Asplan Viak
v/ Karen Rognstad
karen.rognstad@asplanviak.no

PBE-sak 202103235
Vår saksbehandler: Are Eriksen (are.eriksen@wemail.no) Oslo, 22. juni 2022

INNSPILL TIL PLANPROGRAM OG OPPSTART AV PLANARBEID FOR SCHWEIGAARDS GATE 10 MFL

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner beklager at vi har oversittet fristen for å komme med innspill til planprogram og oppstart av planarbeid for Schweigaards gate 10 mfl. Vi gir vår fulle tilslutning til følgende helt sentrale punkter på PBEs anbefalingskart i område- og prosessavklaringen til oppstartsmøtet for Schweigaards gate 10 mfl. (dok. 22/3, s. 31):

- **Akerselva bør åpnes opp og elveparken videreføres gjennom planområdet og ned til sporområdet. Elveparken bør ha en raus bredde på begge sider av elven, slik at det oppleves som et romslig elverom.**
- **Ny bebyggelse på Vaterland, på vestsiden av Akerselva, må bidra til å styrke og utvikle elverommet langs Akerselva og etablere en klar vestvegg i parkrommet.**
- **Ny bebyggelse på østsiden av Akerselva må tilpasses den omkringliggende bebyggelsen på Grønland og følge eksisterende byggelinje mot elveparken. Det bør legges til rette for høy boligandel på østsiden av Akerselva som støtter opp under Grønland som boligstrøk.**
- **Det bør etterstrebes å rampe Nylandsbrua ned til Schweigaards gate, til fordel for en bedre gatestruktur på bakkeplan.**
- **Utvikling av planområdet må være finmasket og styrke forbindelser i området. Nye forbindelser må koble seg opp mot eksisterende forbindelser og byrom, og sikres gode kvaliteter.**

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venners innspill til forslag til planprogram og oppstart av arbeid med detaljregulering for Schweigaards gate 10 mfl. (Galleri Oslo) tar utgangspunkt i disse klare anbefalingene fra PBEs side. Vi har følgende innspill til planprogram og oppstart av planarbeid:

- **Vi setter stor pris på at Galleri Oslo Utvikling ønsker å rive Galleri Oslo slik at dagens 400 meter lange barriere mellom Grønland og Schweigaards gate forsvinner og Akerselva kan gjenåpnes i en bred blågrønn korridor fra Vaterlandsparken til Schweigaards gate.**
- **Spesielt i planalternativ 1 mangler imidlertid elveparken den rause bredden på vestsiden av Akerselva som er nødvendig for at elveparken skal oppleves som et romslig elverom.**
- **Eventuelle høyhus på vestsiden av Akerselva bør trekkes minst 30 meter tilbake fra elvebredden ikke bare sør for, men også nord for, Schweigaards / Biskop Gunnerus' gate.**
- **Planalternativ 1 bør utredes med tilnærmet samme form på det østre høyhuset som i forslagsstillers planalternativ, men med et mindre fotavtrykk og høyde 66 m i stedet for 90 m, og bygningen trukket 30 m tilbake fra Akerselvas vestre bredd.**
- **For at spennvidden i byggehøydene som konsekvensutredes skal bli tilstrekkelig stor, bør høydene i planalternativ 3 reduseres fra 30 meter til 24 meter øst for Akerselva.**

- **De tre øverste etasjene i planalternativ 1, 2 og 3 bør trekkes like langt tilbake fra fasadelivet mot Akerselva i vest, før de tre planalternativene konsekvensutredes.**
- **Plasseringen av Oslo bussterminal og oppfølgingen av KVU Schweigaards gate og Nylandsveien med omlegging av gatesystemet må være utredet og forankret ikke bare før offentlig ettersyn av planforslaget for Schweigaards gate 10 mfl., men også før nytt offentlig ettersyn av planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B.**
- **Det klart beste nedrampingsalternativet for Nylandsveien er å rampe brua sørfra ned i Schweigaards gate på vestsiden av Akerselva.**

Innspillene utdypes nedenunder og suppleres med ytterligere innspill.

