i I Lodalen.

Godsspor fra Oslo S og sørøst (Follo-porten) kobles til eksisterende Hovedbane ved Bryn.

### 4.3.1 Automatisk fredete kulturminner

I dagens trase for Hovedbanen/Gjøvikbanen vil to spor for en kombibane eller lokaltog trolig ikke forårsake konflikt med kulturlag, forutsatt at det ikke skjer fundamentering som går dypere enn 1m under dagens overflate (se forøvrig alternativ I Lodalen).

#### **Området mellom Bispegården og Ladegården, Søndre korridor.**

Alternativ I Ekeberg er forskjøvet noe mot nord i forhold til dagens kulvert til Lodalen og alle sporene som går gjennom haven til Oslogate 7 går så dypt at de kommer i konflikt med gjenværende kulturlag, men bare i en smal stripe. I Oslogate er det liten konflikt. Konflikt er avhengig av ombygging og evt. justering av nordvegg i nåværende kulvert. På st. Halvards plass er det ingen eller liten konflikt, med mindre kulverten blir flyttet mot nord. Ved flytting mot nord vil trolig St.Hallvards plass 2 måtte rives.

Hele nordre fløy i Bispeborgen blir berørt og alle ruinene her må fjernes, omtrent slik som for alternativ I Lodalen. Fordi alternativet ikke ligger så nær Olavsklosteret, vil ikke ytterligere forskyvning mot Ladegårdens hovedbygning være aktuell.

Da dagens servicespor beholdes, kunne dette alternativet muligens gjennomføres uten konflikt med Olavsklosteret, men fordi kulvertveggen må nybygges må det regnes med noe konflikt. Nordmuren i Olavskirken må fjernes selv ved en liten utvidelse mot nord.

I området for Hallvardskirkeruinen og kirkegården rundt vil omtrent samme areal som i alternativ I Lodalen blir berørt og kulturlevningene fjernes. Med mindre et område mellom sporene i øst kan spares, kommer dette alternativet i konflikt med størst område av samtlige når det gjelder Hallvardskirken.

I det usikre området øst for Hallvardskirkens kirkegårdsmur går i dette alternativet 4 spor ved siden av hverandre langt sør i området, omtrent under nordre del av Dyvekes bro. Det er ikke registrert fredete levninger lengst sør her.

Bispegata og området sør for Bispegata, fra Hagen til Loenga.

Spor fra Hagen vil for alternativ I Ekeberg forårsake konflikt dersom de går utenfor nåværende

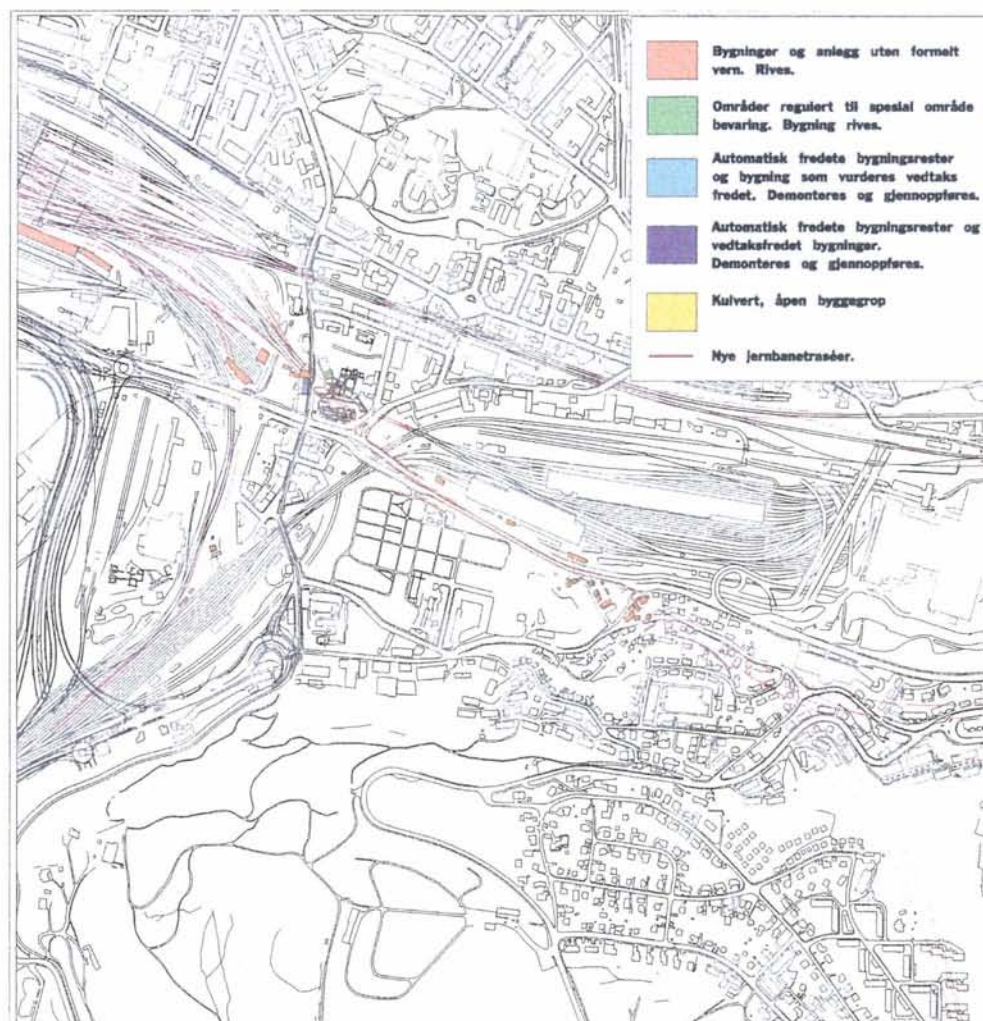


Fig. 30. Alternativ I Ekebergåsen. Fysiske inngrep

-Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning – demonteres og gjenoppføres

-Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres

- Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives

- Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

skjæring ved Klypen. Her er det ut fra tegningene klar konflikt, både gjennom Bispegata og området umiddelbart sør for denne, i alt et område på rundt 300 m<sup>2</sup>. I tillegg er det beregnet en omlegging av spor i anleggsfase 1 som trolig vil forårsake konflikt vest for nåværende kulvert i en flate på opptil 100m<sup>2</sup>. Det er også konflikt lengre sør i området, under tidligere Loenga bro. Her vil det være klar konflikt utenom de brokarene der kulturlevningene er fjernet i 1960-årene, i alt på et område på rundt 400 m<sup>2</sup> med kulturlagstykkelse på mellom 1 og vel 2m mot vest frem til skjæringen mot eksisterende spor. Trolig vil konflikt for de permanente sporene kunne helt eller delvis kunne unngås dersom nåværende jernbanetrasé benyttes. Dette er mulig dersom ikke kombibane skal med her.

## 4.3.2 Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Murgård Kongelig Res.	Spesialområde, bevaring	Verneplan NSB – RA	NSBs byggnings registrering	Total- vurdering
Godsekspedisjon, Tomtekaia 21	Godshus nord				Høy	Høy
"Jernbukken", Tomtekaia 21	Godshus				Lav	Lav
"Haven"/ "Bryggerhuset", Bispegata 13.	Renhold/lager "Bryggerhuset" (1904), tilbygg (1923)				Høy	Høy
Presenningstørke, (tilbygg til "Haven"), Bispegata 13	Presenningstørke (1968)				Ingen	Ingen
Sentralfyrhus, Bispegata 13	Fyrhus (1943-48)				Lav	Lav/ Middels
Oslo Ladegård, Oslo gate 13.	Nordfløyens nordlige del					Svært høy
Bisp Nikolas' kapell, Oslo gate 13	Kapell, Middelalder- rester +1960					Meget Høy
St. Hallvard plass 2	Murgård, 1892 Bolig	X	X			Høy
Saxegaardsgata 16	Bolig			X	Middels	Middels
"Klypen", Mosseveien 19b	Skiftehytte				Lav	Lav
Mosseveien 19b	Verksted vognrekvisitter				Lav	Lav
Inges gate 3	Byggebrakke					Ingen
Inges gate 7	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Inges gate 9	Laftet bolighus, 1 etg, ca 1860		X			Høy / middels
Inges gate 16	Uthus tilhørende Baglerstredet 4		X			Middels
Baglerstredet 4	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860		X			Høy / middels
Konows gate 41	Bolighus 2 ½ etg Ca 1860					Middels / lav
Konows gate 43	3 bolighus, alle ca 1860					Middels
Konows gate 45	Bolighus 2 ½ etg 2 uthus, alle ca 1860					Middels
Ryenbergsveien 4	Bolighus, 1 ½ etg ca 1860					Middels
Kaldgarasje, Dyvekes vei 2	Garasje (1986)				Ingen	Ingen
Mekanisk verksted, Dyvekes vei 2	Verksted				Lav	Lav
Dyvekes vei 2, Trafo	Trafo					Ingen
Dyvekes vei 2, Telt	Tøydeponi					Ingen
Østensjøveien 62	Bolighus 1925					Middels
Østensjøveien 64	Bolighus 1928					Middels

### **Gamlebyen**

I dette alternativet blir ikke Oslo bispegård berørt, og ved justeringer kan St. Halvards plass 2 trolig bli stående. De to bygningene på St. Halvards plass utgjør nordveggen av plassrommet. Fjernes nr 2, mens nummer 1 blir stående, vil den ikke lengre danne en vegg. Siden Oslogate 6 allerede er revet, vil den bli stående som en isolert gjenværende bygning langs Oslogates østside.

Det ca 45 meter brede tunnelpåslaget/kulverten ved eksisterende fyrhus vest for Ladegården vil virke forstyrrende i landskapet.

Det sørligste sporet på Oslo S bør justeres slik at nordre godshusfløy, Tomtegata 21, ikke må rives.

Dersom bare de delene av Ladegårdens nordfløy som ble demontert i 1920-årene igjen blir demontert/gjenoppført, er dette alternativet på denne delstrekningen det minst konfliktfylte av de traséene som går gjennom Minneparken.

### **Ekebergskråningen og "flata"**

De berørte bygningene i Baglerstredet og Inges gate har størst verdi som helhetlig bygningsmiljø. Rives disse bygningene, er den siste rest av denne type bygningsmiljø nede på flata totalt fjernet. Siden de alle er trebygninger og overveiende laftete bygninger kan de antageligvis demonteres/gjenoppbygges.

Bygningene nederst i Ekebergskråningen er en del av et bygningsmiljø bestående av mange relativt små bolighus i 1- 2 etasjer utført i tre. Hvert enkelt hus har varierende egenverdi. Til sammen er de viktig brikker i et kulturmiljø vokst fram hovedsakelig i slutten av forrige århundre. Riving av de aktuelle husene kan føre til at nye hus som oppføres på de aktuelle tomtene, forrykker gjeldene skala og materialbruk.

Når det gjelder bebyggelsen i Ekebergskråningen / flata ned mot Lodalen utgjør dette alternativet en mellomstilling.

### **Lodalen**

Liten konflikt i forhold til bygningsmiljøet

### **Bryn og Etterstad**

Se 4.1.5. På Bryn rives 2 hus i karakteristisk bygningsrekke.



### 4.3.3 Kulturmiljøer

Virkningene i traseen for Hovedbanen /Gjøvikbanen er som for I Lodalen, mens de negative virkningene bli langt mindre i Minneparken. På strekningen Klypen - Loenga vil mulighetene for rekonstruksjon av terrenget avhenge av hvilken trase som blir valgt.

Kulvertåpningen i vest ligger vest for "Bisp Nicolas kapell." De to driftssporene har en topp av kulverten på vel 14,5moh gjennom hele området ved St.Hallvards plass. Dette er opptil 1m over dagens terreng. Gjennom hele Minneparten er toppen av kulverten markert med vel 14moh. I høyde med Bispegården er dette bare i nordre del, og berører bare Olavsklosterets kirke. Trolig vil toppen av kulverten også gå under ruinene i den vestre delen av Minneparken, mot St.Hallvards plass. Fra Bispegate og mot sør er spor for Østfold lokaltog lagt i to kulverter. Den vestligste slutter mot sør ved "Borgen", mens den østligste strekker seg helt sør til forbi Kanslergata. Den vestre kulverten bør strekkes like langt mot sør som den østre.

## 4.4 Alternativ I Loenga

Dagens Hoved- og Gjøvikbanetrasé vil fortsatt benyttes, men det blir kun 2 spor i motsetning til dagens 4 spor. Gjøvikbanen og lokaltog på Hovedbanen vil benytte disse to sporene.

Gardermobanen og Follo-porten legges i kulvert gjennom »Klypen». Østfoldbanen følger eksisterende Østfoldbanekulvert gjennom Minneparken til Loenga. Driftsspor fra Oslo S til Lodalen går gjennom eksisterende kulvert gjennom Minneparken. Godsspor fra Oslo S og sørøst (Follo-porten) kobles til eksisterende Hovedbane ved Bryn.

### 4.4.1 Automatisk fredet kulturminner

I dagens trase for Hovedbanen/Gjøvikbanen vil to spor for en kombibane eller lokaltog trolig ikke forårsake konflikt med kulturlag, forutsatt at det ikke skjer fundamentering som går dypere enn 1m under dagens overflate (se forøvrig alternativ I Lodalen).

Da ingen nye spor skal anlegges mellom Bispeborgen og Bispegården/Olavsklosteret, vil ikke alternativet skape konflikt med noen av de fredete levningene i det området.

Siden kulturlag er bevart under Bispegata der det ikke går skjæring for jernbanespor, vil sporene for dette alternativet som alle går vest for nåværende kulvert forårsake konflikt i et område på inntil 1400m<sup>2</sup>. I

gaten er det kulverter for vann og kloakk, og det har også stått en bygning i sørvestre del av området. Det er noe usikkert hvor langt innover fra "Borgen", Bispegata 12 som det er gravet. Sør for Bispegata er sjansene for konflikt langt mindre, men det kan ikke utelukkes at det er bevart kulturlag her. I noen områder har det stått bygninger som har hatt kjeller, i andre har det vært jernbanespor og traverser. Området må detaljundersøkes i reguleringssammenheng. Øst for og under Lokomotivverkstedet er det ikke bevart fredete kulturminner. Det samme gjelder under dagens jernbaneskinner, inklusive skinnene til Motortransport. Derimot vil det bli konflikt for alternativet øst for jernbaneskjæringen, i området ved Saxegården. Alternativet vil komme i konflikt med bebyggelse på begge sider av Østre strete og levninger av tidlig bebyggelse, muligens deler av befestning til Kongsgården vest og sørvest for Saxegården. Bevarte kulturlag her kan være sentrale for forståelsen av Oslos oppkomst og eldste utvikling. Selve Saxegården vil ikke bli direkte berørt ved alternativet, men det må påregnes skader på grunnmurer og hvelv pga. setninger, selv om avbøtende tiltak for å hindre dette blir satt inn. Det blir ikke konflikt med middelalderens Kongsgård eller annen bebyggelse øst for Middelaldermuseet da alle kulturlevninger her er fjernet.

Sjansen for konflikter med bevarte levninger i området for jernbanespor på Loenga bedømmes som usikre, og det kan ikke tillegges betydning for valg av traseer. Sannsynligvis vil det imidlertid bli påtruffet deler av den tidligere bredden av Alnaelva, og her kan det være fredete levninger.

#### 4.4.2 Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur- gård Kongelig Res.	Spesial- område, bevaring	Verne- plan NSB – RA	NSBs bygning- registrering	Total- vurde- ring
Godsekspedisjon, Tomtekaia 21	Godshus nord				Høy	Høy
"Jernbukken", Tomtekaia 21	Godshus				Lav	Lav
"Sletta", Sørengsvingen	Brakkerigg					Ingen
Sørengsvingen	Telt					Ingen
Smaalensbanens lokomotivstall / "Garasjen"	Garasje				Høy	Høy
"Haven"/ "Bryggerhuset", Bispegata 13.	Renhold/lager "Bryggerhuset" (1904), tilbygg (1923)				Høy	Høy
"Borgen", Bispegata 12	Kontorer, arkiv (1921/53)				Middels	Lav
Brakke, Bispegata 12	Brakke / kiosk					Ingen
Saxegaardsgata 16	Bolig			X	Middels	Middels
Lokomotivverkstedet, Bispegata 16	Godsekspedisjon , lager, kontor		X	X	Høy	Meget Høy
"Klypen", Mosseveien 19b	Skiftehytte				Lav	Lav
Mosseveien 19b	Verksted vognrekvisitter				Lav	Lav
Østensjøveien 62	Bolighus 1925					Middels
Østensjøveien 64	Bolighus 1928					Middels

#### Gamlebyen

Det særligste sporet på Oslo S bør justeres slik at nordre godshusfløy, Tomtekaia 21, ikke må rives. For klarere å få fram middelalderbyen foreslår "Verneplanutredning for Gamlebyen" utarbeidet av Byantikvaren at "Borgen" rives.

Traséen ved bolighuset i Saxegaardsgata 16 bør justeres slik at selve huset kan bli stående. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av Saxegaarden (meget høy verneverdi); det forutsettes at denne ikke blir berørt. Saxegaarden vil kunne få skader ved at tunnelkulverten blir liggende helt inntil denne.

Det bør foretas mindre justeringer av traséen slik at bygningen for det planlagte framtidige Lokomotivverkstedet, Bispegata 16 ikke blir berørt.

Med disse forutsetningene er dette alternativet det minst konfliktfylte i forhold til nyere tids kulturminner.

**Ekebergskråningen og "flata". Lodalen**

Disse blir ikke berørt i dette alternativet.

**Bryn og Etterstad**

Se 4.1.5. På Bryn rives 2 hus i karakteristisk bygningsrekke.

**4.4.3 Kulturmiljøer**

For Hovedbanen/Gjøvikbanen tilsvarer alternativet I Lodalen. For Sørenga-området vil alternativet gi de beste forutsetninger for rekonstruksjon av terrenget i en middelalderpark helt sør til Loenga. Alternativet vil ikke kunne gi underjordisk forbindelse mellom bygninger øst for kulverten og et Middelaldermuseum i Lokomotivverkstedet. Det er en ulempe at det planlagte Middelaldermuseet blir direkte berørt, og museumsfremdriften kan hindres pga. dette alternativet.

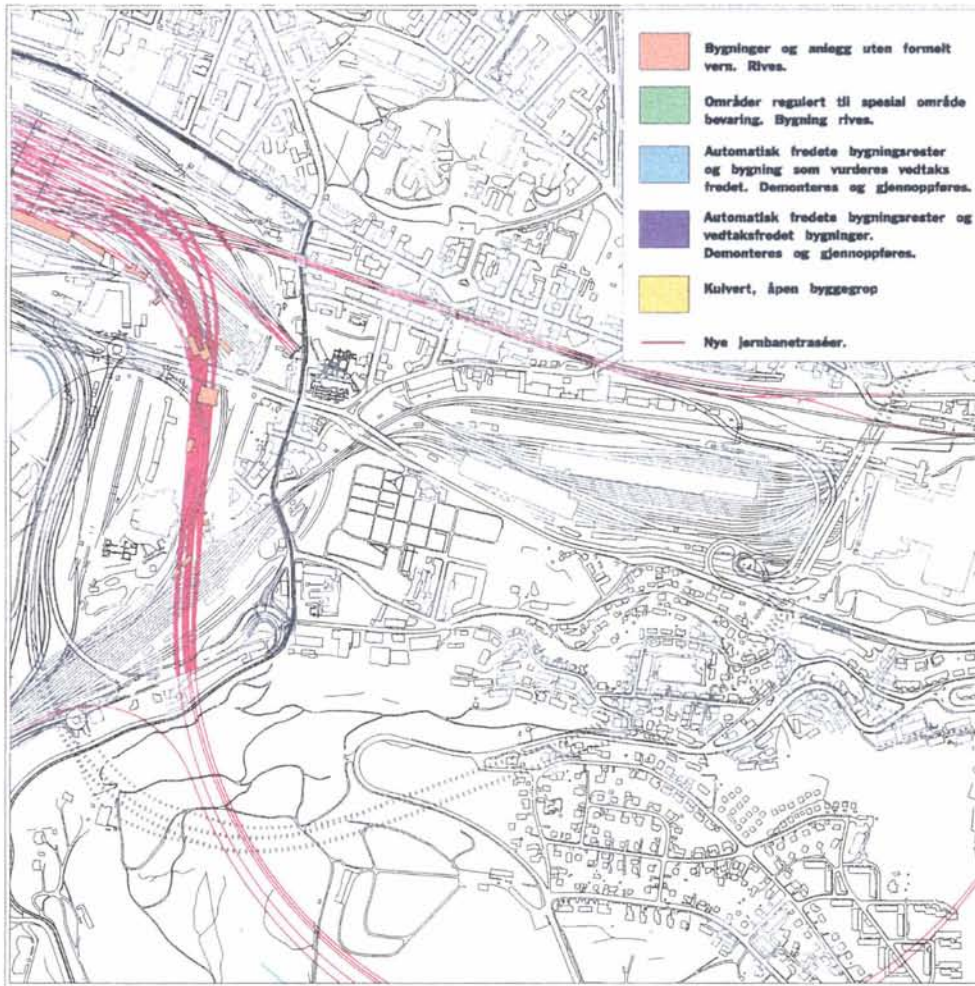


Fig. 31. Alternativ I Loenga. Fysiske inngrep

-Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning – demonteres og gjenoppføres

-Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres

-Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives

-Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

## 4.5 Alternativ II Minneparken

Dagens Hovedbane/Gjøvikbane med fire spor gjennom Gamlebyen blir lagt ned. Sporene frigjøres til annet formål.

Samtlige baner, Gardermobanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen, Folloporten, Østfoldbanen og driftspor, skal føres gjennom Minneparken. Østfoldbanen følger eksisterende Østfoldbanekulvert gjennom Minneparken til Loenga. Gjøvikbanen og Hovedbanen legges på bro/fylling gjennom Lodalen med tilkøpling til eksisterende bane ved Kværner/Etterstad. Gardermobanen, Folloporten og godsspor legges i kulverter under eksisterende trasé for Dyvekes vei.

### 4.5.1 Automatisk fredete kulturminner

Alternativet forutsetter bygningen Oslogate 7 revet. Store deler av den ubebygde tomten Oslogate 7 med middelalderske kulturlag kommer i konflikt med sporene som går relativt dypt her. I Oslogate kommer alternativet i konflikt med et relativt stort område med middelalderske kulturlag, omtrent tilsvarende I Lodalen. De resterende delene av middelalderske kulturlag på St.Hallvards må fjernes, samt evt. kulturlag under St.Hallvards plass 2.

For Bispeborgen vil det bli konflikt med evt. gjenværende del av østmuren lengst sørøst i Oslogate 7. Kulvertåpningen gjennom nordfløyen i Bispeborgen vil bli endret mot sør, og det blir konflikt med både vestrommet og nordre ringmur. Fordi kulverten trolig ligger for nær Bispegården/Olavsklosterets østfløy, slik som for I Lodalen, må sannsynligvis sporknippet forskyves mot sør, og trolig vil større deler av eller alle disse ruinene i nordfløyen måtte fjernes, samt også levninger i østfløyen (se I Lodalen).

Alternativet kommer så nær bispegårdens sørvesthjørne og ut fra tegningene i konflikt med fundamentene for dette at deler av denne bygningen må rives. Dette vil ikke bli akseptert av kulturminnemyndighetene. Dette vil trolig kunne unngås ved å trekke sporene lengre bort fra bygningen. Fortsatt er det stor risiko for skader på Bispegården (se forøvrig alt.I Lodalen). Konflikten med øvrige deler av Olavsklosteret tilsvarer omtrent I Lodalen.

Alternativet er i konflikt med St.Hallvardkirken, nordre deler av nordre tverrskip i den romanske kirken, nordre kapell og mesteparten av høykoret med abside i den romanske kirken, samt mesteparten av den gotiske korutvidelsen. Deler av kirkegården nord og øst for kirken blir også berørt.

I dette alternativet går 7-8 spor relativt langt nord i området St.Hallvardsgate og øst for denne. Her kan det være fredete levninger, men omfang og art er usikkert.

Bispegata og området sør for Bispegata, fra Hagen til Loenga.  
En midlertidig omlegging av spor i anleggsfase 1 vil kunne gi mindre konflikt vest for nåværende kulvert for Klypen under Bispegata. Forøvrig er det ingen nye spor som skal gå permanent gjennom dette området i alternativ I Minneparken.

## 4.5.2 Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Murgård Kongelig Res.	Spesialområde, bevaring	Verne- plan NSB – RA	NSBs byggnings registrering	Total- vurde- ring
Oslo gate 7	Murgård, bolig ca 1860	X		X	Høy	Høy
Oslo Ladegård, Oslo gate 13	Nordfløyens nordlige del					Svært høy
Bisp Nikolas' kapell, Oslo gate 13	Kapell, Middelalder- rester +1960					Meget Høy
St. Halvards plass 1	Murgård 1911/18 Bolig		X			Høy
St. Hallvard plass 2	Murgård, 1892 Bolig	X	X			Høy
Oslo Bispegård St. Halvards plass 3	Kontor / bolig		X			Svært høy
Inges gate 3	Byggebrakke					Ingen
Inges gate 7	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Inges gate 9	Laftet bolighus, 1 etg, ca 1860		X			Høy / middels
Inges gate 16	Uthus tilhørende Baglerstredet 4		X			Middels
Baglerstredet 4	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860		X			Høy / middels
Konows gate 41	Bolighus 2 ½ etg, Ca 1860					Middels / lav
Konows gate 43	3 bolighus, alle ca 1860					Middels
Konows gate 45	Bolighus 2 ½ etg, 2 uthus, alle ca 1860					Middels
Ryenbergsveien 3	Bolighus 2 ½ etg, ca 1860					Middels
Ryenbergsveien 4	Bolighus, 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Ryenbergsveien 5	Bolighus 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Ribbunggata 15	Bolighus 1 etg Ca 1860 (det er 3 boliger på tomte)					Middels
Ribbunggata 17	Bolighus 1 ½ etg Ca 1860					Middels
Kaldgarasje, Dyvekes vei 2	Garasje (1986)				Ingen	Ingen
Enebakkveien 67	Tidligere bolig, Mellomkrigstid ?					Lav
St. Halvards gate 41	Tidligere bolig, mellomkrigstid ?					Lav
Østensjøveien 62	Bolighus 1925					Middels
Østensjøveien 64	Bolighus 1928					Middels



**Gamlebyen**

I dette alternativet er inngrepet ved Ladegården – Minneparken konsentrert og relativt få bygninger i dette området blir berørt. Det forutsettes at traséen kan justeres slik at Bispegården ikke blir berørt.