Byggehøyder, byggegrenser og bebyggelsesstruktur i planalternativene

Galleri Oslo Utvikling legger i planalternativ 1, dvs. i sitt eget planalternativ, opp til at «byggegrensen mot Akerselva skal følge vegglivet til Plaza Hotel» (dok. 32/2, s. 36). Vegglivet til Oslo Plaza, dvs. ikke dagens høyhus, men basebygget som tillates påbygd slik at bygget får kote 53,5 som mønehøyde på pulttaket, ligger 10 m fra Akerselva. Å plassere et 90 m høyt bygg (kote 94) kun 10 m fra elva vil gi en knugende følelse for alle som oppholder seg på vestre elvebredd eller beveger seg mellom høyhuset og elva. Høyhuset vil oppleves trykkende også for alle som padler eller ror på elva, og selv de som oppholder seg på eller går langs østre elvebredd, vil ikke oppleve dette som et romslig elverom.

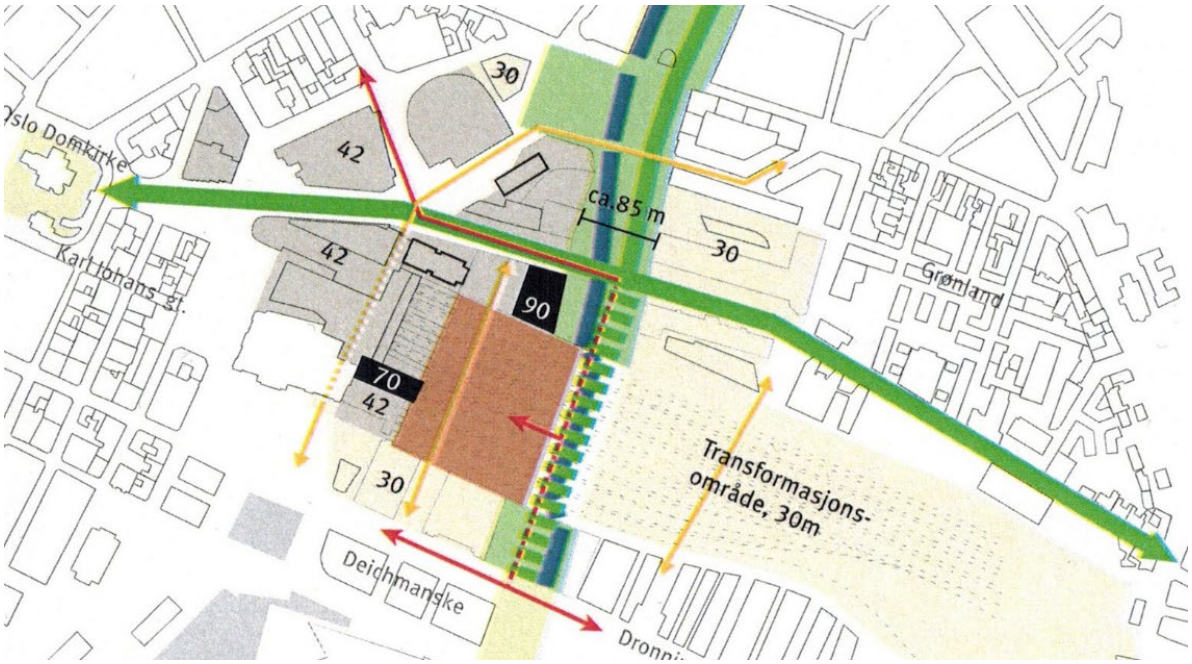
I område- og prosessavklaringen til oppstartsmøtet påpeker PBE at det må «sikres tilstrekkelig med plass på vestbredden av Akerselva til blant annet turdrag, oppholdsareal og håndtering av overvann» (dok. 22/3, s. 37). PBE viser her til retningslinjen i kommuneplanens § 13.3 om at «innenfor en sone på minimum 20 meter fra vannkant for hovedløp […] bør det ikke oppføres ny bebyggelse, nye anlegg eller gjøres vesentlige terrenginngrep». PBE understreker samtidig at det må ***utredes*** om sonen må være bredere enn minimumsbredden på 20 m (dok. 22/3, s. 37):

> Plan- og bygningsetaten mener det bør etterstrebes å etablere en avstand til elva på minimum 20 meter på vestsiden, men det må videre utredes hvor bred denne sonen må være for å romme de nødvendige og ønskede funksjonene langs elva. Bebyggelsens nedre etasjer må bidra til å aktivisere elverommet og ha utadrettede funksjoner både mot gate og elv. Dette vil også kunne kreve plass på bakkenivå mot elva.

I kommuneplanens kapittel 11 understrekes det da også at «retningslinjene angir minimumskrav til byggefritt belte, og større bredder bør vurderes der det er naturlig» (KP-ens juridiske arealdel, s. 58).

At det kun er 10 m mellom Oslo Plazas basebygg og elvekanten, forsterker behovet for et bredere byggefritt belte enn 20 m videre sørover mot Schweigaards gate. Jf. også at det i partiet ned mot Schweigaards gate vil være nødvendig å sette av et bredere areal til turvei langs elva enn lenger opp, ettersom det er sterkt ønskelig å splitte turveien i to, med én del av turveien som fortsetter i planskilt kryssing under nye Schweigaards bru langs vestre bredd, og en annen del av turveien som ledes opp til nordre fortau i Schweigaards gate / Biskop Gunnerus' gate litt vest for turveien langs elvebredden.

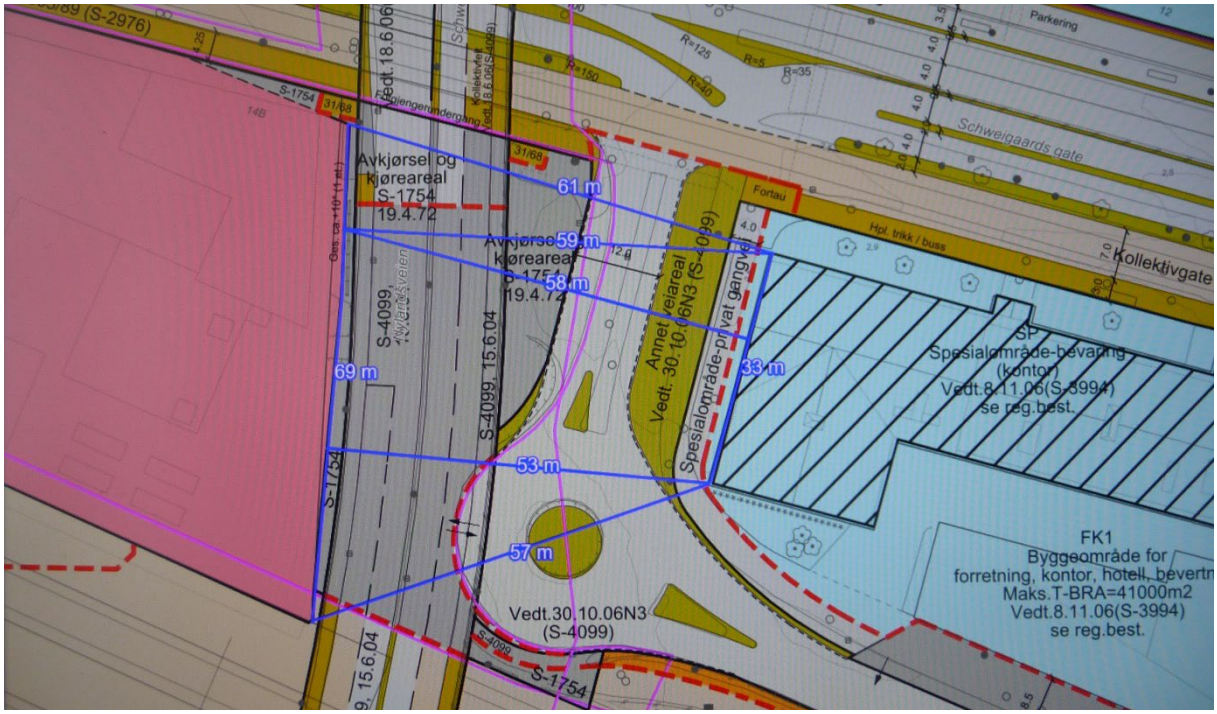
I Områdeprogram for Oslo S trakk PBE sonen for høyhuset med maksimal byggehøyde på 90 m i nr. 14 B langs sørsiden av Biskop Gunnerus' gate mer enn 30 m tilbake fra Akerselva. Hele arealet mellom høyhuset og Akerselva ble satt av til elvepark. Det er ingen grunn til å tillate at det oppføres høyhus nærmere enn 30 m fra Akerselva langs nordsiden av gata. Jf. prinsipplanen for utviklingen av programområdet, som gjengis øverst på neste side (PBE-sak 200813447-91/2, s. 74).