De to bygningene på St. Halvards plass utgjør nordveggen av plassrommet på St. Halvards plass. Oslo gate 6 er allerede revet. Fjernes bygningene langs plassen, blir romvirkningen borte. Det blir dermed ingen "østvegg" i Oslogate mellom Oslo gate 2B og Bispegata. På den motsatte side av gata rives

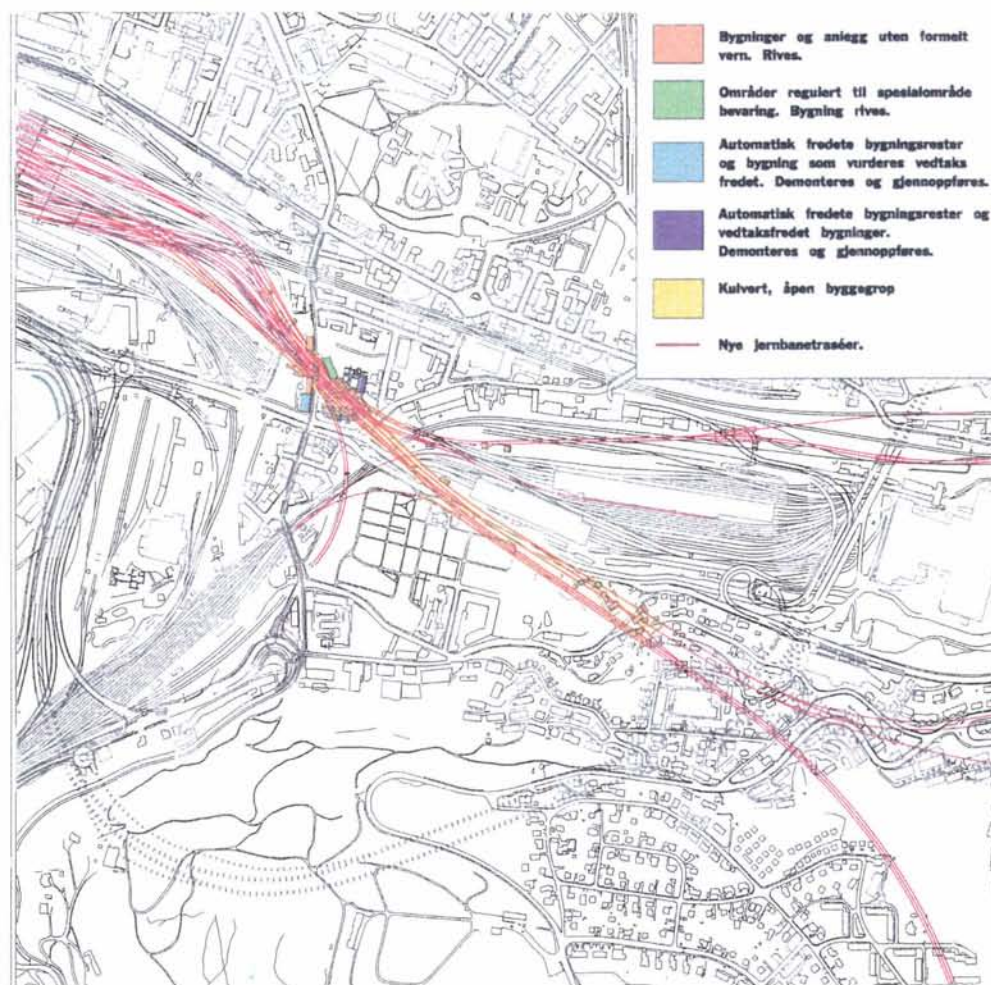


Fig. 32. Alternativ II Minneparken. Fysiske inngrep

-Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning – demonteres og gjenoppføres

-Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres

- Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives

- Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

Oslogate 7, som er med på å danne "vestveggen" i Oslogate. Fjernes alle disse bygningene, blir det direkte sikt mellom Minneparken og jernbanesporene.

Tunnelpåslagene og kulvertene vest for Ladegården vil ha en bredde på ca 50 meter. Dette vil virke forstyrrende i landskapet.

Eksisterende trasé for Hovedbanen er fra Norges første jernbanes opprettelse i 1854, og er derfor i seg selv et kulturminne. Noen år etter at banen var anlagt, ble det bygd murgårder på nord- og sørsiden av jernbanelinjen. Linjen var og er en klar barriere mellom bebyggelsen på begge sider. Fjernes jernbanelinjen, forsvinner det fysiske skillet mellom Gamlebyens nordlige og sørlige del. Arealet kan nyttes til andre formål enn trafikkareal. Det kan bli en berikelse for bydelens innbyggere.

Det er mye støy og rystelser fra togene på Hovedbanen/Gjøvikbanen. Der togtraséen fjernes, opphører disse plagene.

Jernbanen med sin lineære struktur, var med på å gi orden og funksjon til murbebyggelsen som ble bygd langs linjen. Bebyggelsen vendte "ryggen" mot jernbanelinjen. Fasadeutformingen er her enkel og har bakgårdspreget. "Ansiktet" vender mot gatene. Her er fasadene fine og detaljerte. Nedlegges banen, brytes den klassisk - historiske sammenhengen mellom teknisk infrastruktur og bebyggelsesmønster.

Dersom bare de delene av Ladegårdens nordfløy som ble demontert i 1920-årene igjen blir demontert/gjenoppført og Bispegården ikke rives, er dette alternativet på denne delstrekningen gjennom Gamlebyen, det nest minst konfliktfylte av de traséene som går gjennom Minneparken.

### **Ekebergskråningen og "flata"**

De berørte bygningene i Baglerstredet og Inges gate har størst verdi som helhetlig bygningsmiljø. Rives disse bygningene, er den siste rest av denne type bygningsmiljø nede på flata totalt fjernet. Siden de alle er trebygninger og overveiende laftete bygninger kan de antageligvis demonteres/gjenoppbygges.

Bygningene nederst i Ekebergskråningen er en del av et bygningsmiljø bestående av mange relativt små bolighus i 1- 2 etasjer utført i tre. Hvert enkelt hus har varierende egenverdi. Til sammen er de viktig brikker i et kulturmiljø vokst fram hovedsakelig i slutten av forrige århundre.

I dette alternativet går Gardermobanen, Follo-porten og godssporet i tre forskjellige kulverter i omtrent samme dybde før de går inn i tunnel

i Ekebergåsen. Dette medfører at i dette alternativet må det rives flere hus i Ekebergskråningen / flata ned mot Lodalen enn i noe annet alternativ. Riving av de aktuelle husene kan føre til at nye hus som oppføres på de aktuelle tomtene, forrykker gjeldene skala og materialbruk.

For denne delstrekningen er dette det værste alternativet.

### **Lodalen**

Liten konflikt i forhold til denne bygningsmassen.

### **Bryn og Etterstad**

Se 4.1.5. På Bryn rives 2 hus i karakteristisk bygningsrekke.

## **4.5.3 Kulturmiljøer**

Området for Hovedbanen/Gjøvikbanen vil ikke lengre være noen barriere mellom leiegårdsbebyggelsen langs Schweigaardsgate og Arupsgate. I Minneparken tilsvarer de negative virkningene omtrent I Lodalen, men terrengforhøyning i Oslogate vil bli større.

Kulvertåpningen for de høyereliggende sporene ligger ved dagens åpning i vest, mens de dypere liggende ligger lengre nordvest. Toppen av kulvertene ligger på ca.15moh for hele strekningen Oslogate - St.Hallvards plass. Dette er opptil 2,5m over dagens terreng, mest i nord, og også mellom 1,5 og 1m over dagens terreng på St.Hallvards plass. Gjennom Minneparken ligger toppen av sporene på hele strekningen på ca.15moh. Dette er over 1,5m over dagens nivå like vest for Olavskirken. Bare i høyde med Bispegården og øst for denne er toppen av kulverten lavere enn dagens terreng.

## **4.6 Alternativ II Ekebergåsen**

Dagens Hoved- og Gjøvikbane med fire spor gjennom Gamlebyen blir lagt ned. Sporene frigjøres til annet formål.

Hovedbanen, Gjøvikbanen, Gardermobanen, Follo-porten og driftsspor legges i kulvert gjennom Minneparken. Østfoldbanen følger eksisterende Østfoldbanekulvert gjennom Minneparken til Loenga. Samtlige baner, unntatt Østfoldbanen, legges i kulvert(er) under eksisterende trasé for Dyvekes vei. Hovedbanen føres i fjelltunnel med tilkobling til eksisterende bane ved Bryn. Gjøvikbanen føres i fjelltunnel med tilkobling til eksisterende bane i Etterstadskjæringa, ca 4,6 kilometer. Gardermobanen føres i fjelltunnel med tilkobling til eksisterende bane etter ca 6 kilometer.

Dette er det eneste alternativet som har en separat kulvert for Hoved- og Gardermobanen på sørsiden av Oslo Ladegård. Denne går bl.a. gjennom middelalderens bispeborg/planlagt barokkhage.

#### 4.6.1 Automatisk fredete kulturminner

Det blir ingen konflikter i dette alternativet i dagens trase for Hovedbanen. Alternativet forutsetter riving av bygningen Oslogate 7. Mesteparten av den ubebygde tomten Oslogate 7 blir berørt. Sporene går imidlertid så høyt at kulturlagene nord og nordvest på tomten og i Oslogate 3 trolig ikke vil bli berørt. Muligens kan også et område mellom sporene spares, men dette er heller tvilsomt. Alternativet berører et stort område med middelalderske kulturlag i Oslogate 7, og de gjenværende kulturlagene St.Hallvardsplass. Bygningene St.Hallvardsplass 1 og 2 må rives. Under kjelleren i nr.2 kan det være noe kulturlag.

Alternativet kommer sannsynligvis i konflikt med nordfløyen i Bispeborgen. Østfoldbanens trase beholdes, men da traseen skal ned i en meget større dybde, forutsettes det at det også i dette alternativet må bygges ny kulvert, og dermed vil det bli konflikt med ruinene. Samme forhold gjelder for dette alternativet som for II Minneparken når det gjelder forskyvning av sporknippet mot sørvest pga. konflikt med Bispegården/Olavsklosteret. Det er realistisk at ruinene i nordfløyen må fjernes også ved dette alternativet, samt at noen levninger i Bispeborgens østfløy må fjernes.

Alternativet slik det er tegnet medfører at sørvestre hjørne i Bispegården/Olavsklosterets østfløy må rives. Kulverten er tegnet omtrent like langt inn i bygningen som kulverten for I Lodalen-alternativet. For å unngå en konflikt som ikke vil bli akseptert av kulturminnemyndighetene, må traseen flyttes flere meter mot sørvest. Fortsatt vil faren for skader på Bispegården være store, slik som for alternativ I Lodalen. Lengre vest kommer traseen i konflikt med hele gjestehuset vest for vestfløyen i klosteret, rom D, E og deler av F lengst sør i vestfløyen, sørvestre del av korsgangen og hele nordmuren i den opprinnelige kirken frem til koret i dominikanernes kirke. Dette alternativet medfører de største konfliktene med Olavsklosteret.

For Hallvardskirken og kirkegården rundt tilsvarer alternativet omtrent II Minneparken, men er enda noe mindre omfattende. Mesteparten av Hallvardskirken og deler av kirkegården blir berørt, tilsvarende II Minneparken. Siden Østfoldbanens kulvert beholdes, blir omfanget allikevel mindre. 5 spor går gjennom området St.Hallvardsgate øst for Hallvardskirken og videre mot øst. De går noe lengre nord enn i I Ekeberg. Det er usikkert om det er fredete levninger.

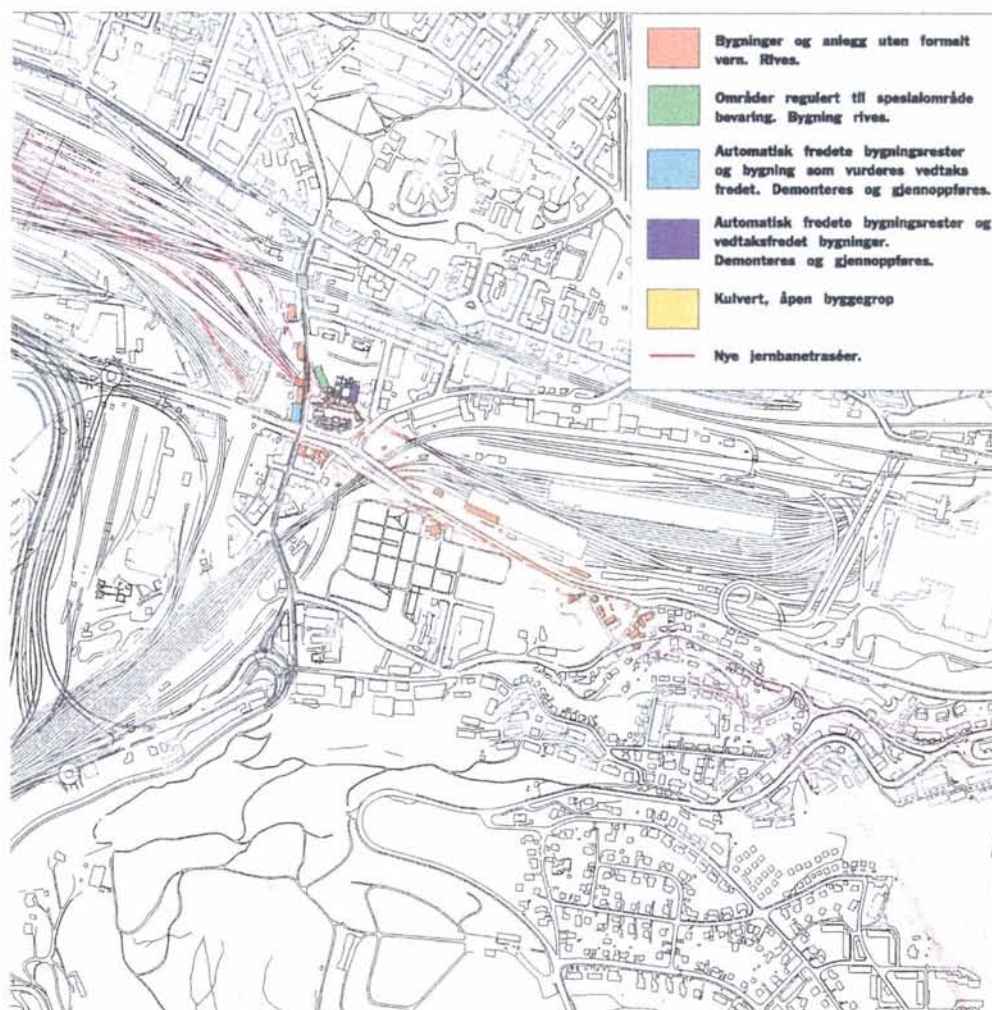


Fig. 33. Alternativ II Ekebergåsen. Fysiske inngrep

-Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning – demonteres og gjenoppføres

-Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres

- Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives

- Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

### Området sør for Oslo Ladegård

Søndre spor sør for Ladegården er tenkt gravd ned som åpen kulvert og berører følgende områder med fredete kulturminner, regnet fra vest:

#### Bispeborgens sørfløy

En større del av denne fløyen med steinmurer og trekonstruksjoner blir berørt. Fløyen er ikke totalgravd og murlevningene ligger fortsatt på plass. Toppen av naturbakken ligger i vest på ca.7,50moh, og det er bevart levninger i over 2m tykkelse.

#### Bispegata

Traseen vil berøre godt bevarte levninger av bybebyggelse med bygninger og middelalderens Bispeallmenning. Levningene er bevart i ca.2m tykkelse under pukklag, steinbrolegning og dagens asfalt. Flere langsgående grøfter for vann, avløp og strøm/telefon har ødelagt deler av kulturlagene. I søndre del av dagens Bispegate kan kulturlagene være ødelagt pga. tidligere leiegårdsbebyggelse, Bispegaten 2, 4 og 6, regnet fra øst. I Bispegt.4 er kjellergulvet målt til 10,15moh., dvs. mellom vel 2m og 1,5m under dagens overflate. Også her er det sannsynligvis bevart kulturlag. Bunnen av kulturlag i sørfløyen i Bispeborgen er i samme høyde 9,15moh, dvs.1m under topp kjellergulv. Dersom kjellergulvet er 50cm tykt med fundament, er det fortsatt 0,5m kulturlag bevart. På gårdsplassen er naturbakken på ca. 9,5moh og dypere. Det er gravd ned til ca.10,5m utenfor Oslogate 13 uten å komme til naturbakken.

#### Oslogate sør for Bispegata

-Bispegt. 2/Oslogt.15. I bakgården er det arealer med bevart middelalderbosetning, alminnelig bybebyggelse og Vestre strete som kulverten kan komme i konflikt med. Det er her påvist kulturlag fra ca.11,70 og ned til naturbakken på 10moh. Gatenivået i Bispegaten er her mellom ca.12 og 13,5moh, og det er sannsynlig at det er bevart noe kulturlag også under Bispegata 2. Det kan også være fredete kulturlag under kjelleren til Oslogt.15.

-Oslogate mellom nr.15 og nr.14. Her er bevart godt bevarte levninger av alminnelig bybebyggelse som gjør at det blir konflikt med kulverten. Toppen av kulturlagene er ca.1,3m under topp asfalt. Bunnen er ca.3m under asfalten, å dømme etter utgravninger noe lengre sør. Det er også her skader i kulturlaget pga. grøfter, spesielt for vann og avløp.

-Oslogate 12 og 14. Under hovedbygningen Oslogate 14 kan det være bevart noen levninger fra middelalderen. På gårdsplassen og tildels i innkjørselen til denne vil det bli konflikt. Her er det kulturlag i ca.2m dybde fra ca.1,5m under overflaten ut fra prøveboringer foretatt av NIKU (Rui 1996). Det er også bevart kulturlag under bakbygningene. Det foreligger ikke opplysninger om Oslogate 12 som nå er revet og

hvor hovedbygningen ligger under dagens Bispegate. Her har det vært middelaldersk kirkegård, og noen skjeletter kan være bevart. Den tidligere bakgården har høyst sannsynlig bevarte middelalderlag.

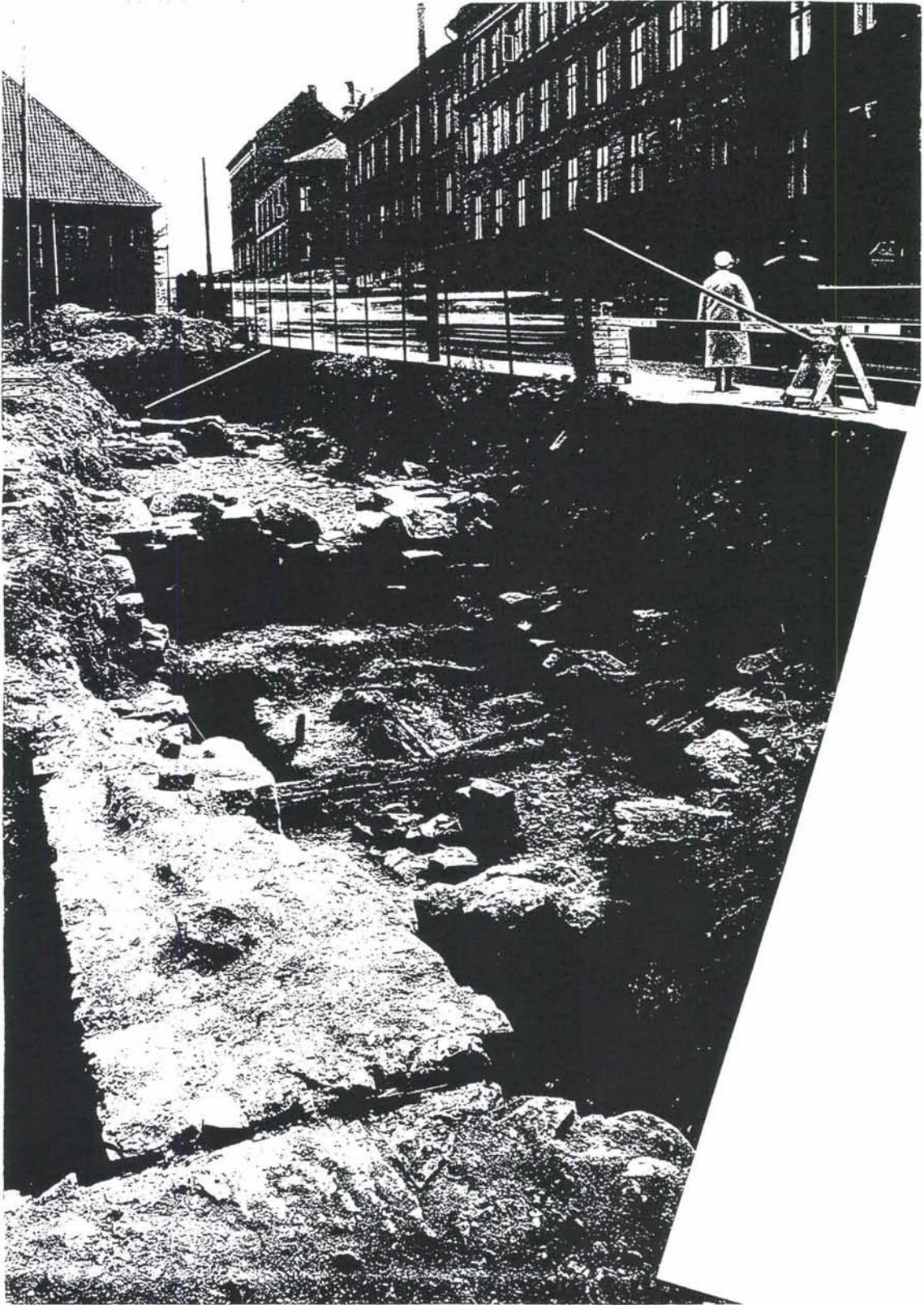
St.Hallvardsgate sør for Bispegata

-St.Hallvardsgate 4. Under hovedbygningen som nå er revet kan det være kulturlag, men det er mindre sannsynlig. På gårdsplassen er det ved prøveboring funnet relativt dårlig bevarte kulturlag mellom 1m og 2,8m under overflaten (15,3 - 12,1moh) og her er det klar konflikt. Ingen av de stående bygningene på tomten har kjeller, og tilsvarende kulturlag er trolig bevart under disse.

-St.Hallvardsgate, mellom 4 og 1b. Her er det bevart kulturlag som gir konflikt, men de er skadet av moderne grøfter, og omfanget er ikke undersøkt.

-St.Hallvardsgate 1b. Det er foretatt prøveboring både vest og øst for kulverten til dagens





*Fig. 34. Bispeborgens sørfloy under utgravning i 1962. Foto Universitetets Oldsaksamling. Denne fløyen ligger i dag tildekket. Ved alternativ II Ekebergåsen vil store deler av den måtte fjernes.*

Østfoldbane, men ikke påvist kulturlag her. Det er derfor trolig ingen konflikt her.

-Gamlebyen gravlund. Det er ikke påvist kulturlag i dette området, men det ligger innenfor fornminneområdet, og det kan ikke utelukkes at det er bevart levninger under nyere tids begravelser.

Konklusjon: Denne kulverten vil en rekke steder komme i konflikt med bevarte levninger fra middelalderen. Trolig må mesteparten av den gjenværende delen av Bispeborgens sørflyøy fjernes. Traseen berører også deler av Hallvardskirkens kirkegård hvor noen begravelser kan være bevart. Forøvrig ligner levningenes karakter på slike i Oslogate nevnt ovenfor. Omfanget av levninger gjør at dette alternativet er svært konfliktfylt.

Alternativ II Ekebergåsen vil ikke berøre fredete kulturlag ved Klypen eller lengre sør til Loenga.

## 4.6.2 Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Murgård Kongelig Res.	Spesialområde, bevaring	Verneplan NSB – RA	NSBs byggnings registrering	Total- vurdering
Oslo gate 3	Kontorbygg/verksted, søndre fløy (1977) rives				Middels	Lav
Oslo gate 7	Murgård, bolig ca 1860	X		X	Høy	Høy
Oslo Ladegård, Oslo gate 13.	Nordfløyens nordlige del					Svært høy
Bisp Nikolas' kapell, Oslo gate 13	Kapell, Middelalder-rester +1960					Meget Høy
St. Halvards plass 1	Murgård 1911/18 Bolig		X			Høy
St. Hallvard plass 2	Murgård, 1892 Bolig	X	X			Høy
Oslo Bispegård St. Halvards plass 3	Kontor / bolig		X			Svært høy
Oslo gate 14	Murgård, 1870 Bolig	X				Høy
St. Halvards gate 2	Uthus (1867) i bindingsverk	X				Middels
St. Halvards gate 4	Uthus, nye					Ingen
Gamlebyen kapell, Ekebergveien 4 - 8	Kapell (1877/1934) Nordlig del rives					Lav
Inges gate 3	Byggebrakke					Ingen
Inges gate 7	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860					Middels
Inges gate 9	Laftet bolighus, 1 etg, ca 1860		X			Høy / middels
Inges gate 16	Uthus tilhørende Baglerstredet 4		X			Middels
Baglerstredet 4	Laftet bolighus, 1 ½ etg, ca 1860		X			Høy / middels
Konows gate 41	Bolighus 2 ½ etg Ca 1860					Middels / lav
Konows gate 43	3 bolighus, alle ca 1860					Middels
Konows gate 45	Bolighus 2 ½ etg 2 uthus, alle ca 1860					Middels
Ryenbergveien 5	Bolighus 1 ½ etg Ca 1860					Middels
Kaldgarasje, Dyvekes vei 2	Garasje (1986)				Ingen	Ingen
Mekanisk verksted, Dyvekes vei 2	Verksted				Lav	Lav
Toghallen, Dyvekes vei 2	Sørlig del av toghall (1941/46 / 55 / 78)				Høy	Høy
Dyvekes vei 2, Trafo	Trafo					Ingen
Dyvekes vei 2, Telt	Tøydeponi					Ingen
Østensjøveien 62	Bolighus 1925					Middels
Østensjøveien 64	Bolighus 1928					Middels

### **Gamlebyen**

Den mest konfliktfylte delen av traséen er området mellom Ladegårdens nordfløy og Oslo Bispegårds sørfløy. Det forutsettes at traséen kan justeres slik at Bispegården ikke blir berørt. Like ens bør traséen justeres slik at bare de delene av Ladegårdens nordfløy som ble demontert i 1920-årene igjen blir demontert/gjenoppført. Dersom en slik justering ikke er mulig, er alternativet meget konfliktfylt.