Konseptet for Akerselva beskrives slik i kapittel 4.5 «Overordnet plankonsept» i Områdeprogram for Oslo S (s. 72):

> Akerselva som overordnet blågrønn struktur i Oslo forlenges og styrkes gjennom programområdet. Elva åpnes fra Vaterlandsparken til nordsiden av sporområdet på samme måte som Bjørvikaplanen viser åpning fra sørsida av sporområdet og ut i fjorden. For å videreutvikle grønnstruktur og utlufting skal elva ligge i en ca 85 meter bred korridor fri for bebyggelse. Korridoren gjøres strukturerende for bebyggelsen inntil denne og ny bebyggelse og funksjoner skal orienteres mot elva.

Dagens bygg i Biskop Gunnerus' gate 14 B ligger 53–61 m fra Tollbygningen. Jf. illustrasjonen under. For å øke korridorens bredde til 85 m må nytt bygg trekkes 24–32 m lenger vekk fra Tollbygningen.



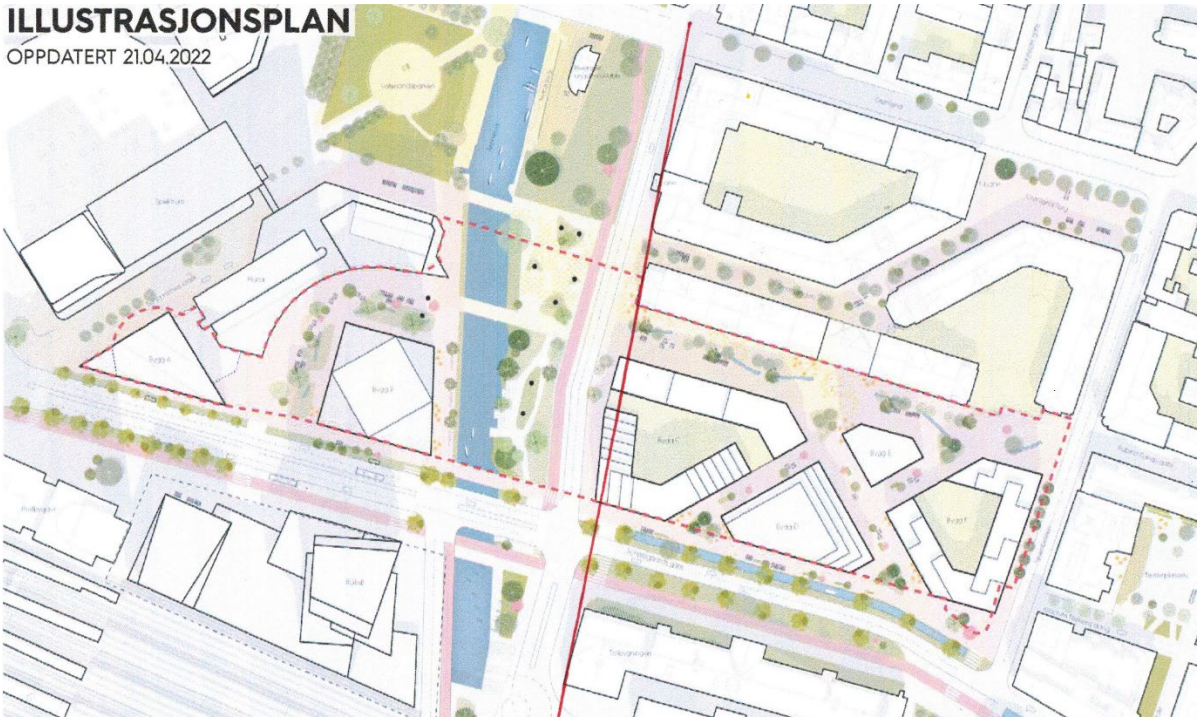
Dersom planarbeidet for Biskop Gunnerus' gate 14 B ender med at KLP Eiendom ikke får plassere høyhus nærmere Akerselva enn områdeprogrammets sone for høyhus tillater, mens Galleri Oslo Utvikling får lov til å plassere et 90 m høyt bygg 10 m fra Akerselva, vil det være høyhuset til Galleri Oslo Utvikling, og ikke høyhuset til KLP Eiendom eller en fremtidig påbygging av basebygningen til Oslo Plaza, som bidrar mest til ytterligere å svekke solforholdene i Vaterlandsparken, langs vestre elvebredd, i elva og langs østre elvebredd på strekningen opp til Vaterlands bru.

I planalternativ 1 for Schweigaards gate 10 mfl. er det lagt inn et 90 m høyt bygg 10 m fra Akerselvas vestbredd, mens det i planalternativ 2 er lagt inn et 66 m høyt bygg ca. 25 m fra Akerselvas vestbredd. Planalternativ 1 og 2 bør endres slik at høyhusene trekkes minst 30 m tilbake fra Akerselva.

Subsidiært bør planalternativ 1 utredes også med høyhuset trukket henholdsvis 20 m og 30 m tilbake fra elva, og planalternativ 2 utredes også med høyhuset trukket 30 m tilbake fra elva.

Det å rive Galleri Oslo slik at barrieren mellom Grønland og Schweigaards gate forsvinner og Akerselva kan gjenåpnes fra Vaterlandsparken til Schweigaards gate, gir etter vårt syn så mye tilbake til byen at det kan forsvare at det oppføres høyhus vest for Akerselva, dvs. bygg høyere enn 42 m. Vi er likevel skeptiske til byggehøydene for de to høyhusene i planalternativ 2, 66 m (kote 70) og 108 m (kote 112), og ikke minst til byggehøydene for høyhusene i planalternativ 1, 90 m (kote 94) og 138 m (kote 142). Oslo Plaza rager i dag opp til kote 112,15 (er tillatt påbygd opp til kote 121,0), dvs. er 30 m lavere (og blir 21 m lavere) enn høyhuset forslagsstiller vil ha.

PBEs anbefaling for østsiden av Akerselva i område- og prosessavklaringen om at «byggegrense for ny bebyggelse bør følge vestvegg på Grønland Torg-bebyggelsen og Tolldirektorat-bygningen på sørsiden av Schweigaards gate» (dok. 22/3, s. 36), følges opp slik i alle de tre planalternativene: «Øst for Akerselva skal byggegrensen mot Akerselva følge vegglivet til bebyggelsen i Smalgangen og Tollbygningen.» I praksis må vegglivet for foreslått ny bebyggelse trekkes litt lenger tilbake enn illustrert (dok. 32/3, s. 5) for å etterleve dette. Jf. den røde, heltrukne linja lagt inn av oss under.



Det er viktig at vegglivet for planlagt ny bebyggelse øst for Akerselva ikke havner lenger vest enn den røde streken på illustrasjonen. Dette har betydning både for siktkorridorens bredde i elverommet, jf. at Akerselva gjør en svak venstresving på sin vei fra Hausmanns bru til nordsiden av sporområdet, og for å kunne oppnå tilstrekkelig bredde på parkarealene langs elvas østside, selv om det etter riving av Nylandsveien eventuelt tillates toveis biltrafikk på bakkeplan fra gata Grønland til Schweigaards gate.