De to bygningene på St. Halvards plass utgjør nordveggen av plassrommet på St. Halvards plass. Oslo gate 6 er allerede revet. Fjernes bygningene langs plassen, blir romvirkningen borte. Det blir dermed ingen "østvegg" i Oslogate mellom Oslo gate 2B og Bispegata. På den motsatte side av gata rives Oslogate 7, som er med på å danne "vestveggen" i Oslogate. Fjernes alle disse bygningene, blir det direkte sikt mellom Minneparken og jernbanesporene.

Tunnelpåslaget vest for Ladegården vil ha en bredde på ca 62 meter. Dette vil virke meget forstyrrende i landskapet.

Eksisterende trasé for Hovedbanen er fra Norges første banes opprettelse i 1854, og er derfor i seg selv et kulturminne. Noen år etter at banen var anlagt, ble det bygd murgårder på nord- og sørsiden av jernbanelinjen. Linjen var en klar barriere mellom bebyggelsen på begge sider. Det er den fremdeles i dag. Fjernes jernbanelinjen, forsvinner det fysiske skillet mellom Gamlebyens nordlige og sørlige del. Arealet kan nyttes til andre formål enn trafikkareal. Det kan bli en berikelse for bydelens innbyggere.

Det er mye støy og rystelser fra togene på Hovedbanen/Gjøvikbanen. Der togtraséen fjernes, opphører disse plagene.

Jernbanen med sin lineære struktur, var med på å gi orden og funksjon til murbebyggelsen som ble bygd langs linjen. Bebyggelsen vendte "ryggen" mot jernbanelinjen. Fasadeutformingen er her enkel og har bakgårdspreget. "Ansiktet" vender mot gatene. Her er fasadene fine og detaljerte. Nedlegges banen, brytes den klassisk - historiske sammenhengen mellom teknisk infrastruktur og bebyggelsesmønster.

Ved Gamlebyen kapell bør traséen justeres slik at kapellet ikke må rives.

### **Ekebergskråningen og »flata«**

De berørte bygningene i Baglerstredet og Inges gate har størst verdi som helhetlig bygningsmiljø. Rives disse bygningene, er den siste rest av denne type bygningsmiljø nede på flata totalt fjernet. Siden de alle

er trebygninger og overveiende laftete bygninger kan de antageligvis demonteres/gjenoppbygges.

Bygningene nederst i Ekebergskrånningen er en del av et bygningsmiljø bestående av mange relativt små bolighus i 1- 2 etasjer utført i tre. Hvert enkelt hus har varierende egenverdi. Til sammen er de viktig brikker i et kulturmiljø vokst fram hovedsakelig i slutten av forrige århundre. Riving av de aktuelle husene kan føre til at nye hus som oppføres på de aktuelle tomtene, forrykker gjeldene skala og materialbruk.

Siden samtlige baner, med unntak av Østfoldbanen, skal gå i én kulvert under Dyvekes vei, blir inngrepet bredt. I deler av Dyvekes vei vil kulverttaket ligge ca 3 meter høyere enn eksisterende terreng.

I dette alternativet rives relativt mange bygninger i nedre del av Ekebergskrånningen og flata ned mot Lodalen.

#### **Lodalen**

Her bør traséen justeres slik at deler av den verneverdige Toghallen ikke må rives.

#### **Bryn og Etterstad**

Se 4.1.5. På Bryn rives 2 hus i karakteristisk bygningsrekke.

### **4.6.3 Kulturmiljøer**

Dette alternativet tilsvarer i nord omtrent II Minneparken, men forhøyelsen av Oslogate blir mindre. Det vil forårsake større desimering av den verneverdige leiegårdsbebyggelsen. Mulighetene for rekonstruksjon og markering av Hallvardskirkens kirkegård blir større i dette alternativet.

Kulvertåpningen lengst i nordvest er omtrent der hvor dagens nordøstre hjørne av Oslogate 7 er. Gatenivået i dag er ca. 11m her. Kulverttaket er her vel 14m. Mellom 14,5m og 15,5m er det etter tegningen på St.Hallvards plass, dvs. 1 - 2m høyere enn dagens gatenivå. I Minneparken har de nordre sporene på toppen en høyde av 15,5 moh, noe som, hvis det ikke justeres, kommer klart høyere enn vestre deler av Olavsklosteret. Også de søndre sporene ligger høyere enn ruinene, men bare i vest. Lokket på kulverten er gitt en svak helling fra nord mot sør i Minneparken.

## 4.7 Alternativ II Loenga

Dagens Hoved- og Gjøvikbane med fire spor gjennom Gamlebyen blir lagt ned. Sporene frigjøres til annet formål.

Gardermobanen, Gjøvikbanen, Hovedbanen og Follo-porten skal føres gjennom Klypen og inn i Ekebergåsen. Østfoldbanen følger eksisterende Østfoldbanekulvert gjennom Minneparken til Loenga. Driftspor fra Oslo S til Lodalen går gjennom eksisterende kulvert under Minneparken.

Gjøvikbanen går i tunnel gjennom Ekebergåsen, under Loelva og kobles på eksisterende trasé i skjæringen ved Etterstad. Gardermobanen går i tunnel gjennom Ekebergåsen og kobles på eksisterende Gardermotunnel ca 1 km sør for Bryn stasjon.. Hovedbanen går i tunnel gjennom Ekebergåsen og kobles på eksisterende trasé ca 400 meter sør for Bryn stasjon. Godsspor fra Oslo S og sør-øst (Follo-porten) påkobles eksisterende Hovedbanetrasé ved Bryn stasjon.

### 4.7.1 Automatisk fredete kulturminner

Dette alternativet medfører bare konflikt i området fra Bispegata og sør til Loenga. Siden sporene strekker seg noe lengre mot vest enn i II Loenga, vil alternativet komme i konflikt med et noe større område under Bispegata, anslagsvis 1600m<sup>2</sup>. For området sør for Bispegate er sjansene for konflikt med bevarte kulturlag noe større enn for I Loenga (se denne). Det er ikke bevart kulturlag under Lokomotivverkstedet, det planlagte Middelaldermuseet eller øst for dette. For området rundt Saxegården vil omfanget av konflikt med middelalderske kulturlag være likt med I Loenga. Faren for skader på Saxegården vil være de samme. For evt. kulturlevninger på Loenga se alternativ I Loenga.

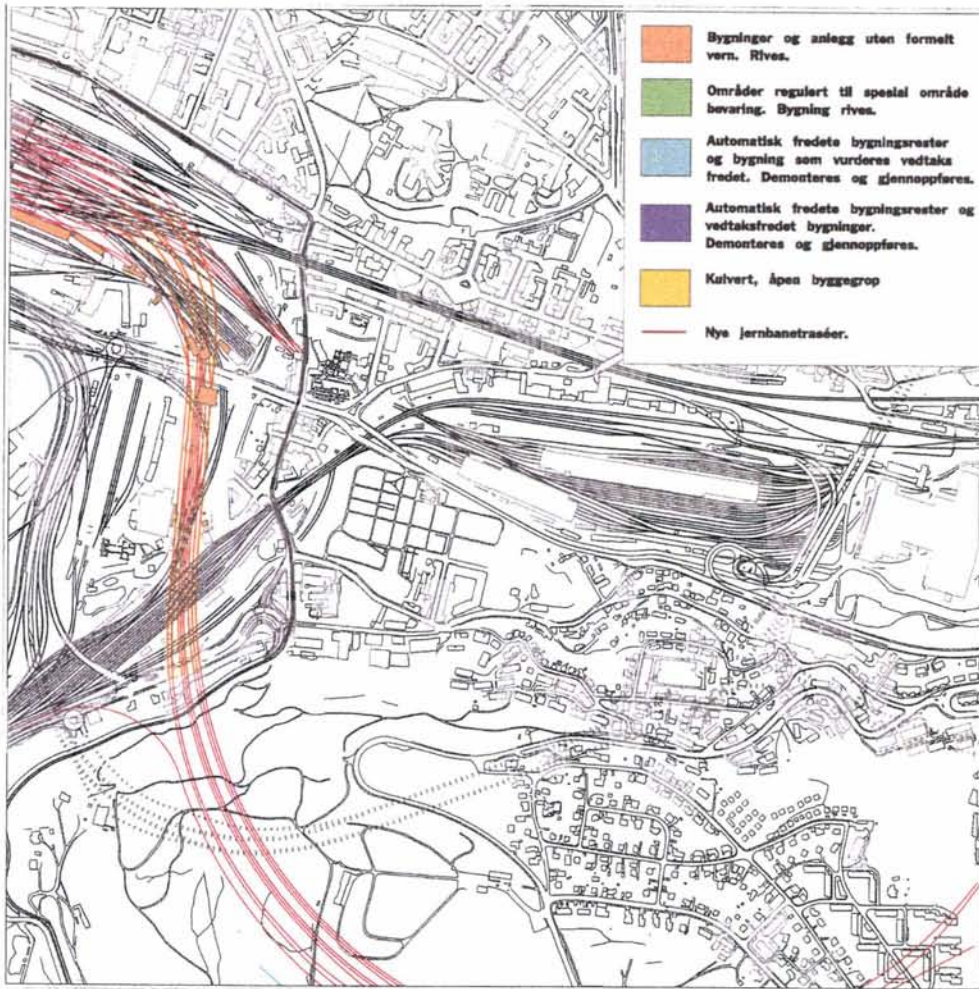


Fig. 35. Alternativ II Loenga. Fysiske inngrep

- Automatisk fredete bygningsrester og vedtaksfredet bygning – demonteres og gjenoppføres
- Automatisk fredete bygningsrester og bygning som vurderes vedtaksfredet – demonteres og gjenoppføres
- Område regulert til spesialområde - bevaring – bygning rives
- Bygninger og anlegg uten formelt vern - rives

#### 4.7.2 Nyere tids kulturminner

Adresse	Type bygning	Mur- gård Kongelig Res.	Spesialo- mråde, bevaring	Verne- plan NSB – RA	NSBs byggnings- registrering	Total- vurde- ring
Godsekspedisjon, Tomtekaia 21	Godshus nord				Høy	Høy
"Jernbukken", Tomtekaia 21	Godshus				Lav	Lav
"Sletta", Sørengsvingen	Brakkerigg					Ingen
Sørengsvingen	Telt					Ingen
Smaalensbanens lokomotivstall / "Garasjen", Bispegt. 13	Garasje				Høy	Høy
"Haven"/ "Bryggerhuset", Bispegata 13.	Renhold/lager "Bryggerhuset" (1904), tilbygg (1923)				Høy	Høy
"Borgen", Bispegata 12	Kontorer, arkiv (1921/53)				Middels	Lav
Brakke, Bispegata 12	Brakke / kiosk					Ingen
Saxegaardsgata 16	Bolig			X	Middels	Middels
Lokomotivverkstedet, Bispegata 16	Godsekspedisjon , lager, kontor		X	X	Høy	Meget Høy
"Klypen", Mosseveien 19b	Skiftehytte				Lav	Lav
Mosseveien 19b	Verksted vognrekvisitter				Lav	Lav
Østensjøveien 62	Bolighus 1925					Middels
Østensjøveien 64	Bolighus 1928					Middels

#### Gamlebyen

Det sørligste sporet på Oslo S bør justeres slik at nordre godshusfløy, Tomtegata 21, ikke må rives. For klarere å få fram middelalderbyen foreslår "Verneplanutredning for Gamlebyen" utarbeidet av Byantikvaren at "Borgen" rives.

Saxegården vil kunne få skader ved at tunnelkulverten blir liggende helt inntil denne. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av bygningen (meget høy verneverdi); det forutsettes at denne ikke blir berørt..

Den østlige delen av Lokomotivverkstedet, Bispegata 16, må rives på grunn av den brede kulverten. Garasjetilbygget fra 1970/81 kan av arkitektoniske årsaker med fordel rives. Den øvrige delen av fasaden kan demonteres og gjenoppføres.

Traséen ved bolighuset i Saxegaardsgata 16 bør justeres slik at selve huset kan bli stående.

Med disse forutsetningene er dette alternativet det minst konfliktfylte i



forhold til nyere tids kulturminner.

#### **Ekebergskråningen og ”flata”. Lodalen**

Disse blir ikke berørt i dette alternativet.

#### **Bryn og Etterstad**

Se 4.1.5. På Bryn rives 2 hus i karakteristisk bygningsrekke.

### **4.7.3 Kulturmiljøet**

Alternativet tilsvarer I Loenga, bortsett fra at jernbanetrafikk på Hoved- og Gjøvikbanens fire spor gjennom Gamlebyen opphører. For denne delstrekningen tilsvarer alternativet I Lodalen. For Sørengområdet vil alternativet gi de beste forutsetninger for rekonstruksjon av terrenget i en middelalderpark helt sør til Loenga. Alternativet vil ikke kunne gi underjordisk forbindelse mellom bygninger øst for kulverten og et Middelaldermuseum i Lokomotivverkstedet. Det er en ulempe at det planlagte Middelaldermuseet blir direkte berørt, og museumsfremdriften kan hindres pga. dette alternativet.

## **4.8 Sammenligningsgrunnlaget Situasjonen år 2010**

### **4.8.1 Automatisk fredete kulturminner**

Fremføring av dagens situasjon vil kunne omfatte vibrasjonsdemping med nedgravde langsgående betongdragere under skinnene for alle 4 spor. Disse vil forårsake arkeologiske utgravninger på deler av strekningen øst for Oslogate, vest for Klostergata. I tillegg til graving for vibrasjonsdemping kan det også tenkes utbedring av støyskjermer eller annen form for støydemping med inngrep i marken. Hvis det blir brukt de samme fundamentene som i dagens skjermer, vil det ikke skje inngrep i kulturlag. Dersom det må mer omfattende fundamentering til, vil dette kunne komme i konflikt med kulturlag.

### **4.8.2 Nyere tids kulturminner**

Det forutsettes at det ikke bygges ny Folloport i perioden fram til år 2010. Det vil da fortsatt være 4 spor for Hoved- og Gjøvikbanen, og eksisterende kulverter for Østfoldbanen og driftsspor under Minneparken er fremdeles i drift. Dette burde ikke medføre riving av bygninger eller få andre konsekvenser for nyere tids kulturminner.

Dette alternativet vil ikke medfører endringer i forhold til eksisterende situasjon for nyere tids kulturminner i Ekebergskråningen, på ”flata”, i Lodalen eller på Etterstad.

Dersom det ikke bygges nytt godsspor fra Oslo S eller fra sør-øst i perioden fram til år 2010, vil ikke nyere tids kulturminner på Bryn bli berørt. Bygges dette, må Østensjøveien 62 og 64 rives, og konsekvensene blir som tidligere beskrevet i "Bryn – felles for alle alternativene"

#### 4.8.3 Kulturmiljøet

For kulturmiljøet er dagens situasjon lite tilfredsstillende pga. Hovedbanens/ Gjøvikbanens sperrevirkning. Denne vil ikke bli forbedret. Derimot bør sporene over Klypen til Loenga være fjernet eller senket, slik at rekonstruksjon av middelalderterrenget vil være mulig. Tunnelåpningen vest for Oslogate antas å være flyttet mot vest i forbindelse med vernebygg for Bispeborgens nordfløy.

### 4.9 Konklusjon konsekvensene for kulturminnene av de forskjellige alternativene

#### 4.9.1 Ødeleggelse av fredete kulturminner

Alle tunnelalternativene medfører konflikt med fredete kulturminner. For 0-alternativet er det usikkert om det blir konflikt med kulturlag pga. evt. tiltak mot vibrasjoner og støy. De viktigste levningene, Bispegården med østfløyen i middelalderens Olavskloster og Oslo Ladegårds hovedbygning med middelalderens hvelvkjeller kan i alle alternativene utenom I Ekebergåsen, I Loenga og II Loenga bli så berørt at de må refundenteres. På det utarbeidete kartmaterialet er det tildels direkte konflikt med Bispegården. Traseene forutsettes her flyttet lengre bort, noe som betyr at de kommer nærmere Ladegårdens hovedbygning. Ut fra tegningene er det bare I Lodalen og I Ekebergåsen som medfører konflikt med Nordfløyen i Bispeborgen. De ukonservert delene her har spesiell kildehistorisk verdi. En flytting av alternativ II Minneparken og II Ekebergåsen mot sørvest for å få større avstand til Bispegårdens sørvestre hjørne medfølger trolig at Bispeborgens nordfløy blir berørt også i disse alternativene.

En nærmere gjennomgang av korridoren mellom Bispegården og Ladegården viser at en rekke ruiner og store områder med fredete kulturlag blir berørt i alle alternativene utenom I Loenga og II Loenga. I nordvest vil alle alternativene berøre tomten Oslogate 7 vest for Oslogate og noen også Oslogate 3 nord for denne. Her er det levninger av middelaldersk bybebyggelse i tre i varierende tykkelse og bevaringsgrad. Bygningen Oslogate 7 må rives unntatt i alternativ I Ekebergåsen. Graden av konflikt for de forskjellige alternativene i Oslogate og på St.Hallvards plass tilsvarer omtrent den i Oslogate 7. Minst konflikt gir I Ekebergåsen. II Minneparken gir noe mindre

konflikt enn I Lodalen og II Ekebergåsen, fordi sporene går høyere i Oslogate 7-området enn I Lodalen og II Ekebergåsen som har størst konflikt i dette området. Bygningen St.Hallvard's plass 2 må rives for samtlige alternativer, muligens med unntak av I Ekebergåsen. Både under denne og under Oslogate 7 kan det være bevart noen intakte kulturlag.

I Bispeborgen kommer både alternativ I Lodalen og I Ekebergåsen i konflikt med de meget verdifulle ruinene av nordre ringmur og vestrommet i nordfløyen. Her kan også være eldre levninger i grunnen. Det rekonstruerte østrommet må igjen fjernes. Trolig vil II Minneparken og II Ekebergåsen pga. dyp kulvert og evt. justering av sporene mot sørvest forårsake konflikt med de samme levningene. I østfløyen vil deler av ringmuren og intakte levninger av bygninger bli berørt av I Lodalen og I Ekebergåsen, muligens også av II Minneparken og II Ekebergåsen. Store deler av Oslo Ladegårds nordfløy må rives.

For Olavsklosteret vil alle alternativene medføre større utgravninger og også fjerning av murer for senere rekonstruksjon. I vestfløyen er det tidligere påvist funn av bygningsrester eldre enn de nå stående ruinene, og det er mulig at disse eldre restene tilhører det kongelige anlegget som sannsynligvis ble påbegynt her før etableringen av klosteret. En videre undersøkelse av disse eldre bygningsrestene vil således være meget verdifulle kilder til Oslos historie tidlig på 1200-tallet. Alle alternativene fører til konflikt. Størst konflikt har alternativ II Ekebergåsen, som på grunn av det påkrevde inngrepet i østfløyen må sees på som urealistisk. Alternativ II Minneparken og I Lodalen fører også til store inngrep, men bare i ruinene. Alternativ I Ekebergåsen gir det minste inngrepet i Olavsklosterets ruiner.

For Hallvardskirken og kirkegården rundt denne vil alle alternativene medføre stor grad av konflikt. Forskjellen mellom alternativene er ikke stor, og det fordrer mer nøyaktige undersøkelser av eldre dokumentasjon for å kunne klarlegge hvilke områder som er urørte og må utgraves arkeologisk og hvilke som er ødelagt og rekonstruert. En detaljer gjennomgang av Gerhard Fischers dokumentasjonsmateriale fra undersøkelsene i 1920-årene vil utvilsomt gi svar på disse spørsmålene.

Også for St.Hallvardsgate og området øst for denne er forskjellene mellom alternativene liten. Det er her vanskelig å avgjøre hvor meget det er bevart av arkeologiske levninger og dermed hvor stor grad av konflikt det dreier seg om. Prøveboringer tyder på at det er intakte kulturlag i deler av området. Her må det gjennomføres flere

undersøkelser. Trolig gir I Ekebergåsen minst konflikt, II Minneparken og I Lodalen størst konflikt.

Bare alternativ II Ekebergåsen har spor som er lagt i trase sør for Ladegården, tvers over Bispegata og gjennom kvartalene inntil og sør for denne. Her er det betydelig konflikt langs hele strekningen fra Ladegårdshagen øst for Nordre tomters spor til dagens Østfoldbanekulvert, dog med unntak av en del kjellere av bygninger fra 1880-90-årene som har ødelagt kulturlagene. Store deler av Bispeborgens sørfløy ligger i veien og videre deler av middelalderens Bispeallmenning og torg, samt alminnelig bybebyggelse med trehus. Denne traseen forutsetter flere bevaringsverdige leiegårder revet. Under noen av disse kan det være bevart noe kulturlag.

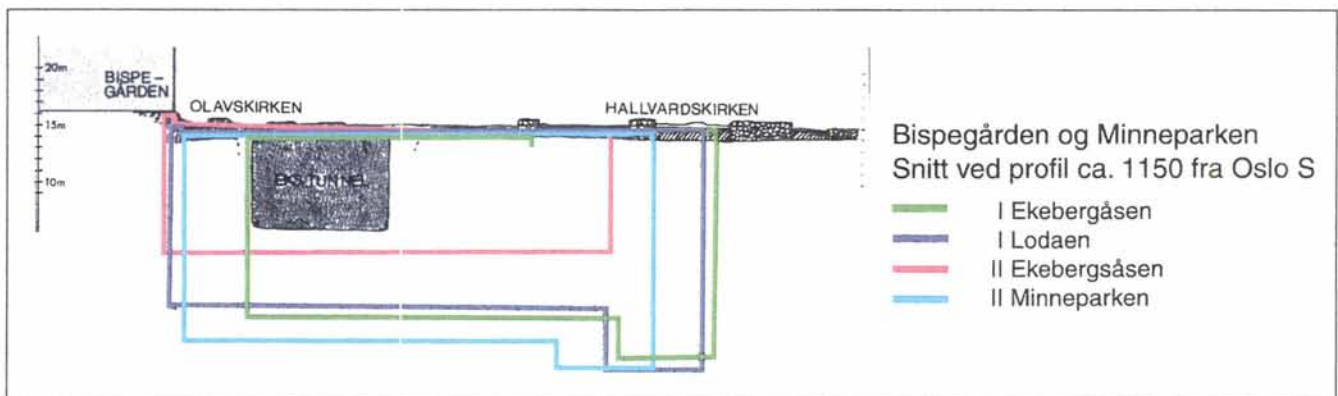


Fig. 36 Tenkt snitt gjennom Minneparken fra Bispegården (Olavsklosterets østfløy) til Hallvardskirken med planlagt omfang av kulvert for de forskjellige alternativene. Eksisterende tunnel skravert. Antatte kulturlag markert med svart.

Bare alternativ I Lodalen og I Ekebergåsen av de fire traseene gjennom Minneparken har også spor som går gjennom Sørenga-området. Imidlertid viser granskning av anleggsperioden at det i flere av alternativene er aktuelt å bruke sporene over Klypen til Sørenga midlertidig. Ved slike omlegginger kan kulturlag utenom nåværende spor bli berørt. I tillegg kommer alternativ I Loenga og II Loenga som begge har hovedtraseene her.

Alternativ I Ekebergåsen forutsetter ut fra tegningene utgravninger i Bispegata ved Klypen og også lengre sør under tidligere Loenga bro og vest for denne. Traseen vil ut fra forslaget medføre betydelig konflikt med levninger av alminnelig bybebyggelse fra middelalderens Bispeallmenning og sør til og med middelalderens Clemensallmenning, samt i områder nord og vest for Saxegården som er meget viktige ut fra kildehensyn når det gjelder Oslos eldste historie. Ved en justering mot vest vil trolig konflikt i stor grad kunne unngås. For I Lodalen forårsaker ikke de permanente sporene noen konflikt, men omfattende kulturlag kan bli berørt i Bispegata ved en omlegging i anleggsperioden. Det samme gjelder II Minneparken, men med mindre areal. I Loenga og særlig II Loenga vil komme i konflikt med store arealer i dagens Bispegate. Vest for dagens spor fra Klypen mot Loenga er trolig de fleste kulturlag fjernet. Men det må påregnes noe konflikt i enkelte områder. Dette må undersøkes nærmere. I det søndre området vil det bli mest konflikt med fredete levninger på østsiden av dagens spor. Det gjelder spesielt det verdifulle området inntil Saxegården. Det blir særlig berørt av alternativ I Loenga og II Loenga. Deler av kirkegården rundt Nicolaikirken og vest for Clemenskirken vil bli berørt av I Ekebergåsen ut fra de eksisterende tegningene. For Sørengaområdet er sannsynligheten for funn mindre, men i forbindelse med bunnen av Alnaelvas trasé og på søndre elvebredd kan det fortsatt være bevart levninger. I Loenga og II Loenga vil berøre størst areale, og også gå dypest ned i Alnaelvas trasé.

Samlet sett er det mest konfliktfylte alternativet II Ekebergåsen. Dette skyldes sportraseen sør for Oslo Ladegård. Denne omfatter også konflikt med bevarte intakte levninger av Oslo Bispeborg. Hvis vi ser bort fra denne traseen er II Ekebergåsen og de øvrige traseene omtrent like konfliktfylt når det gjelder antall m<sup>2</sup> som blir berørt. II Ekebergåsen, I Lodalen og II Minneparken har spesielt stor konflikt mot nord. Alternativ I Lodalen har stor konflikt først og fremst pga. mange spor gjennom selve Minneparken og i områdene mot nord. Her er det blitt en radikal forverring i forhold til tidligere planer. Alternativ I Ekebergåsen har minst konflikt i de sentrale områdene ved Minneparken, men konflikten er stor på strekningen fra Bispegata til Saxegårdshagen der Østfoldbanen og en kombibane er tenkt lagt. Dersom det ikke blir lagt kombibane slik traseene viser, har dette

alternativet klart minst konflikt av alternativene som går gjennom Minneparken. Totalt sett har Loengalternativene I Loenga og II Loenga minst konflikt av alternativene med fredete levninger fra middelalderen.

Rangeringen blir etter dette som følger, dårligste alternativ først: II Ekebergåsen: -6, I Lodalen: -5, II Minneparken: -4, I Ekebergåsen: -3, II Loenga: -2, I Loenga: -1.

#### 4.9.2 Konflikt med nyere tids kulturminner

Alle alternativene, med unntak av O-alternativet, medfører konflikt med nyere tids kulturminner.

Nyere tids kulturminner som er av nasjonal verdi, har størst verneverdi. Det er Oslo Bispegård (vedtaksfredet), Oslo Ladegård og Saxegården. Alle alternativene som berører disse, er konfliktfylte. I Lodalen, I Ekebergåsen, II Minneparken og II Ekebergåsen berører alle i større eller mindre grad Oslo Bispegård og Oslo Ladegård.

I Loenga og II Loenga berører ikke disse, men disse to berører muligens Saxegården. Ved justeringer kan dette antageligvis unngås. Forskjellen mellom disse er at bare II Loenga berører Lokomotivverkstedet i Bispegt 16 – det framtidige Middelaldermuseet. Ut fra kriteriet konflikt med nyere tids kulturminner av nasjonal verdi, er I Loenga det minst konfliktfylte, og II Loenga det nest minst konfliktfylte.

Nyere tids kulturminner regulert til spesialområde bevaring (PBL § 25.1.6) har formell vernestatus. Denne er likevel svakere enn vedtaksfredning etter Kulturminneloven. Følgende bebyggelse er regulert til spesialområde bevaring:

- Gamlebyen: St. Halvards plass 1, 2 og 3 (Oslo Bispegård)
- Loenga: Bispegata 16 (Lokomotivverkstedet)
- "flata" ned mot Lodalen: Inges gate 9 og 16 og Baglerstredet 4.

Alternativer som medfører riving av disse 7 objektene er konfliktfylte. Desto flere bygninger som blir berørt, desto mer konfliktfylt er alternativet. I Lodalen berører 6, I Ekebergåsen berører 4, I Loenga berører 1 (O), II Minneparken berører 6, II Ekebergåsen berører 6 og II Loenga berører 1. Ved justering kan I Loenga antageligvis unngå inngrep i Lokomotivverkstedet. Ut fra kriteriet spesialområde bevaring er I Loenga minst konfliktfylt. Deretter følger II Loenga og I Ekebergåsen. De tre resterende berører alle 6 av 7 objekter.

Kongelig resolusjon av 20.11.1992 om fylkesplan for Oslo sier at saker

som berører den unike og homogene murbebyggelsen fra 1800-tallet skal Riksantikvaren medvirke på samme måte som for fredete anlegg. Dette gjelder Oslo gate 7 og Oslo gate 14, St. Halvards plass 2 og St. Halvards gate 2. Alternativer som medfører riving av disse 4 objektene er konfliktfylte. Desto flere bygninger som blir berørt, desto mer konfliktfylt er alternativet. I Loenga og II Loenga berører ingen. I Ekebergåsen berører 1. I Lodalen og II Minneparken berører 2. II Ekebergåsen berører 4. Ut fra dette kriteriet er I Loenga og II Loenga de beste alternativene, mens II Ekebergåsen er det verste.

Flere av de nyere tids kulturminnene som ikke har noe formelt vern, har etter Byantikvarens registrering så stor kulturhistorisk eller arkitektonisk verdi at de søkes bevart. Flere av disse er oppført i Byantikvarens "Gule liste". Byantikvaren har vurdert i fremme reguleringsplaner med formål spesialområde bevaring for bebyggelsen nederst i Ekebergskrånningen og en del av bebyggelsen i Gamlebyen som ikke har noe som ikke har noe formelt vern. Følgelig er det avgjørende hvor mange objekter som blir berørt i disse to områdene i de ulike alternativene. I Loenga og II Loenga berører ikke noen nyere tids kulturminner i Ekebergskrånningen, på "flata" ned mot Lodalen eller i Lodalen. Disse berører også relativt få bygg i denne kategorien i Gamlebyen. I alternativ II Minneparken rives flere verneverdige hus i Ekebergskrånningen enn i noe annet alternativ. I alternativ II Ekebergåsen rives en større andel verneverdig bebyggelse i selve Gamlebyen enn i noe annet alternativ. Ut fra dette kriteriet er følgelig de Loengaalternativene de minst konfliktfylte.

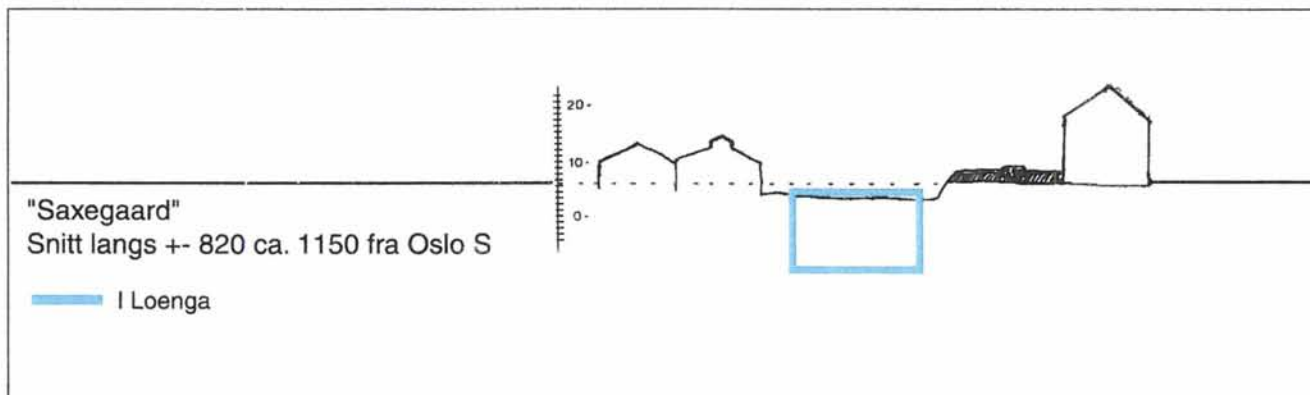
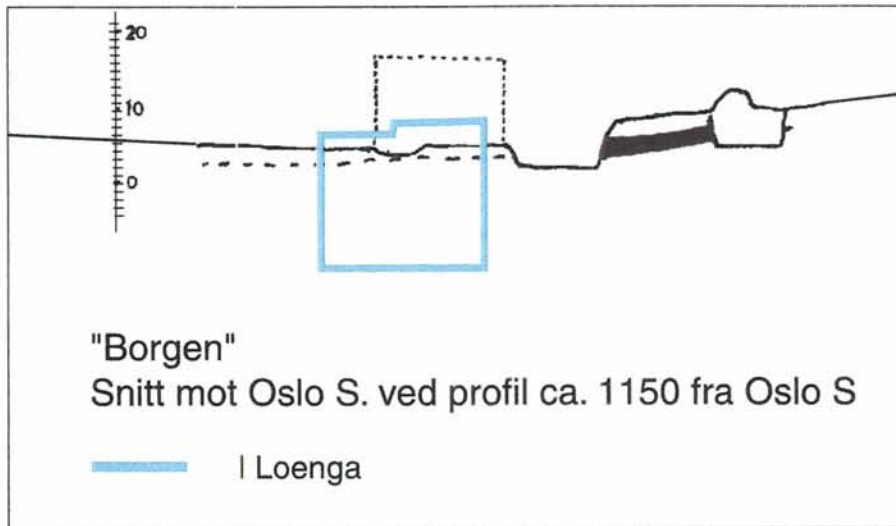
Ut fra en totalvurdering blir rangeringen slik; det dårligste alternativ først: II Ekebergåsen -6, II Minneparken -5, I Lodalen -4, I Ekebergåsen -3, II Loenga -2 og I Loenga -1.

#### 4.9.3 Konsekvenser for kulturmiljøet

Alle kulverttakene kommer i konflikt med dagens terreng ut fra de utarbeidete tegningene. Dagens Oslogate heller omtrent parallelt med Nordre strete i middelalderen. Her legger alle alternativene unntatt I Ekebergåsen opp til riving av Oslogate 7 og en forhøyning av terrenget her og i Oslogate. Forhøyningen vil være sterkt synlig og i det verste alternativet, II Ekebergåsen vil det måtte fylles ut masse videre mot nord som kan virke forstyrrende for bebyggelsen på østsiden av Oslogate. I Minneparken vil ruinene i vest måtte forhøyes opptil 1,5m. Alle alternativene forutsetter justeringer, verst er trolig I Lodalen og II Minneparken. Det er helt nødvendig at planene justeres, slik at det opprinnelige terrenget kan bibeholdes. Det vil være meget uheldig med en endring av høydene i en del murpartier og ikke andre. Siden flere ruiner ligger på sin opprinnelige plass og også blir urørt av tiltaket,



bl.a. Olavsklosterets østfløy under Bispegården, vil slike negative konsekvenser være uunngåelige.



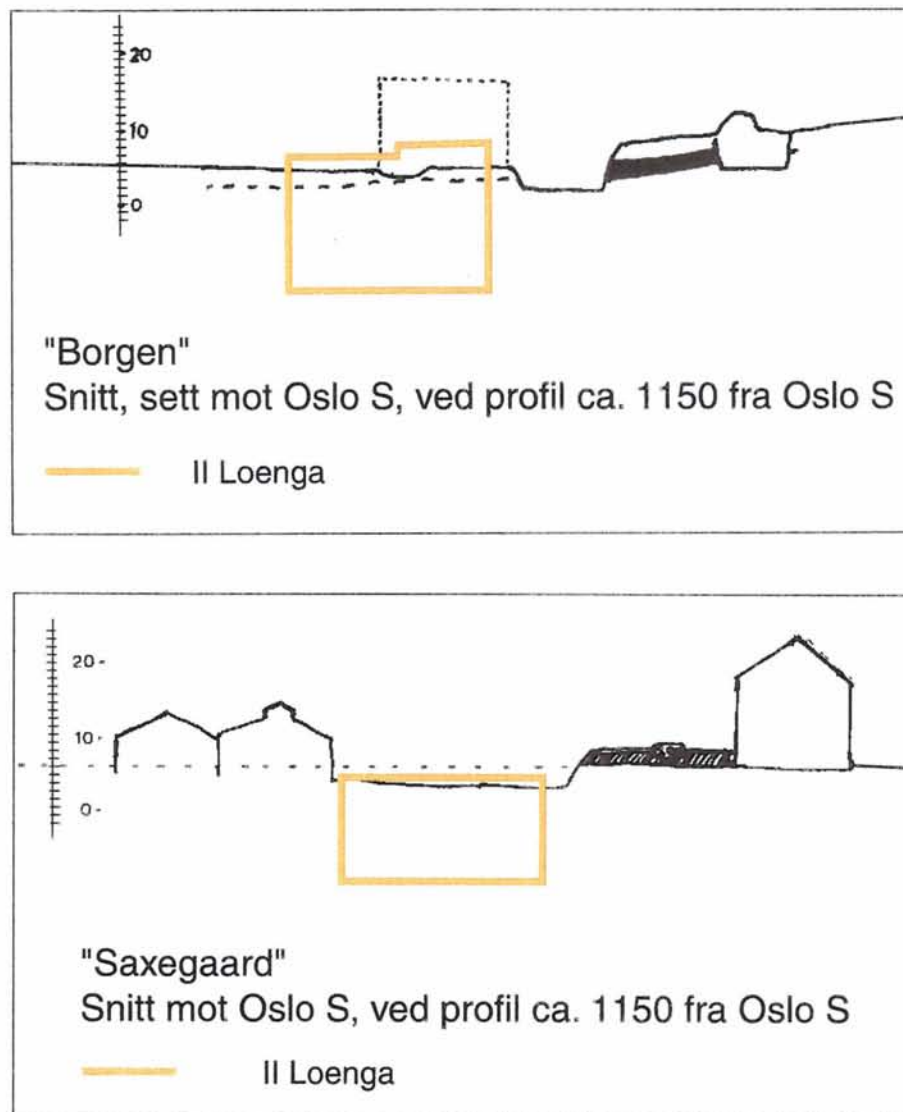


Fig. 37 To tenkte snitt øst - vest på Sørenga. Øverst sør for Borgen (Bispegata 12), nederst gjennom Lokomotivverkstedet og Clemenskirkenes ruiner. På snittene er markert antatt omfang av kulvert for alternativene I og II Loenga og antatt intakte kulturlag. Muligheten for rekonstruksjon av det opprinnelige terrenget over kulverttaket er stor.

Alternativ I Lodalen og I Ekebergåsen forutsetter øket trafikk gjennom jernbaneskjæringen fra Bispegata over Sørenga. Dette vil ha negative konsekvenser på kulturmiljøet i form av støy og større bredde, med mindre sporene blir lagt helt eller delvis i kulvert. En kulvert vil måtte ha et tak som ikke ligger høyere enn at terrenget skal kunne rekonstrueres jevnt skrånende over dette. Dette gjelder selvsagt I Loenga og II Loenga. Her er det god plass for rekonstruering av terrenget over kulverttaket.

Det er viktig å ta vare på det overordnede historiske landskap som Ekeberg og Gamlebyen til sammen representerer. Viktig i sammenheng med bevaringen av det historiske landskap er at siktlinjene ikke brytes. Videre må nevnes den forannevnte kontakt mellom by og utmark/gårdsbebyggelse.

#### 4.9.4 Konklusjon

For automatisk fredete kulturminner er det mest konfliktfylte alternativet II Ekebergåsen. Dette skyldes sportraseen sør for Oslo Ladegård. Denne omfatter også konflikt med bevarte intakte levninger av Oslo Bispeborg. II Ekebergåsen, I Lodalen og II Minneparken har spesielt stor konflikt mot nord. Alternativ I Lodalen har stor konflikt først og fremst pga. mange spor gjennom selve Minneparken og i områdene mot nord. Alternativ I Ekebergåsen har minst konflikt av alternativene som går gjennom de sentrale områdene ved Minneparken, men konflikten er stor på strekningen fra Bispegata til Saxegårdshagen der Østfoldbanen og en kombibane er tenkt lagt. Dersom det ikke blir lagt kombibane slik traseene viser, har dette alternativet klart minst konflikt av alternativene som går gjennom Minneparken. Totalt sett har Loengalternativene I Loenga og II Loenga minst konflikt av alternativene med fredete levninger fra middelalderen. Disse berører bare levninger under og sør for Bispegata. Meget er her fjernet ved byggevirksomhet på 18- og 1900-tallet, med det er store usikkerheter når det gjelder omfanget vest for dagens spor gjennom Klypen sør for Bispegata.

Rangeringen er som følger, dårligste alternativ først: II Ekebergåsen: -6, I Lodalen: -5, II Minneparken: -4, I Ekebergåsen: -3, II Loenga: -2, I Loenga -1.

For nyere tids kulturminner er I Loenga det minst konfliktfylte og II Loenga det nest minst konfliktfylte alternativet. De berører ikke de mest verneverdige bygningene ( det forutsettes at disse alternativene ikke berører Saxegården). De berører heller ikke bebyggelsen i Ekebergskråningen og i Lodalen. II Loenga berører Lokomotivverkstedet – det foreslåtte nye middelaldermuseet. Alle alternativene som berører Bispegården er meget konfliktfylte; dvs I

Lodalen, II Minneparken og II Ekebergåsen. Demontering og gjenoppbygging av nordfløyen av Oslo Ladegård er meget konfliktfylt hvis inngrepet blir større enn det som ble gjort i 1920-årene. Det gjelder alternativene I Lodalen, I Ekebergåsen, II Minneparken og II Ekebergåsen. II Ekebergåsen er det værste alternativet; det berører de mest verneverdige bygningene rundt Minneparken og i Lodalen. II Minneparken er nest verst på grunn av verneverdig bebyggelse rundt Minneparken og husene i Ekebergskråningen. I Ekebergåsen og I Lodalen inntar en mellomstilling. Av disse er I Ekebergåsen minst konfliktfylt i forhold til nyere tids kulturminner.

Rangeringen blir, dårligst alternativ først: II Ekebergåsen -6, II Minneparken -5, I Lodalen -4, I Ekebergåsen -3, II Loenga -2 og I Loenga -1.

Av varige konsekvenser for kulturmiljøet i Gamlebyen vil Loengaalternativene gi minst negative virkninger og være positive for realiseringen av en middelalderpark. Alle de øvrige alternativene vil forårsake fjerning av verneverdig bebyggelse, endringer i terrengforholdene og problemer for rekonstruksjon av ruiner og middelaldermiljøer. I Ekebergåsen forårsaker færrest negative virkninger av disse.

I Loenga og II Loenga berører overhode ikke kulturmiljøet nederst i Ekebergskråningen og på flata ned mot Lodalen. Følgelig er disse to alternativene de beste. Alternativ II Minneparken sanerer flest hus, og er det verste for dette kulturmiljøet.

Trærne i nordenden av Gamlebyen gravlund utgjør et viktig visuelt og opplevelsesmessig skille mellom gravlunden og Dyvekes vei. I de alternativene hvor vegetasjonen må fjernes, vil det ta ca 10 år før ny vegetasjon har tilsvarende virkning. I Loenga og II Loenga medfører ingen inngrep og er følgelig best. II Minneparken og II Ekebergåsen er de verste alternativene for dette kulturmiljøet.

## 5. Klarlegging av lovbestemt kulturminnetiltak

### 5.1 Arkeologiske undersøkelser, omfang

Arkeologiske undersøkelser i et så komplisert og stort område som Gamlebyen er både tid- og kostnadskrevende. Grovt sett består de arkeologiske undersøkelsene av følgende grovt skisserte arbeidsoppgaver:

- 1-Gjennomgang og tilrettelegging av dokumentasjonsmateriale fra tidligere undersøkelser, spesielt Fischers utgravninger. Planlegging av arkeologisk metode, infrastruktur, bemanning, fremdrift og etterarbeid
- 2-Forberedende arbeider, som inngjerding, kontor og innkvartering, omlegging av trafikk, innledende fjerning av moderne levninger, massetransport, evt. telt, organisering av funnmottak etc.
- 3-Arkeologisk utgraving inkl. massetransport ut av feltet og ut av området, dokumentasjon av levningene, evt. merking av levninger som skal ivaretas, innsamling av levninger, feltkonservering, flytting og lagring av bygningsfunn som skal ivaretas, publikumstiltak i form av omvisninger, utstillinger og foredrag, populær dokumentasjon.
- 4-Etterarbeide i form av arkeologisk analyse og sammenstilling av rapport, naturvitenskapelige analyser, konservering av gjenstander og andre levninger, ordning og magasinering av ivaretatte levninger, evt. tilbakeføring og oppmuring av ivaretatte levninger, evt. markering på overflaten av levninger funnet ved utgravningene.

Planleggingen og det forberedende arbeidet vil ta minst 1/2 år for hvert enkelt område. Det forutsettes at det da er klart hvor det er bevart kulturlag gjennom prøveboringer og prøvegravninger eller på annen måte.

Arkeologisk utgraving bør foregå i sommerhalvåret, helst fra og med mai til og med september. Utgraving utenom denne tiden fører med seg problemer som tele, meget nedbør og for vinterhalvåret fra november til april frost og sne som fordrer graving i telt med oppvarming. Slik graving i telt er uheldig av flere grunner. Erfaringer med graving i telt om vinteren er gjort ved utgravninger på Sørenga i 1992-93, i Kjøpmannsgaten i Trondheim i 1995-96 og på Domkirkeruinen på Hamar i 1996-98. Viktigst er at levninger kan ødelegges pga. frost i kantene på et telt, ved transport av levninger til og fra teltet osv. Svært negativt er også at kunstlys generelt gir dårligere muligheter til å se farveforskjeller i jordlag nødvendige for tolking av laginndeling og lagrekkefølge. Andre ulemper med telt er temperaturen og temperaturforskjellene og de krav dette stiller til påkledning. Uansett vil tidsbruken og ressursene være betraktelig

høyere enn for en sommergravning. Trolig er bygningsarkeologiske undersøkelser de som best egner seg til å gjøres i telt.

Et stort problem er mangelen på faglig kvalifisert personale når de arkeologiske utgravningene får så stort omfang som her. Hittil er i Gamlebyen ikke vært utgravninger på felt over  $1000\text{m}^2$ , og slike felt er blitt utgravd i løpet av 2 eller 3 år. I Trondheim er det gravd et felt på hele  $3250\text{m}^2$  i løpet av til sammen 9 år (Christophersen 1985:1). Generelt tar det lengre tid desto tykkere kulturlagene er og desto mer kompliserte de er i form av lagrekkefølge etc. Forutsatt at kubikkinnholdet er det samme, vil det ta lengre tid å grave ut et lite felt med tykke kulturlag enn et stort med tynne kulturlag dersom kompleksiteten er det samme. Grovt sett kan det regnes med fjerning av  $\text{ca. } 0,2\text{m}^3$  pr. dag pr. person i gjennomsnitt ved utgravninger i Oslo.

Et stort problem med så store utgravninger vil være tilgangen på kvalifisert arbeidskraft, spesielt ved selve feltarbeidet. De grove tidsanslagene som gjøres nedenfor gjelder for hvert enkelt område isolert uten at det er tatt hensyn til knappheten på arbeidskraft.

### **5.1.1 Området mellom Bispegården og Ladegården, Søndrekorridor.**

#### **Oslogate 3 og 7**

Området Oslogate 7 er uproblematisk adkomstmessig, og en arkeologisk utgravning kan gjennomføres uavhengig av kollektivtransport og øvrig kommunikasjon. Kulturlagsdybden er mellom 0,2 og 1,2m, svært usikker. Utgravninger på området Oslogate 3 inkl. innkjørselen til jernbanelområdet fra Oslogate kan være mer komplisert. Det er regnet med noe kulturlag under kjelleren i Oslogate 7. Disse må naturlig utgraves som et eget felt. Det må gjøres forundersøkelser for å få mer nøyaktig oversikt over kulturlagenes omfang her. Alternativene I Loenga og II Loenga berører ikke området. I Lodalen: Nordre spor Follo-porten går relativt dypt ned og langt mot nordøst. Dersom det ikke kan stå igjen kulturlag mellom sporene vil totalt. maksimalt  $1700\text{m}^2$  bli utgravd i en dybde av  $\text{ca. } 0,2\text{-}1,2\text{m}$ , dvs.  $\text{ca. } 1600\text{m}^3$ .

I Ekebergåsen: Opptil  $300\text{m}^2$  med  $0,2\text{-}1,2\text{m}$  dybde.  $\text{Ca. } 250\text{m}^3$ .

II Minneparken: Sporene går her dypt og berører alle kulturlevninger som måtte finnes i traseen.  $\text{Ca. } 1200\text{m}^2$ , dybde  $0,2\text{-}1,2\text{m}$ . I alt  $\text{ca. } 1150\text{m}^3$ .

II Ekebergåsen: Sporene går for dette alternativet ikke så dypt, og det er derfor ikke regnet med utgravninger lengst nordvest på tomtene. Det er ikke regnet med at det er mulig å beholde kulturlag mellom sporene som her har noe avstand. I tilfelle vil arealet kunne minskes noe. Det er beregnet til  $1500\text{m}^2$ , dybde  $0,2\text{-}1,2\text{m}$ , dvs.  $\text{ca. } 1400\text{m}^3$ .

**Konklusjon:** Alle de nevnte alternativene utenom I Ekebergåsen kan komme i konflikt med østre ringmur i bispeborgen. Denne er det aktuelt å rekonstruere på plass. Sannsynligvis kan utgravningene her selv for det mest omfattende alternativet gjøres ferdig i løpet av et år, maksimalt to. For alternativ I Lodalen og II Ekebergåsen kan det være mulig å grave arkeologisk en del av området mens det etter forutgående arkeologisk undersøkelse gjøres anleggsarbeide på den andre delen.

### **Oslogate**

Trikketraseen for Ljabrutrikken forutsettes flyttet og feltet må utgraves i 2 eller flere etapper. Kulturlagsdybden er mellom 1,5 og 2m, og toppen av kulturlagene er rundt 1m under topp gatenivå. Fordi det i gaten er en del grøfter for avløp, telekabler etc. vil feltene også av den grunn bli oppdelt, og det vil bli en del praktiske og forsinkende omstendigheter. Det er ikke aktuelt å starte anleggsarbeidet før hele området er arkeologisk utgravd. Alternativene I Loenga og II Loenga berører ikke området.

I Lodalen: Ca.600m<sup>2</sup> med gjennomsnittlig 1,7m dybde.

I Ekebergåsen: Ca.100m<sup>2</sup> med 2m dybde. Her vil det være aktuelt med prøvegraving for å finne det nøyaktige omfanget av kulturlag som blir berørt.

II Minneparken: Ca.450m<sup>2</sup> med gjennomsnittlig 1,7m dybde.

II Ekebergåsen: Ca.700m<sup>2</sup> med gjennomsnittlig 1,7m dybde.

**Konklusjon:** Alle alternativene unntatt I Ekebergåsen forutsetter store og kompliserte arkeologiske utgravninger som sammen med utgravningene på St.Hallvards plass inntil Oslogate neppe kan utgraves på mindre enn 2 gravningssesonger, dvs. 1,5 år. Alt. I Ekebergåsen vil bli ferdig på 1 sommersesong.

### **Bispeborgen, nordfløy og østfløy**

Arkeologiske arbeider kan foregå her samtidig med anleggsarbeide andre steder. Utgravningsmasser og bygningsstein forutsettes fjernet gjennom Ladegårdens have. Dersom dette ikke er mulig, må det skje til dagens jernbanespor, eller ved at det skaffes transportmuligheter over dagens tunneltak ved at "Bisp Nicolas kapell" demonteres og/eller at deler av Ladegårdens nordfløy demonteres. For arkeologiske utgravninger i østfløyen sør for dagens kulvert må trolig denne fløyen demonteres, med mindre det er mulig å grave i kjelleren. Dette er ikke gunstig faglig . Alternativene I Loenga og II Loenga berører ikke området.

I Lodalen: Det rekonstruerte "Bisp Nicolas kapell" må rives. I nordfløyen forutsetter traseen dessuten nedtaking av både murene i vestrommet (C1) i toromsbygningen og bygningsrestene vest for denne, og dessuten av de bevarte delene av nordre ringmur. I Bispeborgens østfløy krever traseen arkeologisk utgraving av

mesteparten av den nåværende Ladegårdens nordfløy med fjerning av eventuelle bygningsrester her. Disse vil utvilsomt i alle fall omfatte deler av østre ringmur. I begge fløyene kan riving av murene først skje etter arkeologisk utgraving og detaljert dokumentasjon. Det kan være aktuelt å flytte større murpartier i blokk, men dette krever en like detaljert dokumentasjon som vanlig riving. I begge tilfeller vil det trolig bli krevd at ruinene blir rekonstruert oppå taket av kulverten. Rekonstruksjonene vil kunne fremstå som ruiner tilsvarende dagens bygningsrester eller gjenkapes med hvelv tilsvarende dagens "Bisp Nikolas kapell". Ved flytting av murer i blokk vil deler av originaliteten fortsatt være i behold, og de gjenkappede ruinene vil kreve vernebygg for å sikre kildeverdien.

I Ekebergåsen: Alternativet innebærer de samme arkeologiske undersøkelsene som I Lodalen.

II Minneparken: Ut fra kartmaterialet er det ikke opplagt at det må omfattende arkeologiske undersøkelser til her. Men ut fra vurderinger om forskyvning av sporene og utskifting av kulvert er det rimelig å regne med tilsvarende omfang for de arkeologiske undersøkelsene som for I Lodalen.

II Ekebergåsen: Alternativet omfattes av de samme vurderingene og innebærer de samme arkeologiske undersøkelsene som I Minneparken.

Konklusjon: Alle de fremlagte forslagene til traseer vil kreve utgravninger, dokumentasjon og fjerning av mesteparten av de bevarte bygningsrestene i Bispeborgens nordfløy og hele nordre parti i Bispeborgens østfløy. Det vil trolig inngå krav om at ruinene blir rekonstruert oppå taket av kulverten. Bispeborgens såkalte vinterhall i østfløyen vil ikke bli direkte berørt, og det må gjennomføres tiltak som sikrer at denne ikke tar skade under arbeidene.

### **St.Hallvards plass.**

Kulturlagene på plassen er ca.2m tykke, mens det under St.Hallvards plass 2 kan være ca.0,5m, men med mulighet for dypere nedgravninger. Det er også mulig at alle kulturlag er fjernet. For alt. I Lodalen, II Minneparken og II Ekebergåsen er utgravningsomfanget på St.Hallvards plass det samme, mens arealet under St.Hallvards plass 2 ut fra tegningene varierer. Her er det imidlertid liten grunn til å la et mindre område stå igjen pga. faren for uttørking. Også dette regnes altså som likt for de tre alternativene. I bakgården for St.Hallvardsgate 2, inn mot Olavsklosteret er det et område som må utgraves for noen av alternativene ut fra tegningene. Alternativene I Loenga og II Loenga berører ikke området.

I Lodalen: 100m<sup>2</sup> på St.Hallvards plass, 120m<sup>2</sup> under St.Hallvards plass 2

I Ekebergåsen: Muligens inntil 20m<sup>2</sup> på St.Hallvards plass

II Minneparken: 100m<sup>2</sup> på St.Hallvards plass, 120m<sup>2</sup> under St.Hallvards plass 2, kanskje 20m<sup>2</sup> i bakgården.



II Ekebergåsen: 100m<sup>2</sup> på St.Hallvards plass, 120m<sup>2</sup> under St.Hallvards plass 2, kanskje 30m<sup>2</sup> i bakgården.

Konklusjon: St.Hallvards plass vil måtte graves samtidig med tilstøtende deler av Oslogate, mens evt. kulturlag under St.Hallvards plass 2 kan graves separat. De sistnevnte kan ta inntil en sommersesong, muligens betydelig mindre. Området i bakgården må undersøkes samtidig med Olavsklosteret.

### **Olavsklosteret**

Meget av kulturlagene er fjernet, men det er betydelige urørte lag igjen, samt stein- og teglmurer, samt fundamenter for disse. Det kan også være eldre murer, og i korsgangen er det sannsynlig med funn av begravelser. Nedenfor er brukt betegnelser på de forskjellige rommene etter Fischer og Hommedal (Hommedal 1986). Samtlige alternativer som går gjennom Minneparken berører Olavsklosteret. Alternativene I Loenga og II Loenga berører ikke området.

I Lodalen: Traseen forutsetter fjerning av dagens rekonstruerte kirkeruin i klosterets sørflyøy (N, O og P). Forslaget forutsetter også arkeologisk utgravning og fjerning av den delen av sørflyøyen som fremdeles er original, dvs. nordmuren i klosterkirken og et parti langs denne murens sørside og i klosterkirkens kor (P). I resten av klosteranlegget forutsetter traseen fullstendig utgravning, dokumentering og fjerning av mesteparten av søndre og deler av vestre klostergang (L) med tilgrensende del av klosterhaven (M) og dessuten av mesteparten av vestflyøyen (rom D, E og F) og det selvstendige gjesteherberget (rom K) vest for vestflyøyen. Den originale delen av trappen sør for denne bygningen og opp til vestflyøyens rom D må også fjernes. Murene er alle fremgravd ned til gulvnivå og delvis ned i fundamentnivå. En fullstendig utgravning med undersøkelse av murfundamentene ned til steril bakke må gjennomføres der dette ikke alt er gjort. Under murfundamentene i sørvestre del må det ventes pelefundamenter. I vestflyøyen og rom K omfatter arbeidet også en fullstendig undersøkelse av de påviste murrestene eldre enn den nåværende flyøyen. Målet må her være å få klargjort om disse bygningsrestene er del av en eldre vestflyøy eller hører sammen med det eldste kongelige anlegget i sørflyøyen, slik det er satt fram en hypotese om (Hommedal 1986: 180; 1987: 138). I klostergangen må det forventes en del funn av graver. Arkeologisk utgravning er nødvendig i et område på ca.600 m<sup>2</sup>. Dybden varierer fra ca. 0,1 til 1,0 m. Forslaget forutsetter gravning like inntil den bevarte østflyøyen (Bispegården) i klosteret, og det vil bli stilt store krav til sikkerheten for denne bevarte bygningen.

I Ekebergåsen: Traseen forutsetter et mindre inngrep enn I Lodalen. Forslaget får samme konsekvens for den rekonstruerte delen av sørflyøyen. Derimot kreves det bare fjerning av vestligste del av

nordmuren i fløyen, med sørvestre hjørne av klostergangen (L). I vestfløyen må deler av det sørligste rommet (D) fjernes, og likeledes søndre del av rom K vest for vestfløyen. Det gjelder de samme konsekvenser som for I Lodalen når det gjelder de eldre murrestene i vestfløyen og rom K. Arkeologisk utgravning er nødvendig i et område på fra ca. 100m<sup>2</sup> opp til 250m<sup>2</sup> avhengig av grensen for kulverten mot nord og dens konstruksjon Dybden på lag og levninger som skal utgraves varierer fra ca. 0,1 til 1,0 m. Traseen har større avstand til den bevarte østfløyen (Bispegården) i klosteret, og stiller ikke samme krav som I Lodalen til sikring av denne bygningen.

II Minneparken: Traseen forårsaker omtrent de samme arkeologiske undersøkelsen av klosteranlegget som alternativ I Lodalen. Arkeologisk utgravning er nødvendig i et område på ca. 600m<sup>2</sup>. Dybden varierer fra 0,1m til 1,0m.

II Ekebergåsen: Traseen medfører store arkeologiske undersøkelser i Olavsklosteret. Forslaget forutsetter fjerning av dagens rekonstruerte kirkeruin i klosterets sørfløy (N, O og P). Dessuten forutsetter det arkeologisk utgravning og fjerning av den delen av sørfløyen som fremdeles er original, dvs. nordmuren i klosterkirken og et parti langs denne murens sørside og i klosterkirkens kor (P). I resten av klosteranlegget forutsetter traseen fullstendig utgravning, dokumentering og fjerning av hele søndre og mesteparten av vestre klostergang (L) med tilgrensende del av klosterhaven (M). Dessuten av hele vestfløyen (rom D, E, F og G) og det selvstendige gjesteherberget (rom K) vest for vestfløyen. Den originale delen av trappen sør for denne bygningen og opp til vestfløyens rom D må også fjernes. Murene er alle fremgravd ned til gulvnivå og delvis ned i fundamentnivå. En fullstendig utgravning med undersøkelse av murfundamentene ned til steril bakke må gjennomføres der dette ikke alt er gjort. I vestfløyen og rom K omfatter arbeidet også en fullstendig undersøkelse av de påviste murrestene eldre enn den nåværende fløyen. Målet må her være å få klargjort om disse bygningsrestene er del av en eldre vestfløy eller hører sammen med det eldste kongelige anlegget i sørfløyen, slik det er satt fram en hypotese om (Hommedal 1986: 180; 1987: 138). I klostergangen må det forventes en del funn av graver. Arkeologisk utgravning er nødvendig i et område på ca. 675 m<sup>2</sup>. Dybden varierer fra ca. 0,1 til 1,0 m. Forslaget forutsetter fjerning eller undergravning av sørvestre hjørne av den bevarte østfløyen (Bispegården) i klosteret, og må av denne grunnen betraktes som urealistisk. Ved en justering av sporene mot sør vil et mindre område bli berørt.

Konklusjon: Alle de fremlagte forslagene til traseer vil kreve utgravninger, dokumentasjon og fjerning av store deler av Olavsklosterets ruiner. Alle forslagene krever fjerning av den rekonstruerte klosterkirkeruinen, og likeledes utgravning og

fjerning av den nordre delen av klosterkirken som fremdeles ligger in situ. Forslagene krever også utgravning og fjerning av deler av klostergangen med klosterhaven, vestfløyen og den selvstendige bygningen (K) vest for vestfløyen. Av forslagene forårsaker I Ekebergåsen de minst omfattende arkeologiske arbeidene. Forslag II Ekebergåsen må sees på som urealistisk i den form det er tegnet, da dette stiller krav til fjerning eller undergravning av den bevarte østfløyen (Bispegården) i klosteranlegget. Traseen må flyttes mot sør, noe som gjør omfanget av arkeologiske undersøkelser mindre. Trolig vil også I Lodalen og II Minneparken måtte justeres bort fra Bispegården og dermed medføre mindre omfattende utgravninger.

For transport vil det være aktuelt med adkomst fra St.Hallvards plass med temporær kjørerampe eller fra baksiden fra Oslogate. Det kan også teoretisk være mulig med adgang til jernbanesporet nærmest ruinen ved å lage hull i taket på denne.

### **St.Hallvardkirken og St.Hallvardskirkens kirkegård i Minneparken**

Alle alternativene som går gjennom Minneparken forutsetter arkeologiske undersøkelser av Hallvardskirken og kirkegården rundt denne. Meget av de middelalderske lagene og murene er fjernet, og en del murer er rekonstruerte, men i mesteparten av området vil det være nødvendig med regulære arkeologiske utgravninger, i tillegg til demontering og dokumentasjon av ruinene. Alternativene I Loenga og II Loenga berører ikke området.

I Lodalen: Nordre deler av nordre tverrskip i den romanske kirken, nordre kapell og mesteparten av høykoret med abside i den romanske kirken er utgravd tidligere, og bare deler av fundamentene er ikke dokumentert. Midtre og nordre del av den gotiske korutvidelsen er tidligere fremgravd. Her er ikke fundamenter og begravelser undersøkt. Deler av kirkegården nord og øst for Hallvardskirken er undersøkt arkeologisk. Til sammen ca. 1800m<sup>2</sup>, dybde mellom 0,5 og 1,5m.

I Ekebergåsen: Det må gjennomføres arkeologiske utgravninger i mesteparten av kirken. I den romanske delen gjelder dette kor og nordre tverrskip, og også deler av skipet ved siden av de som er fjernet tidligere pga. kulvert for Østfoldbanen. Utgravningen må spesielt ta sikte på dokumentasjon av fundamentene og evt eldre bebyggelsesspor. I den gotiske korutvidelse blir midtre og søndre del berørt. Her er ikke fundamenter og begravelser undersøkt, og det gjenstår også bygningstekniske undersøkelser. Kirkegård sør og øst for Hallvardskirken må undersøkes arkeologisk. Til sammen ca. 1850m<sup>2</sup>, dybde mellom 0,5 og 1,5m.

II Minneparken: Store deler av kirken må undersøkes arkeologisk. Deler av kirkegården nord og øst for kirken er undersøkt arkeologisk. Til sammen ca. 1550m<sup>2</sup>, dybde mellom 0,5 og 1,5m.

II Ekebergåsen: Mesteparten av Hallvardskirken og deler av kirkegården må graves ut, tilsvarende II Minneparken, til sammen ca. 1500m<sup>2</sup>, dybde mellom 0,5 og 1,5m.

Konklusjon: Alle alternativene gjennom Minneparken vil kreve omfattende arkeologiske utgravninger og dokumentasjon, både av ruinene av Hallvardskirken og av begravelser inne i og utenfor denne. Imidlertid er deler av arealet ødelagt tidligere, og deler er ferdig utgravd i 1920-årene. Det vil fordre omfattende arkivstudier å vurdere dette nærmere.

### **St.Hallvardsgate**

Det er meget vanskelig ut fra tilgjengelige data å foreta vurderinger av tidsbruk og omkostninger for arkeologiske undersøkelser i dette området. Her vil prøveundersøkelser være ønskelig (se kap.3.1.4). Dersom det er ca.1m tykke kulturlag vil det minimum kreves en gravingssesong. De tykke moderne lagene over, tidligere kjellermurer og trafikken i St.Hallvardsgate og Dyvekes vei/Bispegata kan skape komplikasjoner og føre til at undersøkelsene tar lengre tid.

### **5.1.2 Området sør for Oslo Ladegård**

Av alle alternativene er det bare II Ekebergåsen som berører dette området øst for Klypen og nordre tomters spor.

II Ekebergåsen: Søndre spor i alt.II Ekeberg sør for Ladegården er tenkt gravd ned som åpen kulvert. Det er regnet med en bredde på traseen i den dybden der kulturlagene ligger på mellom 15 og 20m. Det vil måtte graves som en rekke separate utgravningsfelt.

-Bispeborgens sørfløy 700m<sup>2</sup>. Snitt 1m tykkelse. Dette feltet med bygningsrester av stein og tegl og komplisert stratigrafi vil etter alt å dømme at mer enn 1 år å grave ut, dokumentere og ta bort stein. Deler av området kan imidlertid være aktuelt for vinterarbeide under telt.

-Bispegata vest for Oslogate og nord for kjellerne i Bispegata 4 og 2 vil bli ett stort felt på ca. 380m<sup>2</sup>, 2m dypt. Rørgater og kabelgrøfter gjør feltet komplisert, og det er trolig at det må utgraves over 2 sommersesonger.

-Kjellerne i nr.4 og 2 må tømmes for å se om det er bevart arkeologiske levninger her, og disse må graves ut. Dette vil kunne gjøres på 2 - 3mnd.

-I Oslogate går det trikk som må legges om to ganger dersom den skal gå gjennom Oslogate. Dette området, som er på ca. 230m<sup>2</sup>, med 1,7m dype kulturlag må m.a.o. utgraves minimum i 2 omganger, slik som i Oslogate ved St.Hallvards plass. Trolig bør disse utgravningene koordineres.

-Oslogate 14 må rives. Det kan være kulturlag over et ca. 200m<sup>2</sup> stort område under denne bygningen og Oslogate 12. I bakgården er det et mindre område på inntil 180m<sup>2</sup> der det er 2m tykke kulturlag, men dog

noe forstyrrende grøfter. Dette området kan sannsynligvis graves i løpet av en feltsesong.

-St.Hallvardsgate 4 har kulturlag på gårdsplass og under bygninger uten kjeller på i alt 300m<sup>2</sup> i 1,7m gjennomsnittlig dybde. Dette kan kanskje graves i løpet av 1 sesong, men vil trolig ta to pga. div. murer og andre nedgravninger.

-I St.Hallvards gate er det et ca.80m<sup>2</sup> stort område med ant. i snitt 1m tykke lag som må utgraves. Det kan skje i løpet av en sesong eller noe mindre.

### 5.1.3 Området Klypen, Bispegata og tidligere Loenga bro

Arkeologiske utgravninger er bare mulig å beregne for alternativ I Ekebergåsen, I Loenga og II Loenga. Utgravninger som følge av midlertidige omlegninger av trafikken vil muligens måtte skje. Her må i tilfelle opplysninger i denne rapporten brukes som veiledning.

#### Bispegata

I Ekebergåsen: Området under Bispegata og på begge sider av denne som må graves ved omlegging av sporene er på ca.300m<sup>2</sup>. Kulturlagene er mellom 1,5 og 2m tykke, 2m i selve Bispegata. Imidlertid går det en del moderne ledningsgrøfter i området. Arkeologiske utgravninger her vil hindre biltrafikken i Bispegata, og det kan bli praktiske problemer i forhold til de dypere jernbanesporene. Trolig vil dette feltet ta 2 feltsesonger å grave ut.

I Loenga: Området som må utgraves er ca.1400m<sup>2</sup>. Det er gjort fratrekk for en bygning fra 1800-tallet der kulturlagene er ødelagt, men ikke for ledningsgrøfter. Kulturlagstykkelsen er beregnet til 2m.

II Loenga: Det utgravde området er ca.1600m<sup>2</sup>.

#### **Loenga bro**

I Ekebergåsen: Området under den nedrevne Loenga bro må graves arkeologisk. Ut fra kartplanene er det på strekningen sør til Kanslergata søndre del ca. 400m<sup>2</sup> med 1 til 2,1m tykke kulturlag. Arealet kan være noe mindre. Totalt blir det et stort felt som kanskje må graves ut i løpet av 2 sesonger. Tilgang til området må skje fra øst.

-Området sør for Kanslergata, vest for Clemenskirken er på hele 500m<sup>2</sup>, men de fredete lagene er tynnere, trolig i snitt ca.1m. På den andre siden vil det være begravelser fra middelalderen, og utgravning av slike vil kunne ta lang tid. Trolig vil hele området kunne graves i løpet av 2 år. Det må ikke nødvendigvis graves samtidig.

#### **Mellom Saxegården og Middelaldermuseet**

I Ekebergåsen: Området vest for Saxegården som må utgraves er på ca.300m<sup>2</sup>, men det er en del usikkerhet når det gjelder bevaring av lagene og deres tykkelse. Med 1m tykke kulturlag vil dette området kunne utgraves i løpet av en sesong.

I Loenga og II Loenga: Begge disse alternativene forutsetter samme utgravde flate som må utgraves. Denne er større enn I Ekebergåsen, inntil 1200m<sup>2</sup>. Kulturlagene er trolig 1m tykke eller mindre.

#### 5.1.4 Konklusjon arkeologiske utgravninger

Alle alternativene forutsetter store arkeologiske undersøkelser, større enn noen av dem som har vært i Oslo siden 1920-årene, og de vil måtte strekke seg over flere år. Dette setter formidable krav til organisering, infrastruktur og ikke minst til faglig ekspertise og metode.

Hvis vi går nærmere inn på områdene som skal utgraves og lager en flateberegning, samt et anslag over tykkelsen på kulturlagene, er det mulig å sannsynliggjøre hvor mange m<sup>3</sup> som må graves for de forskjellige alternativene. Tallene er svært usikre. Sannsynligvis vil det være ødelagt en del mer pga. grøfter etc. enn det er regnet med. På den andre siden vil det sannsynligvis bli noe større områder som blir berørt enn det som er markert på de tilsendte kartene pga. div. tilleggsarbeider for spunting, forstøtninger etc.

VOLUMBEREGNING ARKEOLOGISKE UTGRAVNINGER i m <sup>3</sup>						
	I Lodalen	I Ekeberg åsen	I Loenga	II Minne- parken	II Ekeberg åsen	II Loenga
Maksimum:	7365	6085	4400	6330	9585	5000
Minimum:	5775	3990	2600	4575	7975	3000

For alt. I Ekebergåsen er det i minimumssummen regnet med at det ikke blir nødvendig å grave i middelalderske kulturlag i og sør for Bispegata. Dette vil kunne skje dersom det ikke anlegges kombibane som tegnet og sporene for Østfoldbanen sammenfaller med dagens spor. Dette alternativet har da det minste volum av fredete levninger som må undersøkes arkeologisk av de alternativene som går gjennom Minneparken. Alternativene som går over Loenga forutsetter minst omfang av slike utgravninger.

For ingen av alternativene vil det bli nødvendig med mindre enn ca. 13.000 dagsverk feltarbeid. Dette vil si over 60 personer kontinuerlig i perioden 1/5 - 1/10 i to år, hvis utgravningene skal utføres i løpet av denne tiden. For alternativ II Ekebergåsen som omfatter mest

arkeologiske utgravning vil det kreve godt over 200 personer. Dette er sannsynligvis urealistisk, og det vil bli nødvendig å spre de arkeologiske undersøkelsene ut over lengre tid, både med noe vintergravning, men også flere sommersesongen, opptil 5.

## 5.2 Virkninger på omkringliggende levninger i byggeperioden

For å kunne vurdere virkningen av tiltaket på de omkringliggende kulturlagene er man avhengig av tilstrekkelige og pålitelige data om de naturlige forhold på stedet. I Gamlebyen er vi svært avhengige av data om grunnvannet og om de naturlige grunnforhold.

Med hensyn til grunnvannet er de tilgjengelige data utilstrekkelige og det er usikkerhet med hensyn til hva de foretatte poretrykksmålinger egentlig viser. Slik målingene er tatt er de etter vår oppfatning mer egnet til å viser porøsitet i leiren en selve poretrykket. For å kunne foreta en skikkelig vurdering av virkningene av anlegget på de omkringliggende levningene er det behov for mer opplysninger om følgende punkter (se også kap. om videre undersøkelser):

- det nøyaktige nivået på grunnvannsspeilet (det er tenkelig at det kan finnes flere)
- hvilken karakter har grunnvannsspeilet, er vannet stasjonært eller er det i bevegelse og i så fall hvilken retning beveger det seg ?
- evaluering av poretrykksmålinger i forhold til atmosfærisk trykk og nedbørsvariasjoner.

Med hensyn til de naturlige grunnforhold er det, iflg. innhentet opplysninger, mye som tyder på at leiren er lagdelt, med skråstilt lagdelinger. Det finnes også innslag av andre materialer, inkludert organisk materiale, i leiren. Leiren er p.g.a. dette tolket som delvis resultatet av en gammel leirras lengere opp i Alnaelva. Det er derfor nødvendig med opplysninger om følgende punkter:

- hvilken karakteristika har leiren?
- hva er gjennomtrengeligheten av leiren?
- hva er sammenskrumpingsgrad av leiren? Hva vil volumsreduksjonen være ved uttørking?

### Utgravningsperioden

Under den arkeologiske undersøkelse forut for anleggsarbeidet graver man seg ned gjennom de forskjellige kulturlagene. Ved endt utgravning blir de omkringliggende kulturlagene stående igjen som en

vegg langs sidene av selve utgravingsområdet. Disse kulturlagene blir dermed utsatt for tilførsel av surstoff og uttørring, noe som innebærer at nedbrytingsprosessen øker i fart. Hvor omfattende, dvs hvor langt inn, denne nedbrytning vil sprer seg har aldri vært undersøkt og er derfor uklart. Det er også uvisst om denne nedbrytning stopper opp etter at kulturlagene er dekket til eller om den fortsetter. Det er derfor uklart hvilken langtidsinnvirkning dette vil ha på kulturlagene som ligger omkring.

### Byggeperiode

Det er per i dag ikke avklart hvilken støtte anordning som skal brukes langs byggegropen. To alternativer er blitt nevnt, slissevegger og spunt. Den første er mer skånsom en den andre.

Dersom man bruker spunt må disse slås i lås og forankres på et eller annet vis. Bredden på inngrepet tyder på at det vil være meget vanskelig med tverravstivning. Dermed står man igjen med forankring enten i løsmassen eller i fjell ved hjelp av skråstag. Ved en slik dyp utgraving vil det være nødvendig med flere nivåer av stag, og de første må sannsynligvis ligge nært overflaten, kanskje allerede 2,00m under den. Med forankring i løsmasse bores slike stag oftest med en installasjonsvinkel av 20° eller 30°. Ved en installasjonsvinkel på 20° vil et område på ca. 3,00m utenfor spunten blir berørt der bunnen på kulturlagene ligger ca. 3,00m under overflaten, ca. 4,00m med en dybde på ca. 3,50m under overflaten og ca. 5,50m med en dybde på 4,00m under overflaten. Ved en installasjonsvinkel på 30° vil det berørte område blir ca. 2,00m ved 3,00m dybde, ca. 2,5m ved 3,50m dybde og ca. 3,50m ved 4,00m dybde. Med forankring i fast fjell vil installasjonsvinkelen være brattere, oftest 45°, dette gir et virkeområde på henholdsvis 1,00m, 1,50m og 2,00m ved festing i de forskjellige dybder. Tettheten på stagene er også av betydning i det at desto tettere de ligger desto større vil skadene på de omkringliggende kulturlagene dersom forankringen skjer fra punkter over bunnen av kulturlagene.

Hvis slissevegger skal brukes, betyr dette en seksjonsvis utgraving av en grøft i full dybde. Vanligvis graves det i slike tilfeller ned til fast fjell. Etterhvert fylles grøften med en *slurry* som utjevner trykket fra de omkringliggende massene og presser disse tilbake. Etter dette blir en armeringskorg senket ned i denne *slurryen*, denne fylles med betong under en dykket rørstøp. Betongen fortrenger *slurryen* som samles opp for gjenbruk. Når slisseveggene er ferdig støpt, begynner utgravningen mellom disse. Veggene må etterhvert forankres. Dette gjøres med å bore i en 45° vinkel gjennom betongen, de omkringliggende massene og inn i fast fjell. Avhengig av hvor forankringen begynner kan den ha den samme innvirkning som for forankring av spunt i fast fjell.



Det er klart at et såpass stort inngrep vil ha en negativ innvirkning på grunnvannsstanden. Den vil trolig blir senket med flere meter. Dette fører til at det frie vannet i leiren forsvinner og man vil få en langsom uttørking av den. På sikt vil dette ha negative konsekvensene for trefundamenter, f.eks. trepeler slått ned i leiren, slik som det finnes under ruinene av Olavskirken og av Bispeborgen. Disse vil etterhvert bli nedbrutt.

Hvordan en senking av grunnvannsstanden vil virke inn på kulturlagene er langt mer usikkert. Som tidligere nevnt er det blitt hevdet at høy kapillar stighøyde er en fordel fra et arkeologisk synspunkt. Undersøkelsene foretatt i Trondheim viser at i mange tilfeller er det lite eller ingen forbindelse mellom kulturlagene og grunnvannsspeilet (Reed 1997:9). Her er det trolig at det høye organisk innholdet i kulturlagene som fører til at det bindes opp tilstrekkelig vann for å sikre at de bevares og samtidig opprettholder de anaerobe forholdene.

Det er indikasjoner på at senkingen av grunnvannsspeilet ikke nødvendigvis vil ha de store konsekvensene for kulturlagene. Det er tegn som tyder på at det høye organiske innholdet i kulturlagene klarer å binde opp tilstrekkelig med vann til å sikre at de blir bevart. Dette er tydeligst på St. Halvardsplassen hvor det er antydning at den eksisterende jernbanetunnel kan ha senket grunnvannsspeilet med mellom 1,00m og 3,00m. Her er kulturlagene som er undersøkt knappe 5,00m N for tunneltraseen godt bevart. Det kan tenkes at kulturlagene kan være mer følsomme overfor inngrep som skjer etter en slik grunnvannssenkning.

### **5.2.1 Sammenfatning virkning på omkringliggende levninger**

I svært mange områder i Gamlebyen er kulturlagene bevart i flere meter tykke lag. I de surstofffattige, fuktige omgivelsene med bl.a. bevart trevirke, lær og tekstiler er det en fin balanse som har opprettholdt disse forholdene i så mange hundre år. Denne balansen kan lett forstyrres ved inngrep i jorden. Dessverre vet vi for lite til kunne forutsi hva som vil skje. Dette skyldes både manglende målinger over tid i Gamlebyen og generelt for lite kunnskap om et felt som det såvidt er begynt å forskes på internasjonalt. Under utgravningsperioden, både den arkeologiske og ikke minst for kulverten, vil kulturlagene i feltveggene bli utsatt for tilførsel av surstoff og uttørking, noe som innebærer at nedbrytningsprosessene øker i fart. Trolig vil grunnvannsstanden bli senket med flere meter. Dette vil på sikt få negative konsekvenser for ikke bare levninger av trebygninger og gjenstander og andre levninger av organisk materiale. Hvor lang innover fra nedgravningen de negative virkningene vil rekke, er svært usikkert, men hvis skaden først er skjedd, er det

vanskelig å rette den opp. Senking av grunnvannstanden har også svært negative konsekvenser for trefundamenter under steinkonstruksjoner. Dette gjelder ikke minst under Olavsklosteret og Bispeborgen. De vil trolig ikke bli akseptert av kulturminnemyndighetene at østfløyen i Olavsklosteret (Bispegården) eller Bispegårdens østfløy (Oslo Ladegård) får omfattende setningsskader. Det er svært sannsynlig at setningsskader vil oppstå på disse ved realiseringen av Minneparkalternativene, kanskje unntatt I E. Skader er sannsynlige på Saxegården for Loengalternativene.

### 5.3 Nyere tids kulturminner

For nyere tids kulturminner er det på det nåværende tidspunkt vanskelig å si noe om konkrete lovbestemte kulturminneverntiltak.

Kulturminneloven sier at for fredete bygninger, anlegg m.v. må ethvert tiltak og endring utover vanlig vedlikehold meldes og godkjennes fra de antikvariske myndigheter. Store forandringer eller riving er utelukket, unntatt med meget eksepsjonelle grunner.

Direkte berørte fredede bygninger i tiltaksområdet er kun Bispegården (St. Halvards plass 3). Ladegården var tidligere i statens eie og administrativt fredet. Med eierskiftet falt fredningen bort. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av Ladegården, og bygningen må behandles tilsvarende. Det samme gjelder for Saxegården. Byantikvaren vurderer vedtaksfredning av denne.

Plan- og bygningsloven sier at uttaleser fra kulturminneforvaltningen skal innhentes for områder regulert til spesialområde – bevaring. Kulturminneforvaltningen har innsigelsesrett. Spørsmålet om bevaring eller riving, er en oppgave som forvaltningen skal avgjøre.

Direkte berørte reguleringsområder med formål bevaring, er hele Minneparken inklusiv St. Halvards plass 1 og 2. Det samme gjelder deler av forstadsbebyggelsen i Inges gate og Baglerstredet. Deler av tidligere E 18 mellom Bispegata og tidligere Loenga bru, er regulert til spesialområde-bevaring. Deler av området vest for Klypen rundt den tidligere lokomotivstallen ble våren 1998 regulert til spesialområde-bevaring.

Vedtatte kongelige resolusjoner skal være førende for den videre arealplanlegging innenfor det området som den omfatter. Kongelig resolusjon av 20. november 1992 om fylkesplan for Oslo peker på byens unike og homogene murgårdsbebyggelse fra 1800-tallet. Resolusjonen sier at utviklingen i bl.a. Gamlebyen og Ekebergskrånningen skal ta hensyn til murgårdsbebyggelsen og de

antikvariske og historiske interessene som knytter seg til dem. Riksantikvaren vil for saker i dette området medvirke på samme måte som gjelder for fredede anlegg.

Plan- og bygningsloven sikrer gjennom bestemmelsene om konsekvensutredninger medvirkning av kulturminneforvaltningen i utrednings- og planprosessen.



## 6. Beskrivelse av avbøtende tiltak

Dette omfatter bl.a. forhold knyttet til dokumentering, midlertidig nedtagning, midlertidig eller permanent flytting, reparasjon, restaurering, gjenoppbygging, istandsetting av bygninger, anlegg og ruiner.

### 6.1 Rekonstruksjon og markering av konstruksjoner fra middelalderen

#### 6.1.1 Nedtaking, lagring og gjenoppmuring av ruiner

En detaljert gjennomgang av dokumentasjonsmaterialet fra de tidligere undersøkelsene i Bispeborgen, Olavsklosteret og Hallvardskirken vil være en viktig og helt nødvendig del av tilretteleggingen for arbeidet med bygningsrestene. Det er en forutsetning for et effektivt feltarbeid med ruinene at dette eldre materialet er tilgjengeliggjort. Dette gjelder først og fremst materialet fra Gerhard Fischers undersøkelser fra 1917 til 1935, men også fra senere undersøkelser i anleggene. Fischer-materialet, som nå for det meste ligger i Riksantikvarens arkiv, omfatter rapporter, ubearbeide dagbøker, fotografier og oppmålingstegninger (Hommedal 1990). Først en detaljert gjennomgang av dokumentasjonsmaterialet vil gi et tilnærmet fullstendig og nødvendig bilde av originale, restaurerte og fjernede bygningsrester. Ut fra erfaringer med tilsvarende arbeid vil det være naturlig å regne med ett årsverk til denne gjennomgangen. Arbeidet bør resultere i en rapport som det kan tas utgangspunkt i ved de videre bygningsarkeologiske undersøkelsene.

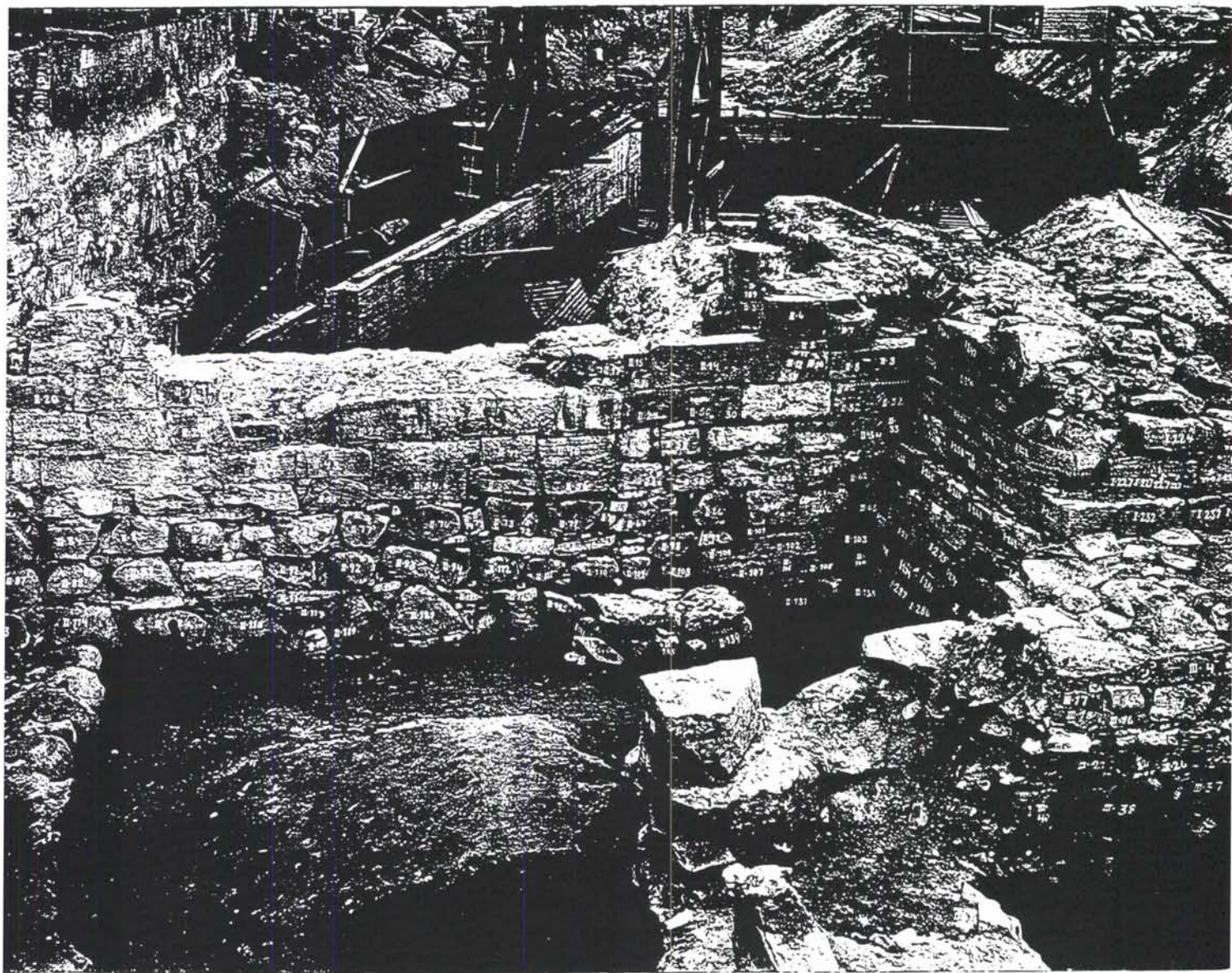
De bevarte bygningene og ruinene i stein fra middelalderen er inndelt i fire kategorier (kap.3.1.3).

Kategori 1. bevarte steinbygninger omfatter Olavsklosterets østfløy og "Vinterhallen" (rom M) i Bispeborgens østfløy. Dette er de eneste stående bygningene fra det gamle Oslo og må under alle omstendigheter vernes fra inngrep og skadevirkninger.

Det må forutsettes krav om at Olavsklosterets østfløy og Bispeborgens "vinterhall" ikke blir direkte berørt av arbeidene. Det må også utarbeides planer for vern av disse særdeles viktige bygningene mot skadevirkninger i anleggsperioden. I forbindelse med arbeidet med tunnelene i 1920-årene oppstod det setninger og sprekkdannelser i Olavsklosterets østfløy, og en må ta forholdsregler mot at noe tilsvarende kan skje under de kommende arbeidene. Fundamentene under sørmuren og sørvestre hjørne i Olavsklosterets østfløy ble i 1911

forsterket med en ytre og indre betongsokkel. Denne kan eventuelt fjernes og forsterkes på nytt.

Ruiner av de øvrige kategoriene 2 - 4 vil, dersom de må fjernes pga. utbyggingen, av antikvariske myndigheter trolig blir krevet dokumentert, merket, dokumentert og rekonstruert på sitt opprinnelige sted etterat de nye kulvertene er kommet på plass.



*Fig. 38. Olavsklosteret, sydfloyen under nedtaging i 1924. De enkelte steinene er nummerert. I bakgrunnen sees den utmurte jernbanekulverten fra Lodalen. Foto Gerhard Fischer.*

Kategori 2: Fremgravde og konserverte/ restaurerte ruiner. Kategorien omfatter for Bispeborgens del bygningsrestene vest for "Bisp Nicolas kapell" i nordfløyen med rommet C1 og murrester vest for dette. For Olavsklosterets del gjelder det nordfløyen, vestfløyen med det selvstendige rom K i vest, klostergangen med klosterhaven og nordmuren i klosterkirkens skip (sørfløyen). For Hallvardskirkens del omfatter kategorien det sørvestligste partiet av kirkens skip, sørvest for kulverten for Østfoldbanen og nordøstre del av kirkens skip, øst for kulverten for Østfoldbanen. Dessuten kirkens tverrskip (sørligste del nå gjenfylt), og både det opprinnelige og utvidede korpartiet (østligste del nå gjenfylt).

Disse ruinene veksler i dag fra partier med så å si originalt murverk til partier der store deler av murlivet er nytt. I teglsteinsmurverket kan enkeltsteiner være skiftet ut. Men i partier der bare murkjernen er bevart, som f.eks. i nordmuren i rom F i Olavsklosteret, kan de bevarte middelalderrestene ha fått et helt nytt, skjermende murskall i tegl. Det er viktig at dokumentasjonsmaterialet fra tidligere arbeid blir gjennomgått for å få så stor oversikt over originaliteten av murverket som mulig. En sammenligning mellom fotografier/ tegninger og de eksisterende murene vil her også være nødvendig.

Før demontering må det være sikkerhet for at alle originalmurer er tilstrekkelig dokumentert (oppmåling, fotografering og beskrivelse). Både murliv og murkroner (fugleperspektiv) bør være fotografert. Eventuelle konserverte/ restaurerte parti i murene må også være dokumentert. I naturstein-murene bør hver enkelt bygningsstein i murlivene nummereres, og murer og fundament fotograferes med nummerering. Merkingen må skje etter et system slik at hver stein kan plasseres tilbake på riktig sted ved den senere rekonstruksjonen. Merkingen må være så solid at den tåler lagringen og håndteringen av steinene. Den må imidlertid også kunne fjernes etter at steinen er satt tilbake på plass. Det må også vurderes om teglsteinsmurverket skal få en slik enkeltstein-nummerering. Denne form for nummerering må gjennomføres uavhengig av om murene blir revet stein for stein eller flyttet som større blokker.

Det ville være en fordel om rivingen av murene kunne skje i større blokker, f.eks. som hele eller halvparten av veggmurene i de enkelte rom. Murene ville dermed bevare noe av sin originalitet, både i murliv og ikke minst i murkjernen.

Der hvor det ikke er de originale bygningssteinene eller teglsteinene i ytterlivene av murene, men allikevel middelalderstein vil det sannsynligvis bli stilt krav om at disse også bør ivaretas, men ikke behandles individuelt. Deler av murene som ikke er synlige har stor



vitenskapelig verdi, men det er ikke selvsagt at de skal tas vare på for rekonstruksjon. Det samme gjelder deler av fundamenter som i dag ikke er synlige over bakken. Her kan det bli krevd at også disse skal rekonstrueres. Trefundamenter vil det ikke være aktuelt å rekonstruere.

Kategori 3: Forventede murfunn i ikke-utgravde partier. Kategorien omfatter først og fremst midtre parti av Bispeborgens østfløy med deler av østre ringmur og tildekkede bygningsrester i sørfløyen av anlegget. Men nye murfunn kan muligens også forventes i Bispeborgens nordfløy, Olavsklosterets vestfløy og Hallvardskirkens korparti. Kravene til dokumentasjon og fremgangsmåte vil være som for kategori 2.

Kjente murer som nå er tildekket vil ventelig bli krevet ivaretatt for rekonstruksjon. For Hallvardskirken vil det være svært aktuelt å eksponere disse. For sørfløyen i Bispeborgen vil slik rekonstruksjon komme i konflikt med barokkhage vest for Oslo Ladegård. Hittil ukjente, dypereliggende murer i Olavsklosterets vestfløy og Hallvardskirkens kor vil sannsynligvis være fragmentariske, og det vil måtte vurderes om de skal rekonstrueres.

Kategori 4: Rekonstruerte murer. Kategorien omfatter murer fjernet under NSB's tunnelgravninger fra 1917 av og senere rekonstruert oppå jernbanetunnelene. Dette gjelder for Bispeborgens del det såkalte «bisp Nicolas' kapell», for Olavsklosterets del klosterkirken (sørfløyen) unntatt nordmuren og de nærestliggende murpartiene mot sør. For Hallvardskirkens del gjelder det store deler av kirkens vestskip.

Denne kategorien er i utgangspunktet den minst verneverdige, men disse ruinene består for det meste av original middelalderstein og har i høyeste grad sin opplevelsesverdi i behold. De reiser flere prinsipielle spørsmål. I hvilken grad skal de rekonstruerte murene detaljdokumenteres før riving? Det fins for disse partiene (i alle fall for "Bisp Nicolas' kapell" i Bispeborgen og for Olavskirken) relativt gode oppmålinger av de funne murene med nummerering av enkeltsteinene. Men rekonstruksjonene er ikke alltid utført i samsvar med disse tegningene, dvs. at murene ikke alltid er gjenskapt «stein for stein». Skal det i slike tilfeller ved de framtidige rekonstruksjonene tas utgangspunkt i de eldre gjenoppbyggingene eller i de opprinnelige muroppmålingene? Dette gjelder f.eks. vestmuren i Olavskirken, som ble gjenskapt i et høyere nivå enn de bevarte restene da disse for det meste lå i nivå lavere enn tunneltaket. Ved rekonstruksjonen ble det brukt original stein fra de lavereliggende murpartiene. For «Bisp Nicolas' kapell» oppstår også spørsmålet om dokumentasjonsgrad av de rekonstruerte delene fra 1960. Skal det ved en eventuell ny

rekonstruksjon tas utgangspunkt i Gerhard Fischers rekonstruksjon eller i vår samtids oppfatning av bygningen ?

I alle tilfeller må de rekonstruerte murene gjennomfotograferes etter nummerering av enkeltsteinene, og før rivninger blir påbegynt. I de partiene der de nåværende murene er rekonstruksjoner bør en forsøke å bruke samme nummerering som ved forrige riving. Nummereringen står på originaloppmålingene og er synlig på fotografier. All riving må skje under faglig kontroll og oppsyn.

Demontering: Selve demonteringen vil for originale murer være en del av den arkeologiske undersøkelsen og må gjøres av arkeologer, men med praktisk og teknisk assistanse. Håndteringen av steinene må foregå på en slik måte at de ikke blir skadet. Og ved plassering på paller etc. må steinene ligge slik at numrene er synlige.

Transport og lagring: Ruinmaterialet vil sette store krav til transport og lagring. For å unngå sammenblanding må steinene fraktes og lagres i relasjon til hverandre ut fra nummerene de har. Det må være tilgjengelig et stort antall paller der materialet blir liggende urørt under hele transport- og lagringsperioden. Lageret må være organisert på en måte som under rekonstruksjonen av murene til en hver tid gjør det enkelt å hente de aktuelle murpartiene ut. All transport og lagring må skje under faglig kontroll og oppsyn. Utgiftene til transport og lagring er ikke vurdert.

Rekonstruksjon: Middelalderruinene er det viktigste elementet i Middelalderparken, og det er svært viktig for miljøet at ruinene blir rekonstruert mest mulig korrekt og på riktig plass for at mest mulig av opprinneligheten skal kunne beholdes. De rekonstruerte ruinene bør derfor plasseres på samme sted og i samme nivå som de originale. Bare slik vil de rekonstruerte ruinene kunne være en del av en ruinpark hvor det fortsatt er originale ruiner. Et problem vil være høyden på tunneltakene hvor toppen i flere tilfeller er over dagens terreng og i andre gir liten overdekning over tunneltakene. Det må avklares om nå ikke synlige deler av fundamenter skal rekonstrueres.

De rekonstruerte murene må beskyttes slik som de originale med et vanntett dekke. Der hvor større murpartier er tatt vare på som en blokk og original kalkmørtel er bevart, kan det også være aktuelt med vernebygg for disse, evt. beskyttelse som rekonstruert bygg.

### 6.1.2 Markering av skjulte eller fjernede konstruksjoner

Konstruksjoner av tre som blir funnet ved utgravningene kan ikke bevares på stedet. De krever konservering som vanligvis tar mange år og kan etter dette ikke eksponeres for vind og vær. De kan rekonstrueres på stedet bare dersom de kan plasseres i en bygning med

tilpasset temperatur og fuktighet. For enkeltkonstruksjoner som bygninger vil en plassering i et museum være et alternativ, slik som for gjenstander og båter. Derimot er det høyst aktuelt å rekonstruere slike konstruksjonsfunn i moderne materialer på stedet. En slik rekonstruksjon er i Gamlebyen gjort av bygningsrester i kvartalet mellom Clemensgate og Bispegata. Her er det brukt impregnerte stokker 1 til 5 i høyden for å illudere laftebygninger og jernbanesviller for å illudere borddekker og gulv. Alt ligger i riktig høyde og på riktig sted ut fra funn gjort på stedet i 1971 og 1982-83. Rekonstruksjonen kan bestå kun av de delene som ble funnet ved utgravningene, eller de kan suppleres med flere bygningsdeler, til og med hele bygninger, dersom det er nok grunnlag for slike rekonstruksjoner.

En annen mulighet er markering av fjernede eller skjulte bygningslevninger i dagens terreng ved hjelp av passende materialer. Slike markeringer finnes i dag på St.Hallvards plass og ved Oslo Hospital. Dette er behandlet også under kapittelet kulturmiljø.

## 6.2 Publikumstiltak under det arkeologiske arbeidet

I motsetning til ordinær anleggsvirksomhet med gravemaskingraving og spunting er i utgangspunktet arkeologiske utgravninger lite miljøbelastende for omgivelsene og blir stort sett heller betraktet som et gode og en attraksjon, på tross av praktiske vanskeligheter som hindring for kommunikasjon, transport av masse etc. Dette skyldes at dels at selve virksomheten er manuell, bortsett fra bruk av gravemaskin i moderne overflatelag og bruk av heisekran eller transportbånd for transport av masser. Men viktigst er nok at arkeologiske undersøkelser appellerer til publikums nysgjerrighet og vitebegjær. Utgravninger i middelalderens Oslo vil være noe som interesserer alle med historisk interesse.

Det er naturlig å legge forholdene til rette for at publikum skal kunne følge med under de arkeologiske undersøkelsene. Dette kan skje ved at de får se ned på utgravningsfeltene, at det foretas omvisninger på feltene og at det lages informasjonstavler og midlertidige utstillinger. Det vil også være naturlig med foredrag og avisartikler av arkeologen ved prosjektet, samt aktiv nyhetsformidling i aviser, radio og TV. Målgruppene vil dels være Gamlebyens egne innbyggere dels folk i Oslo og omegn og dels Norges befolkning generelt og turister.

Det er spesielt viktig at forholdene legges til rette for at Gamlebyens innbyggere skal få fortløpende informasjon og tilbud om spesialomvisning etc. Innbyggerne med fremmedkulturell bakgrunn vil ha utbytte av å følge med ut fra en generell antropologisk nysgjerrighet. Innbyggere med norsk og nord-europeisk bakgrunn vil

kunne komme på nært hold av sin egen forhistorie. Lokalbefolkningen er den viktigste brukergruppen av kulturmiljøene med middelalderlevninger i Gamlebyen, og det er viktig å øke stoltheten av å bo i det eldste Oslo. Dette vil være den beste garanti for at levningene vil bli beskyttet. Det vil selvsagt også ha betydning for Gamlebyen som boområde generelt.

For andre vil arkeologiske utgravninger i Gamlebyen være et tilbud som vil bli oppsøkt dersom forholdene blir lagt til rette for dette og kunne øke interessen for Oslos historiske røtter og om livet i middelalderen. Informasjonstilbudet må sees i sammenheng med et middelalderby informasjonskontor som har vært i drift siden 1997 og det planlagte Middelaldermuseet i Gamlebyen.

Tilbudene til publikum bør være både i perioden med arkeologiske utgravninger, i perioden mens det ordinære anleggsarbeidet pågår og i perioden for rekonstruksjoner, istandsetting og parklegging. En kan tenke seg informasjon om kulturminnene i Gamlebyen som et viktig ledd i informasjonen til jernbanepassasjerer som får ulemper av det ordinære anleggsarbeidet.

### **6.3 Avbøtende tiltak nyere tids kulturminner**

Det er teknisk sett mulig å gjenoppbygge en nøyaktig kopi av den eksisterende murgårdsbebyggelsen som må rives som følge av tiltaket. Laftete trekonstruksjoner kan demonteres, midlertidig lagres og gjenoppføres på opprinnelig plass etter at tiltaket er gjennomført. Laftete bygninger kan dessuten transporteres horisontalt på stålskinner. Det kan bygges tilnærmet identiske kopier av andre typer trekonstruksjoner.

Det er uaktuelt å kreve dette som avbøtende tiltak for alle nyere tids kulturminner, både av faglige og økonomiske årsaker. En komplett rekonstruksjon av eksisterende historiske bygningene, vil resultere i en kulissey, med tap av ekthet og autenticitet. Dette vil viske ut lesbarheten mellom gammelt og nytt. Det vil ofte bli mye dyrere enn moderne bebyggelse med tilsvarende utnyttelse. Ved nybygg kan det dessuten være aktuelt å tillate høyere utnyttelsesgrad.

En identisk gjenoppbygging vil derfor være et unntak som bare forbeholdes spesielle enkelttilfeller. Avhengig av vernestatus, vil kulturminneforvaltningen kreve ulike avbøtende tiltak. Sannsynligvis vil det ikke kreves noen form for avbøtende tiltak for bebyggelse uten formelt vern. Dersom det er viktig å dokumentere det eksisterende kulturmiljøet, kan det gjøres med fotodokumentasjon og oppmåling.

Noen ganger er det viktigst å sikre det strukturelle mønsteret. Det kan være et middelalderfar eller et nyere tids veifar. Et eksempel på dette er bygningene i St. Halvards plass 1 og 2. Disse er orientert etter et 1700-talls veifar som gikk gjennom dagens Minnepark, men som ikke brukes i dag. Rives disse bygningene, må det foretas en avveielse om hva som er viktigst; enten fortsatt å vise reminisensen av dette veifaret, eller om middelalderens klosterområde skal gjøre mer lettoppfattelig. I dette tilfellet vil det antageligvis bli lagt størst vekt på å vise det middelalderske landskapet. Sikring av bebyggelsesform og -mønster kan gjøres gjennom reguleringsplan. Den kan gi bestemmelser om byggelinjer, bygningskropp, volum, takform, materiale, fasadeoppdeling osv.

Unntaksvis ønsker kulturminneforvaltningen at eksisterende nyere tids kulturminner skal fjernes. Et eksempel på dette er at Byantikvaren i "Verneplanutredning for Gamlebyen" foreslår at "Borgen", Bispegata 12 rives.

Kulturminneforvaltningen vil kreve grundig og vitenskapelig dokumentasjon av all verneverdig bebyggelse som vedtas revet. Dette kan skje i form av oppmålingstegninger/fotogrammetri, foto, arkivmateriale etc. Dette vil være aktuelt for all murgårdsbebyggelse av nasjonal verdi nevnt i Kongelig resolusjon av 20.11.92 og all bebyggelse regulert til spesialområde bevaring.

Helt spesielle tiltak vil bli krevde for Oslo Bispegård, Oslo Ladegård og for Saxegården. Alle disse tre er av nasjonal verdi. Bispegården er vedtaksfredet, mens Byantikvaren vurderer fredning av Ladegården og Saxegården. Kulturminneforvaltningen vil ganske sikkert gå imot alle tiltak som medfører inngrep i disse bygningene. Den vil fremme innsigelse til planforslag som muliggjør riving. Med henvisning til Kulturminneloven vil kulturminneforvaltningen gå imot inngrep i vedtaksfredet bygningsmasse.

Dersom samfunnet ønsker det, kan politikerne, det vil i dette tilfellet si stortingsrepresentantene, vedta at tiltaket skal gjennomføres selv om dette går på tvers av kulturminneforvaltningens innstillinger. Dersom dette skjer vil forvaltningen stille strenge krav til avbøtende tiltak.

Bolighuset i Saxegaardsgata 16 er et spesialtilfelle. Det er ikke aldersbestemt. Aktuelle avbøtende tiltak er avhengig av alder.

### **Oslo Bispegård**

Eventuelle inngrep vil skje i sørøstre hjørne av bygningsmassen. Dette er den delen av bygningen som har automatisk fredede bygningsrester fra middelalderen. Det vises til kapittel 6.1.1, Kategori

### **Oslo Ladegård**

Hovedfløyen fra 1725 med automatisk fredete kulturminner vil ikke bli berørt i noen av alternativene. Derimot berører alternativene I Lodalen, I Ekebergåsen, II Minneparken og II Ekebergåsen Ladegårdens nordfløy fra 1770-årene. Det er usikkert hvor stor del av nordfløyen som ble demontert i forbindelse med byggingen av Østfoldbanekulverten og kulverten for driftssporet til Lodalen på begynnelsen av vårt århundre. I forbindelse med utbedring av Ladegårdens eksteriør våren og sommeren 1998 har pussen blitt fjernet. På flere steder har det da vært mulig å se hvilke deler som sannsynligvis har vært demontert, og hvilke som er autentiske.

Kulturminneforvaltningen vil har gitt uttrykk for at den bare vil tillate demontering av den bygningsmassen som tidligere har vært demontert. Autentisk 1700-talls bygningsmasse vil ikke bli tillatt revet.

For den delen som tillates demontert, vil forvaltningen sannsynligvis stille følgende krav:

Alle trekonstruksjoner må merkes og gjenoppføres på opprinnelig sted. Det vil ikke bli stilt krav om merking av steiner og bygningsrester av mur. Her kreves det at ny form og utførelse blir lik den opprinnelige.

### **Saxegården**

Kulturminneforvaltningen vil antageligvis ikke gi tillatelse til inngrep i automatisk fredete kulturminner. Nå det gjelder den laftete trebygningen fra ca 1800 vil det muligens bli gitt tillatelse til midlertidig fjerning. Det kan benyttes samme metode som for Ladegården, merking, demontering og gjenoppføring på opprinnelig sted. En annen mulighet er at selve den laftete konstruksjonen flyttes horisontalt 20- 30 mens byggearbeidene pågår for deretter å flyttes tilbake til opprinnelig sted. Ved denne metoden må murrester som f. eks pipe rives, men den er neppe opprinnelig. Vinduer må fjernes i forbindelse med flyttingen, men de kan etterpå settes inn på opprinnelig sted. Flytting er billigere enn demontering og gjenoppføring. Kulturminneforvaltningen vil i dette tilfellet antageligvis foreslå flytting. De hvelvete kjellerne må demonteres dersom Saxegården flyttes eller midlertidig fjernes, og dette kan medføre høye omkostninger dersom en nøyaktig rekonstruksjon blir krevet.

### **Bolighus, Saxegaardsgata 16**

Husets alder er ukjent, og som avbøtende tiltak må det først foretas bygningsarkeologiske undersøkelser. Uten nøye undersøkelser kan huset se ut som en bygning fra 1920-tallet. Kulturminneforvaltningen antar at bygget har trekjerne med rabbispuss. Det antas den er oppført på begynnelsen av 1800-tallet; kanskje tidligere.

Avbøtende tiltak er derfor avhengig av alder. Dersom det viser seg at bygget er tidelig 1800-tall eller eldre, må huset tilbakeføres til opprinnelig form med opprinnelige materialer. Metode er avhengig av bygningskonstruksjoner. Dersom det kan dokumenteres at bygget er fra 1920-tallet, vil Byantikvaren etter all sannsynlighet ikke kreve gjenoppbygging.

#### **6.4 Avbøtende tiltak kulturmiljøer**

Gamlebyen gjennomskjæres i dag av jernbanespor, dels i kulvert, dels i plan og dels i tunnel. For middelalderparken er det av stor betydning at spor i plan og kulvert ikke virker som fysiske barrierer som hindrer opplevelsen av sammenhengen i det middelalderske bylandskapet og også rent konkret kommunikasjonen langs de middelalderske gateløpene. Et viktig tiltak av avbøtende karakter vil være å tilpasse markoverflaten over en kulvert fra Bispegata over Sørenga til Loenga slik at den middelalderske terrengprofilen kan rekonstrueres og at de gamle gateløpene kan etableres i terreng. Clemensallmenningen i fortsettelsen av Kanslergata føres ned til det planlagte vannspeilet og Vestre strete føres ned til Middelaldermuseet. Slike tiltak vil nødvendiggjøre omlegging og senking av skinnene i forhold til dagens situasjon. En slik senking er forutsatt for Loengaalternativene og bør også gjøres for alternativ I Lodalen og I Ekebergåsen som begge har Østfoldbanespor langs denne traseen. I forbindelse med midlertidig omlegging av spor for alternativ II Minneparken og II Ekebergåsen bør også slike tiltak gjøres, dersom det er teknisk mulig.

Kulverten gjennom Minneparken varierer i høyde og utstrekning for de forskjellige alternativene. For alle er det regnet med åpning mot vest omtrent ved dagens åpning ved Bispeborgens nordfløy. Et viktig avbøtende tiltak vil være å trekke kulvertene noe mot vest slik at det kan lages vernebygg over de resterende delene av nordfløyen med tilgang fra nord, evt., dersom de må fjernes p.g.a. ny kulvert, at det gjenoppbygges rom og murer på taket av kulverten. Det siste gjelder ut fra planene spesielt alternativ I Lodalen og I Ekebergåsen, men kan også gjelde II Minneparken og II Ekebergåsen, dersom disse må forskyves mot sør/sørvest.

#### **6.5 Sammenfatning avbøtende tiltak**

Avbøtende tiltak for kulturminner fra middelalderen består, utenom den lovbestemte utgravningen av de område som blir berørt, av følgende tiltak: Sikring av omkringliggende levninger, ivaretagelse av levninger som må fjernes og rekonstruksjon eller markering av disse etter anleggsarbeidet, rekonstruksjon av terreng over kulverter og

publikumsrettede tiltak i grave- og byggeperioden. De omkringliggende kulturlag må sikres best mulig ved at grunnen ikke dreneres. Det er spesielt viktig at tiltak settes inn mot uttørring av trefundamenter under Olavsklosterets østfløy (Bispegården) og Bispeborgens østfløy (Oslo Ladegård). Dersom det er fare for alvorlige setninger eller utglidninger for disse på tross av tiltak mot uttørring, må det iverksettes refundamentering. Det er ikke sannsynlig at slik refundamentering vil kunne hindre setningsskader, i tillegg til at den i seg selv vil være et stort inngrep i fredete levninger. Dette forholdet er så alvorlig at det må tas opp med kulturvernmyndighetene.

De ruinene som blir berørt av alternativene må sikres, slik at de kan rekonstrueres etterat jernbanekulvertene er kommet på plass. Slik rekonstruksjon vil kreves av kulturvernmyndighetene der hvor det dreier seg om fredete kulturminner av stein, dvs. alle ruinene. De ruinene som er synlige dokumenteres og merkes stein for stein og transporteres bort for lagring inntil de kan gjenoppsettes på samme sted og med de samme steinene hver på sin plass. Dette gjelder også middelalderdelene av ruinene som i dag står på de gamle jernbanekulvertene og er rekonstruert, bl.a. "Bisp Nicolas' kapell" i Bispeborgen. Gjenoppmuringen må skje med kalkmørtel, slik som i de originale murene. De ruinene som i dag ikke er synlige må også dokumenteres, merkes og lagres, men her vil det være opptil myndighetene å avgjøre hva som videre skal skje med dem. Målsetningen vil være å ivareta mest mulig av ruinenes verdi som historisk kildemateriale og å rekonstruere dem mest mulig som de har vært, evt. med tillegg av elementer for å tydeliggjøre visse trekk. Der hvor det er mulig, bør større murdeler tas vare på som blokk. Dette gjelder spesielt lite forstyrrede deler som vestrommet i Bispeborgens nordfløy. Det er viktig for oppfattelsen av middelalderterrenget og forholdet mellom ruinene at ikke nye høydeforskjeller oppstår ved rekonstruksjonen. Her må også det øvrige terrenget og evt. beplantning tilpasses. Der hvor det er naturlig, bør det også legges vekt på å markere fjernede levninger i dagens overflate ved hjelp av heller, lave murer eller avvikende gatestein etc.

Arkeologiske utgravninger har i seg selv stort formidlingspotensiale overfor allmennheten. Det bør sørges for at forholdene legges til rette slik at publikum få adgang til de arkeologiske utgravningene mens disse pågår. For at dette ikke skal virke forstyrrende, bør det satses på omvisninger, foredrag, midlertidige utstillinger og annen formidling. Spesielt viktig vil det være med slike tiltak overfor lokalbefolkningen som får alle ulempene ved anleggsarbeidet. Arbeidsprosessene bør dokumenteres på video med sikte på å vises for publikum på et senere tidspunkt.



De verneverdige bygningene eller bygningsdelene fra nyere tid som må fjernes p.g.a. graving for kulverter må vurderes gjenoppført på samme sted. Dette gjelder først og fremst nordfløyen i Ladegården for de alternativene som forutsetter demontering av denne.

Avbøtende tiltak av varig verdi for kulturmiljøet i Gamlebyen vil ikke bare være gjenskaping av dagens terreng, ruinparkområder og miljøer med bebyggelse, men også bedring av kulturmiljøet. Slik bedring vil være gjenskaping av det naturlige terrenget sør for Bispegata, der hvor jernbanesporene i dag går i åpen skjæring. Alternativene I Loenga og II Loenga legger forholdene godt til rette for dette. Sammenligningsgrunnlaget bør også innbefatte en slik gjenskaping av terrenget ved at hele dagens sparsomme togtrafikk her blir fjernet, eller at sporene blir senket for å gi plass for bygging av en kulvert. Dette bør også være et realistisk avbøtende tiltak for de alternativene I Ekebergåsen og I Lodalen.



## 7. Tidsbruk og økonomi for arkeologiske undersøkelser og andre avbøtende tiltak

### 7.1 Arkeologiske undersøkelser

Arkeologi er påkrevet både i forkant og i etterkant av det ordinære anleggsarbeidet. I forkant er det arkeologiske utgravninger, dokumentasjon og merking av konstruksjonsdeler som skal tas vare på og demontering og borttransport av disse. Etter ferdigstilling av kulverttakene og påføring av masse kan steinene i ruinene som ble demontert mures opp på opprinnelig sted. Dette bør skje i forkant av det parkmessig anleggsarbeidet. Selv om det arkeologiske arbeidet nødvendigvis må komme i tillegg i tiden for det enkelte området, er det ikke noe i veien for at arkeologisk arbeide ett sted kan foregå samtidig med anleggsarbeidet et annet sted. Det vil være en utfordring å kutte ned på den samlede tidsbruken ved å utnytte dette. Sett fra arkeologisk side vil det også være en fordel å trekke arbeidet ut i tid av hensyn til kapasiteten. Dette vil også gi mulighet for metodeevaluering underveis. Tidsbruk og økonomi vil også avhenge av smidighet og gode løsninger når det gjelder transport av masse, transport av bygningsdeler for midlertidig lagring og omlegging av trafikk, ikke minst sporvogn.

Det arkeologiske arbeidet forutsetter tilstrekkelig kompetent arbeidskraft, både på lederplan og hos assistenter. Et stort problem er tilgangen på kvalifisert arbeidskraft. Tradisjonelt har det vært brukt meget norske arkeologistudenter, men også arkeologer og arkeologistudenter fra andre land i Nord-Europa. Spesielt utgravninger om vinteren vil kunne være vanskelig å få nok personer til. Det vil med de omfattende utgravningene lett kunne komme situasjoner hvor det blir forsinkelser pga. mangel på kvalifisert arbeidskraft.

#### 7.1.1 Arkeologiske utgravninger

Utgiftene til arkeologiske utgravninger kan med fordel deles i fire, forarbeide inkl. planlegging, lønnsutgifter arkeologisk feltarbeid, driftsutgifter arkeologisk feltarbeid, etterarbeid inkl. konservering og magasinering.

-Planlegging kan passende regnes som en prosentdel av utgiftene til feltarbeidet, anslagsvis opptil 5%.

-Lønnsomkostningene til de arkeologiske utgravningene er selvsagt avhengig av tidsbruk. En vanlig måte å beregne tidsbruk på er å regne utgravd masse pr. dagsverk. I Oslo i kulturlag med alminnelig bybebyggelse har dette tallet ligget på mellom 0,1 og 0,25m<sup>3</sup> pr. dagsverk hele arbeidsstokken sett under ett. Som en regneenhet kan

man trolig bruke 0,20m<sup>3</sup> pr. dagsverk for ordinær sommergravning. For gravning om vinteren vil det kunne være vanskelig å komme over 0.1m<sup>3</sup> pr. dagsverk. Ut fra dagens forhold vil 1m<sup>3</sup> masse med sommergravning komme på ca. kr.16.000, med vintergravning ca.kr.30.000 i lønnsomkostninger med sosiale utgifter og administrasjon.

-Driftsutgiftene vil ut fra tidligere erfaringer komme på ca. 16-20% av lønnsutgiftene. De omfatter gjerde, feltkontor og arbeidsfaciliteter, innkvartering, massetransport, anskaffelser og løpende driftsutgifter. For vintergravning vil disse utgiftene være vesentlig høyere, sannsynligvis fordoblet pga. utgifter til telt, oppvarming, vintermatter og personaltiltak.

-Etterarbeidet kan også regnes som en brøk av feltarbeidet. Konserverings- og magasineringsarbeidet utføres for utgravninger i Oslo av Oldsaksamlingen. Utgiftene har vanligvis vært på mellom 10 og 15% av feltarbeidet. Analyser og rapportarbeide kan også settes til 15% av feltarbeidet.

Til sammen vil dette gi en pris pr. m<sup>3</sup> på ca. kr.24.000 for sommergravning og ca. kr.42.000 for vintergravning.

En sammenligning av utgiftene som kan beregnes for de forskjellige alternativene er svært usikker. Det er brukt antall m<sup>3</sup> for de enkelte alternativene og multiplisert med prisen for m<sup>3</sup>. Maksimumsverdier med ordinær sommergravning gir følgende rekkefølge:

I Loenga: ca.105 mill. kr., II Loenga: ca. 120 mill. kr., I Ekebergåsen: ca.145 mill. kr., II Minneparken: ca. 150 mill. kr., I Lodalen: ca.175 mill. kr., II Ekebergåsen: ca.230 mill. kr.

Minimumsverdiene er regnet ut fra at det ikke blir arkeologiske undersøkelser i en del områder:

I Loenga: ca.60 mill. kr., II Loenga: ca. 70 mill. kr., I Ekebergåsen: ca.95 mill. kr., II Minneparken: ca.110 mill. kr., I Lodalen: ca.140 mill. kr., II Ekebergåsen: ca.190 mill. kr.

Det er aktuelt med vintergravning for noen av områdene. For maksimumsområdene kan dette blir:

I Ekebergåsen: ca.160 mill. kr., II Minneparken: ca.175 mill. kr., I Lodalen: ca.200 mill. kr., II Ekebergåsen: ca.255 mill. kr. Vintergravning er mindre aktuelt for Loengalternativene.

**ANSLAG OMKOSTNINGER ARKEOLOGISKE  
UTGRAVNINGER I MILL. KR.**

Arkeologiske utgravninger	I Lodalen	I Ekebergåsen	I Loenga	II Minneparken	II Ekebergåsen	II Loenga
Maks. areal						
Sommer og vintergravning	200	160	105	175	255	120
Bare sommergravning	175	145	105	150	230	120
Min. areal	140	75	60	110	190	70

Maksimumsverdier med ordinær sommergravning gjelder for de fleste områder og alternativer, men noen steder er det mulig å arbeide også om vinteren. Samlet anslag for dette finnes under maks. areal sommer- og vintergravning. Minimumsverdiene er regnet ut fra at det ikke blir arkeologiske undersøkelser i en del områder.

For alle regnemåtene er II Ekebergåsen klart det dyreste alternativet. Dette skyldes kulverten sør for Ladegården. For de andre alternativene er det størst usikkerhet for alternativ II Minneparken. Dersom det ikke blir nødvendig med arkeologiske undersøkelser i og sør for Bispegata for alternativ I Ekebergåsen, vil dette alternativet komme ned i 95 mill. kr. og være det klart billigste alternativet av dem som går gjennom Minneparken. Klart billigst er Loengaalternativene med I Loenga som det med lavest utgifter til arkeologiske utgravninger.

Det er sannsynligvis meget vanskelig å gjennomføre så store arkeologiske utgravninger som dette i løpet av bare 2 år, med unntak av utgravningene for I Loenga og II Loenga. Disse vil trolig kunne utgraves fra en vår til senhøsten 1,5 år senere. Det vil sannsynligvis bli så problematisk å skaffe nok kvalifisert arbeidskraft at det vil være urealistisk å ha en arbeidsstokk på over 100 personer. En slik begrensning gjør at alt. I Lodalen vil ta mellom 3 og 3,5 år, I Ekebergåsen mellom 2 og 3 år, II Minneparken mellom 2 og 3 år og II Ekebergåsen mellom 4 og 5 år. Det vil kunne spares noe ved vintergravning men sannsynligvis ikke så meget, fordi slikt arbeide uansett bør gjennomføres når det gjelder nedtagning av ruiner, og at ikke så mange kan arbeide samtidig med dette.

### 7.1.2 Bygningsarkeologisk undersøkelse av ruiner

Ut fra erfaringer med tilsvarende arbeid vil det være naturlig å regne med ett årsverk til en detaljert gjennomgang av dokumentasjonsmaterialet fra de tidligere undersøkelsene i Bispeborgen, Olavsklosteret og Hallvardskirken denne gjennomgangen.

Det videre arbeidet kan deles i tre, og vil dels bestå av (1) arkeologiske utgravninger med undersøkelse og dokumentering av fundamenter i de eksisterende ruinene og av eventuelle nye murfunn. Dessuten vil arbeidet (2) omfatte grundige undersøkelser av de alt registrerte murene med supplerende dokumentasjon. Tilleggsundersøkelser av murer og fundamenter vil (3) også måtte gjøres parallelt med fjerningen av murene. Det bør derfor avsettes god tid til denne rivingsprosessen. I forbindelse med de bygningsarkeologiske undersøkelsene må nyere naturvitenskapelige dateringsmetoder for murverk tas i bruk, som thermoluminescense-datering av teglstein/teglsteinsmurverk og murbruksdatering bygget på geologisk og kjemisk analyser av kalk.

En vurdering av det bygningsarkeologiske arbeidets omfang og kostnad er på det nåværende stadiet vanskelig. Dette skyldes dels at kunnskapen om de alt registrerte ruinene ikke er god nok før gjennomgangen av dokumentasjonsmaterialet er gjort, og dels den ukjente faktoren som eventuelle ennå ikke påviste bygningsrester representerer. Det er i mangel av mer konkrete beregninger regnet med samme utgifter pr. m<sup>2</sup> som for arkeologiske utgravninger i kulturlag uten bygningsrester i stein.

#### ANSLAG OMKOSTNINGER REKONSTRUKSJON AV RUINER I MILL. KR.

Rekonstruksjon av ruiner	I Lodalen	I Ekeberg-åsen	I Loenga	II Minneparken	II Ekeberg-åsen	II Loenga
Maks. areal						
Sommer og vinterarbeide	32	30	0	31	38	0
Bare sommerarbeide	27	25	0	26	32	0
Min. areal	22	19	0	21	26	0

Det er regnet med at store deler av nordfløyen i Bispeborgen må fjernes for alle alternativene utenom I og II Loenga. Demontering vil

også kunne foretas om vinteren, men da med økede omkostninger pga. utgifter til telt, oppvarming etc. Loengaalternativene har ingen utgifter til behandling av ruiner.

### **7.1.3 Demontering, transport, lagring og gjenoppmuring av ruiner**

Demontering: Rivingen må skje med stor omsorg for informasjonen i bygningrestene og vil derfor ta tid. Det blir anslått samme kostnad som ved rekonstruksjonen av murene: *ca. kr. 4.000,- pr. m<sup>3</sup> ekskl. MVA*. Ved rivning i blokker vil utgiftene ventelig bli noe mindre, men transportkostnadene større. En del av dette arbeidet kan gjøres vintertid i oppvarmet telt.

Transport og lagring: Utgiftene til transport og lagring er ikke vurdert.

Gjenoppmuring: Rekonstruksjonsarbeidet av ruinene vil være tidkrevende. Det vil være en forutsetning for en god gjennomføring av arbeidet at det er planlagt i detalj alt før riving og lagring, slik at materialet i lagringsperioden kan organiseres på en måte som letter tilgangen til materialet ved gjenoppmuringene. Det blir for rekonstruksjonen anslått en kostnad på *ca. kr. 4.000,- pr. m<sup>3</sup> ekskl. MVA*. Ved bevaring av murverket i blokker vil utgiftene ventelig bli noe mindre. All gjenoppbygging må skje under faglig kontroll og oppsyn, og pga. bruk av kalkmørtel og herdingen av denne må arbeidet skje om sommeren, fra slutten av mai til begynnelsen av september.

Omkostningene til dette arbeidet naturlig nok vil være størst for de alternativene der flest ruiner blir berørt, men forskjellene er ut fra foreløpige beregninger ikke så store, og langt mindre enn kostnadene til arkeologiske undersøkelser. Disse inkluderer imidlertid også det vesentlig av dokumentasjonen av murene. Størst utgifter er det beregnet at alternativ II Ekebergåsen vil forårsake, anslagsvis 32mill. kr. Forskjellen mellom de øvrige alternativene er minimal, 27mill. for I Lodalen, 26mill. for II Minneparken og 25mill. for I Ekebergåsen. Det er da regnet med at store deler av nordfløyen i Bispeborgen må fjernes. Demontering vil også kunne foretas om vinteren, men da med økede omkostninger pga. utgifter til telt, oppvarming etc. Utgiftene er beregnet til mellom 30 mill. kr. og 38 mill. kr. Bare for alternativ I Loenga og II Loenga vil det være aktuelt med slike bygningsarkeologiske undersøkelser og derfor heller ikke utgifter til slike.

## 7.2 Nyere tids kulturminner

Det er ut fra nåværende kunnskap vanskelig å si noe detaljert om tidsforbruk og økonomi for avbøtende tiltak for nyere tids kulturminner.

Alternativene I Lodalen, II Minneparken og II Ekebergåsen berører alle Oslo Bispegård, St Halvards plass 3. I disse alternativene blir det sør-østlige hjørnet i større og mindre grad berørt. Her finnes rester fra middelalderen, og det vises til kapittel 7.1 med underdeling.

Alternativene I Lodalen, I Ekebergåsen, II Minneparken og II Ekebergåsen berører alle Oslo Ladegård. Siden det i dag er uklart om hele eller deler av Ladegårdens nordfløy ble demontert i forbindelse med byggingen av Østforbanekulverten og kulverten for driftssporet til Lodalen er det vanskelig å angi pris og tid for øvbøtende tiltak. Kulturminneforvaltningen vil bare tillate inngrep i bygningsmasse som tidligere er demontert, men ikke i autentisk 1700-talls bebyggelse. Først m omfanget av tidligere arbeid fastsettes. Det er grunn til å anta at jo større inngrep (demontering / gjenoppbygging) som må foretas, desto større blir utgiftene.

Ingen av alternativene, heller ikke I Loenga og II Loenga, vil slik de nå foreligger berøre Saxegården.

Alternativene I Ekebergåsen, I Loenga og II Loenga berører bolighuset i Saxegaardsgata 16. Siden alder ( slutt 1700-tall/ begynnelse av 1800-tallet, ca 1870 eller ca 1920) og bygningsmaterialer (trevegg/rabbitspuss eller pusset murvegg) ikke er avklart, er det vanskelig å angi tid og kostnad. En bygningsarkeologisk undersøkelse som avklarer dette bør foretas. En slik undersøkelse vil ikke være særlig kostbar.

Lokomotivverkstedet, Bispegata 16 berøres i alternativ II Loenga og kanskje i I Longa. Dette er en teglbygning fra slutten av forrige århundre og med tilbygg fra vårt århundre (som ut fra arkitektoniske årsaker med fordel kan fjernes). Kulturminneforvaltningen vil antageligvis ikke kreve merking av hver enkel stein og gjenoppføring av denne på opprinnelig plass. Det vil antageligvis bli krev at bygget etter gjenoppbyggingen skal ha en form lik opprinnelig. Dette er ikke en spesiell kostbar prosess. Det er klar at desto større del som må demonteres og gjenoppbygges, desto mer kostbart blir det.

Av de nevnte berørte bygninger fra nyere tid (Oslo Bispegård er før-reformatorisk og er ikke med i sammenligningen), vil tidsforbruket og kostnadene bli størst i forbindelse med arbeider på Oslo Ladegårds nordfløy.



### 7.3 Konklusjon

Det arkeologiske arbeidet består grovt sett i 4 deler, forberedende arbeider, arkeologiske utgravninger og dokumentasjon, merking og ivaretagelse av levninger, rekonstruksjon og tilpassing av terreng. I tillegg kommer tiltak for å beskytte omkringliggende kulturlag. Arkeologiske utgravninger kan anslås med en ca. sum pr.m<sup>3</sup> til ca. kr.24.000 for sommergravning og ca. kr.42.000 for vintergraving. På langt nær alle utgravninger egner seg som vintergraving. Særlig er dette aktuelt for ruiner og mindre utgravningsfelt.

En sammenligning av beregnede utgifter for de forskjellige alternativene er svært usikker. Det er brukt antall m<sup>3</sup> for de enkelte alternativene og multiplisert med prisen for m<sup>3</sup>.

#### ANSLAG OMKOSTNINGER ARKEOLOGISKE UTGRAVNINGER OG REKONSTRUKSJON AV RUINER I MILL. KR.

	I Lodalen	I Ekeberg- åsen	I Loenga	II Minne- parken	II Ekeberg- åsen	II Loenga
Maks. areal						
Sommer og vintergravning	235	190	105	205	290	120
Bare sommer- gravning	205	170	105	180	260	120
Min. areal	185	95	60	130	215	70

For alle regnemåtene er II Ekebergåsen klart det dyreste alternativet. Dette skyldes kulverten sør for Ladegården. For de andre alternativene er det størst usikkerhet for alternativ II Minneparken. Dersom det ikke blir nødvendig med arkeologiske undersøkelser i og sør for Bispegata for alternativ I Ekebergåsen, vil dette alternativet komme ned i 95 mill. kr. inkl. rekonstruksjon av ruiner. Billigst vil trolig I Loenga være, med Loenga II som det nest billigste alternativet.

Utgifter til demontering, transport, lagring og gjenoppmuring av ruiner er vanskelig å estimere. Det er regnet med en sum på vel kr.10.000 pr. m<sup>3</sup> for demontering og gjenoppmuring. Transport og lagerkostnader kommer i tillegg. Størst utgifter er det beregnet for alternativ II Ekebergåsen,. Forskjellen mellom de øvrige Minnepark-alternativene er minimal. Det er da regnet med at store deler av nordfløyen i Bispeborgen må fjernes. Demontering vil også kunne foretas om

vinteren, men da med økede omkostninger pga. utgifter til telt, oppvarming etc. Utgiftene er beregnet til mellom 30 mill. kr. og 38 mill. kr. Loengaalternativene har ingen utgifter til behandling av ruiner.

Det bør i tråd med forslag om publikumstiltak avsettes midler til en eller flere personer med spesialoppgave publikumsinformasjon.

Som en del av forarbeidet bør der avsettes et årsverk for tilrettelegging av det alt eksisterende dokumentasjonsmaterialet fra Bispeborgen, Olavsklosteret og Hallvardskirken, og det bør foretas prøvegravninger der det omfanget av kulturlag er usikkert. I sum vil disse tiltakene kunne komme opp i ca.5-7 mill. kr.

## 8. Forslag til program for analyser og vurderinger

Mange forhold står uavklart etter konsekvensutredningen og må bli gjenstand for videre analyser og vurderinger. Noen bør avklares i forbindelse med høringsperioden, andre med reguleringsplanarbeidet og til sist andre i forbindelse med forberedelsene til de arkeologiske undersøkelsene.

### 8.1 Vurderinger og avklaringer i høringsperioden

#### 8.1.1 Nærheten til Bispegården og Ladegårdens hovedfløy.

Hvor nær byggegropen kan komme de stående bygningene Bispegården og Ladegårdens hovedfløy uten at det vil påføre disse skade eller det vil være nødvendig med refundamentering er helt nødvendig å bringe på det rene. Hvis den tekniske utførelsen av tunnelkulverten med avstivninger ikke kan utføres uten at det kommer i konflikt med disse bygningene som innebærer riving/demontering, er dette en så viktig opplysning at det vil kunne få innvirkning på behandlingen av KU og vil kunne stanse tunnelplanene hvis det blir gjort innsigelse. Dersom bygningene må refundamenteres, vil dette forårsake sterke inngrep i fredete kulturminner, og dette kan evt. forårsake innsigelse fra Riksantikvaren.

#### 8.1.2 Avklaring av bevaringsforholdene for organiske levninger i kulturlagene

Artefakter og økofakter funnet ved arkeologiske utgravninger er bevart p.g.a. at de har kommet i en likevekt med deres umiddelbare omgivelser. Insekter og andre biologiske agenter som vanligvis fortærer det organiske materialet kan ikke leve i fuktige kulturlag uten tilførsel av surstoff. Slike kulturlag garanterer gode bevaringsforhold for organiske rester. Det er klart at denne likevekt er svært sårbar, og bare små forandringer i den ytre påvirkning kan ha katastrofale effekter. Endringene i form av sammenpressing, uttørring, forandringer i den kjemiske sammensetting og temperaturoendring/-øking kan alle føre til økt nedbryting og dermed ødeleggelse av kulturminner.

Vi vet i øyeblikket alt for lite om virkningen av de jernbaneskjæringene som finnes i Gamlebyen og om sårbarheten for nye inngrep. Dette er avgjørende både for kulturlagene inntil de

fremtidige anleggsområdene, men også for trefundamenter for bygninger og ruiner.

Hydrologien i Gamlebyen er meget komplisert. Vanligvis vil mellom 10% og 15% av nedbør og smeltevann trenge ned i jorden, resten blir enten ført bort med naturlig avrenning eller fordamper. Dersom den naturlige infiltrering ovenfra er opprettholdt, vil også stabiliten i kulturlagene bli opprettholdt. Dette scenario vil være aktuelt for hager og parkområder i Gamlebyen, men for de områdene som er dekket av bebyggelse eller har et slitedekke (asfalt, betong, brostein, osv.), vil vannet derimot ikke kunne trenge ned i bakken, og så å si alt vil bli ført bort gjennom dreneringssystemer. Det er med andre ord liten eller ingen ny tilførsel av vann via infiltrering til kulturlagene i Gamlebyen.

Det er foretatt poretrykksmålinger, dvs. vanntrykksmålinger for å kartlegge grunnvannsstand, over en periode på 3 måneder fra august til november 1993 ved Bispegården. Grunnvannsstand er, iflg. GeoVita as (Johansen 1993), normalt beregnet til å ligge ca. 1,5 til 2 meter lavere enn terrengnivået. Nord for Bispegården viser målinger et poretrykk tilsvarende en stighøyde opp til 10,5-11,0moh, mens sør for gården er den fra 10,0-12,2moh. Terrengnivået her ligger på ca. 15,0moh. Det er anslått at dette tilsvarer et poretrykk som er fra 1 til 3 meter lavere enn det som GeoVita betrakter som normalt. GeoVita mener at dette er trolig forårsaket av byggingen av NSB-tunnelen i 1924.

Nevnte målinger er tatt over en begrenset periode i løpet av høsten og det er derfor ikke muligheter til å vurdere hvordan de forskjellige årstidene vil innvirke på disse verdiene. Det er heller ikke tatt hensyn til atmosfæriske forhold når målinger ble tatt, disse vil også påvirke poretrykket. Det må også bemerkes at poretrykket fra ett nivå vil ikke uten videre vil angi nivået på grunnvannsstanden, idet poretrykket ofte ikke øker hydrostatisk med dybden.

Også februar 1998 ble det foretatt poretrykksmåling, denne gang av firma Seismikk på oppdrag av Berdal Strømme. Et prøvepunkt er plassert inntil nordveggen av St.Hallvards plass 1.

Det anbefales sterkt at det fortsettes med poretrykksmålinger på de stedene som slike målinger er påbegynt for å kunne oppfange årstidsvariasjoner og sammenligne vanninnholdet i forskjellige områder av middelalderbyen. Det bør tilstrebes at det brukes utstyr som gir tilstrekkelig sikkerhet for pålitelige målinger og sammenlignbarhet. Målingene vil kunne få stor betydning for vurdering av konsekvensene ved anlegg av nye tunneler gjennom Gamlebyen.

## 8.2 Vurderinger og avklaringer i forbindelse med reguleringsplanarbeidet

### 8.2.1 Avklaring av kulturlagenes omfang

I noen områder har det vært svært vanskelig å avgjøre om det er bevart fredete kulturlag eller ikke. Dette gjelder f.eks. i området under og øst for dagens St.Hallvardsgate. Det samme gjelder sør for Bispegata, vest for jernbanesporene gjennom Klypen. Det vil være svært viktig å få klarhet i dette fordi det vil ha avgjørende betydning for om en må regne med tid for arkeologiske utgravninger i disse områdene og om biltrafikk må stoppes eller omdirigeres.

### 8.2.2 Avklaring av midlertidige tiltak for transportavvikling og kommunikasjon

De arkeologiske utgravningene vil i flere tilfeller komme i konflikt med trafikkavviklingen, og det bør avklares om løsning av slike konflikter kan skje på midlertidig eller permanent basis. Spesielt viktig vil være forholdet til sporveien i Oslogate der sporene ligger over fredete kulturlag som må utgraves i forbindelse med tiltaket.

### 8.2.3 Planlegging av områdenes utforming etter anleggets slutt

Det vil ha stor betydning for valg av fremgangsmåte ved merking, demontering, fjerning og lagring av ruindeler at det foreligger planer for utforming av området som ruinene skal tilbakeføres til. Dette gjelder spørsmål som hvilke murer som skal tilbakeføres, utforming av fundamentene for ruinene og hvor høy overdekning det vil bli over kulverttakene, beskyttelse av ruinene mot fukt og frostsprengning, samt evt. restaurering og rekonstruksjonsarbeide. Det vil også være naturlig å ha klar parkmessig planer for områdene. Planene må også omfatte de delene av anleggene som ikke blir direkte berørt av arbeidene.

Det må tas prinsipiell stilling til markeringsmåten i overgangen mellom originalt og rekonstruert/ restaurert murverk. En vanlig måte å markere overgangen på er å sette inn messingbolter påstemplet året for rekonstruksjonen/ restaureringen i fugen mellom original og rekonstruert del. Det må også tilstrebes at originale og rekonstruerte ruinparti blir liggende i samme nivå. Den nåværende løsningen i Bispebogens nordfløy er uheldig, der det rekonstruerte «Bisp Nicolas' kapell» ligger i et høyere nivå enn opprinnelig, og dermed ikke i sammenheng med resten av fløyen.

### 8.3 Vurderinger og avklaringer i forberedelsene til de arkeologiske undersøkelsene

Det er helt nødvendig å foreta detaljerte forberedelser av de arkeologiske utgravningene ved å kartlegge hvor det er bevart intakte kulturlag og hvor disse er borte. Slik kartlegging kan skje både ved gjennomgang av arkeologisk dokumentasjonsmateriale og ved prøvegravninger med gravemaskin på stedet. Det må også planlegges dokumentasjonsrutiner, massetransport, transport av bygningsstein, avskjerming av områdene, infrastruktur for feltarbeid om sommeren og vinteren og publikumstiltak. Fordi det kan bli behov for svært mange fagfolk samtidig, må samarbeide med institusjoner i andre land forberedes. Sannsynligvis vil det være formålstjenlig med forutgående mindre prøvegravninger for å finne frem til tilfredsstillende rutiner. Også etterarbeid og publisering av et meget viktig arkeologisk materiale må planlegges.

En viktig og helt nødvendig del av forarbeidet vil være en detaljert gjennomgang av dokumentasjonsmaterialet fra Gerhard Fischers undersøkelser i Bispeborgen, Olavsklosteret og Hallvardskirken. Materialet, som nå for det meste ligger i Riksantikvarens arkiv, omfatter rapporter, ubearbeidde dagbøker, fotografi og tegninger (Hommedal 1990). Materialet er delvis presentert i avhandlinger om Bispeborgen (Dahlin 1982), Olavsklosteret (Hommedal 1986) og Hallvardskirken (Vibe-Müller 1972). Først en detaljert gjennomgang av dokumentasjonsmaterialet vil likevel gi et tilnærmet fullstendig og nødvendig bilde av originale, restaurerte og fjernede bygningsrester under arbeidene ledet av Fischer, da først og fremst i 1920-30 årene.

### 8.4 Tiltak og analyser under utgravings- og anleggsarbeidet

#### 8.4.1 Virkninger av tiltaket på omkringliggende kulturlag

Da det finnes en del usikkerhet med hensyn til langtidsvirkningen av slike inngrep er det nødvendig med en overvåking av tilstanden på de omkringliggende kulturlagene. Dette gjelder ikke bare de i den umiddelbare nærheten av anlegget men også de et stykke under anlegget for å dokumentere eventuelle fjernvirkninger. Denne overvåkingen bør tar sikte på å kartlegger eventuelle endringer i vanninnholdet på kulturlagene samt eventuelle endringer i den kjemiske sammensetning.

For å kartlegger vanninnholdet foreslås det at det brukes to forskjellige metoder. I de frilagte kulturlagene langs ved utgravningskanten kan det brukes jordbunnsfukt-celler (*soil moisture*

*cells*). Disse bør installeres på forskjellige dybder i kulturlagene ved flere punkter langs den frilagte profilen. For å kartlegge eventuelle endringer i vanninnholdet i den umiddelbare nærheten av anlegget samt de fjern virkninger foreslåes det at det brukes en neutron probe. Proben er en bærbar enhet som inneholder en radioaktiv strålekilde som reagerer når den treffer hydrogenatomer i vann. Aluminiumsrør er installert i kulturlagene, og proben er koblet til disse bare når vanninnholdet skal måles. Målinger tas på forskjellige dybder nede i røret og, ved bruk av en kalibreringskurve, blir målinger konvertert fra data om til vanninnholdet.

Overvåking av forandringer i kulturlagenes kjemiske sammensetting gjøres ved å analysere enten jordprøver eller grunnvannsprøver. Analysemetoden basert på jordprøver krever uttak fra kulturlagene og er destruktiv. Begrenset tilgang til kulturlagene og nødvendigheten av en langsiktig ikke-ødeleggende prøvetakingsstrategi vil begrense tilgjengeligheten av jordprøver til analyse. Det bør legges opp til en grunnvannsprøve-strategi.

Uttak av grunnvannsprøver gjøres ved hjelp av et rør som føres loddrett ned i kulturlaget til den ønsket dybden. Grunnvannet stiger opp i røret p.g.a. kapillareffekt og blir tatt opp til analyse. Røret installeres ved hjelp av et enkelt, lett boresystem som gir kjerneprøver for undersøkelse og analyse. I tilfeller hvor kulturlagene ligger over grunnvannsspeilet, må grunnvann trekkes inn i røret. En måte å gjøre det på er å bruke trykk-vakum, både til å samle inn grunnvann i røret og få ut prøver. Systemet, som er permanent, består av en keramisk porøs prøvetaker som er plassert i et mindre borehull. Den er forbundet med overflaten ved et plastrør.

## 8.5 Konklusjon supplerende undersøkelser

De to stående bygningene Bispegården med Olavsklosterets østfløy og Oslo Ladegårds hovedbygning med omfattende middelaldermurer står i fare for å ta skade ved anleggsarbeidene. Det må bringes klarhet i om disse bygningene kan sikres mot skade ved anleggsarbeidet, og om dette må innbefatte refundamentering, noe som også vil medføre ødeleggelser. Det bør igangsettes poretrykksmåling på flere steder i Gamlebyen for å gi et bedre datagrunnlag for vurdering av skadene på kulturlag ved gravingen for kulverter.

I forbindelse med reguleringsplanarbeidet må omfanget av fredete kulturlag nærmere bestemmes. I forbindelse med arkeologiske utgravninger gjelder dette særlig områder med stor usikkerhet om det er bevart levninger og områder der det har vært gravd tidligere, men hvor omfanget av uberørte levninger er uklart. Det er nødvendig med

arkivstudier og trolig også med prøvegraving. Det må utredes hvorledes områdene skal se ut etter anleggsslutt, slik at det kan tas hensyn til dette i utgravings- og anleggsperioden. I forbindelse med utgravings- og anleggsarbeidet bør det føres kontroll med evt. virkninger på omkringliggende kulturlag, ruiner og bygninger. Slik kontroll må planlegges på forhånd slik at også sammenligningsgrunnlaget kan dokumenteres.



## Litteratur, referanser

### Utrykte kilder

Dahlin, Elin 1982: *Middelalderens bispegård i Oslo. En bygningsarkeologisk undersøkelse*. Stensil. Magistergradsavhandling Oslo 1982.

Dahlin, Elin 1983: *Restaureringsplaner for middelalderens bispegård. Gamlebyen i Oslo*. Riksantikvaren. Oslo 1983.

Dahlin, Elin 1985: *Middelalderens bispegård. Murverksanalyse av nordfløyen*. Riksantikvaren. Oslo 1985.

Ekroll, Øystein 1989: *Olavsklostret - rapport om ruinkonservering i 1988 og 1989*. Riksantikvarne. Oslo 1989.

Hommedal, Alf Tore 1986: *Olavsklosteret i Oslo. Bygningshistorikk, med dateringsforsøk av klosteranlegg og eldre bygningsdelar*. Del I-II. Upublisert magistergradsavhandling. Bergen.

Johansen 1993: *Målinger av grunnvannstand i Oslo Bispegård*. Rapport fra GeoVita as. Oslo.

Molaug, Petter B. 1997: *Innberetning om prøveboring for støyskjerming i Hovedbanen og Gjøvikbanen for NSB i 1996*. NIKU Utgravningskontoret for Oslo.

Molaug, Petter B. 1998: *Oslogate 6. Innberetning*. NIKU, Utgravningskontoret for Oslo.

NGI 1996. Norges Geotekniske institutt. *Jernbanetunnel gjennom Gamlebyen. Hovedplan. Vibrasjonsteknisk vurdering. 26/2-96*.

Paasche, Knut og Rytter, Jens 1995: *Innberetning arkeologiske utgravninger på Sørenga, Oslo. Del 1*. NIKU, Utgravningskontoret for Oslo. Oslo.

Rui, Liv Marit 1996A: *Jernbanetunnel under Gamlebyen i Oslo. Konsekvensutredning legalfredete kulturminner - delrapport*. NSB Bane region øst. Oslo.

Rui, Liv Marit 1996B: *Rapport registrering av tomter for MGO*. NIKU, Utgravningskontoret for Oslo. Oslo.

Rytter, Jens 1991: *Innberetning gøfter for OVA*. Riksantikvaren, Utgravningskontoret for Oslo. Oslo.

Rytter, Jens 1998: *Innberetning om overvåking av prøveboring for Berdal Strømme februar 1998*. NIKU, Utgravningskontoret for Oslo.

Schia, Erik 1987: *Innberetning Sørenga grøfter 1982-85*. Riksantikvaren, Utgravningskontoret for Oslo. Oslo.

Schia, Erik 1993: *Innberetning om graving for gang-sykelbro i Saxegårdens have*. Riksantikvaren, Utgravningskontoret for Oslo. Oslo.

Vibe Müller, Inger Helene 1971: *Østnorske basilika-anlegg. En sammenligning*. Upubl. magistergradsavhandling. Universitetet i Oslo.

## Litteratur (trykket)

Berg, Arno 1939: *Hospitalets bygningshistorie*. I Semmingsen, Fischer og Berg: *Oslo Hospitals historie*. Oslo 1939.

Asplan Viak as. *Temarapport: Nyere tids kulturminner. Jernbanetunnel under Gamlebyen. Konsekvensutredning*. Bærum 1996.

Byantikvaren i Oslo. Oslo kommune. *Bryn – historisk utvikling*. Oslo 1993

Byantikvaren i Oslo. Oslo kommune. *Registrerte kulturminner langs Alna 1992 / 93*. Oslo 1994

Byantikvaren i Oslo. Oslo kommune. *Verneplanutredning for Gamlebyen. Delrapport 1: Bygningsregistreringer*. Oslo 1995.

Byantikvaren i Oslo. Oslo kommune. *Verneplanutredning for Gamlebyen. Delrapport 2: Tematisk kartmateriale fra ulike epoker*. Oslo 1995

Byantikvaren i Oslo. Oslo kommune. *Verneplanutredning for Gamlebyen. Delrapport 3: Historisk gjennomgang og konklusjoner*. Oslo 1995

Byantikvaren i Oslo. Oslo kommune. *Den gule listen. Ajourført pr 03.03.98*. Oslo 1998

Christophersen, Axel 1985: *Fortiden i Trondheim bygrunn. Folkebibliotekstomten. Prosjektprogram*. Trondheim 1985.

Dahlin, Elin 1990: Med Fischer i middelalderens bispegård i Oslo. I: *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok 1990*. Oslo.

Fischer, Gerhard 1921: Middelalderens Oslo. *Aarsberetning for 1920 fra Foreningen til Norske Fortidsmindesmærkers Bevaring*. Kristiania.

Fischer, Gerhard 1950: *Oslo under Eikaberg*. Oslo.

Hommedal, Alf Tore 1987: Olavsklostret i Oslo. Eit dominikanaranlegg frå høg mellomalderen. I: *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok 1987*. Oslo.

Hommedal, Alf Tore 1990: «Fischer-materialet» Dokumentasjonsmaterialet og arbeidsmetodane til Gerhard Fischer. I: *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok 1990*. Oslo.

Keller, Karl Fredrik / Schia, Erik.: *Middelalderbyen i Oslo*. Oslo 1994.

Krogstad, Morten. / Schia, Erik.: *Vandring i Gamlebyen*. 2.oppl. Oslo 1993.

Miljøbyen Gamle Oslo: *Oslo middelalderpark og Museum. Senter for opplevelse, aktivitet og kunnskap*. 1996.

Molaug, Petter 1990: Oslo under Eikaberg 40 år etter. I: *Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok 1990*. Oslo.

Munkedammen arkitektkontor as, *Kartlegging av NSB 's historiske spor på Sørenga*, Oslo 1992

Norges offentlige utredninger: NOU 1991: 31, *Oslo Middelaldermuseum. Senter for opplevelse, aktivitet og kunnskap*. Oslo 1991.

NSB Arkitektkontoret: *Bygningsresistreringer, Oslo distrikt, Oslo S, Lodalen m.m.* Oslo 1992

NSB og Riksantikvaren / Eivind Hartmann og Øistein Mangset-Arliteker mnal, Arkitektkontoret Rosland AS: *Verneplan for jernbanebygninger*. 1997

Reed, Ian 1997: *Begrensing av skader på kulturlag i middelalderbyene*. NIKU Fagrapport nr.5. Trondheim.

Schia, Erik 1979: *Feltene «Oslogate 3 og 7»*. De arkeologiske utgravninger i Gamlebyen, Oslo. Bind 2. Øvre Ervik.

Schia, Erik 1990: *Fortiden i fremtiden. Middelalderbyen i Oslo - gamle og nye planer. I: Foreningen til norske fortidsminnesmerkers bevarings årbok 1990*. Oslo.

Schia, Erik 1991: *Oslo innerst i Viken*. Oslo

Schia, Erik og Tina Wiberg (red.) 1991: *Grøftegravinger*. De arkeologiske utgravninger i Gamlebyen, Oslo. Øvre Ervik