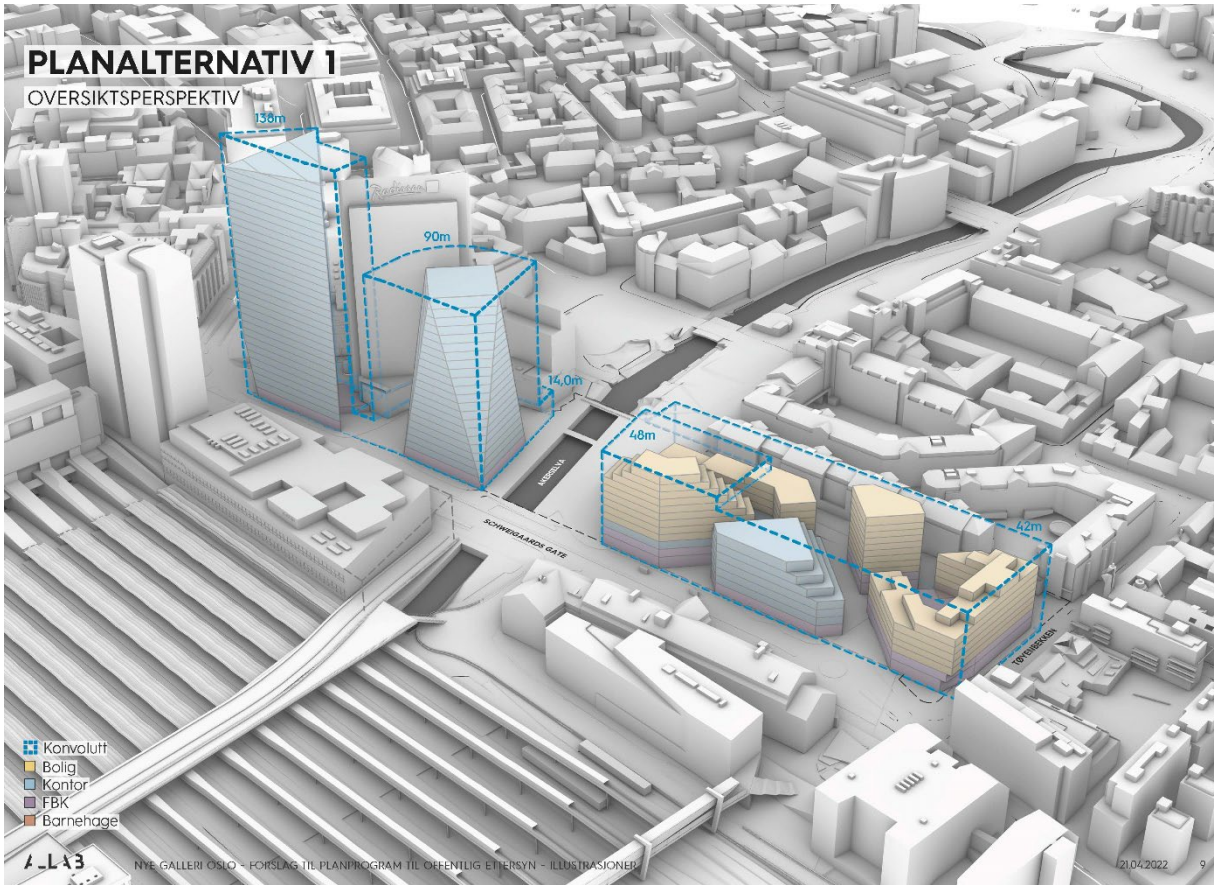
Vi minner her om punkt 7 i uttalelsen fra Bydel Gamle Oslo ved bestilling av oppstartsmøte for Schweigaards gate 10 mfl. (dok. 8), enstemmig vedtatt av bydelsutvalget i møte 18. mars 2021:

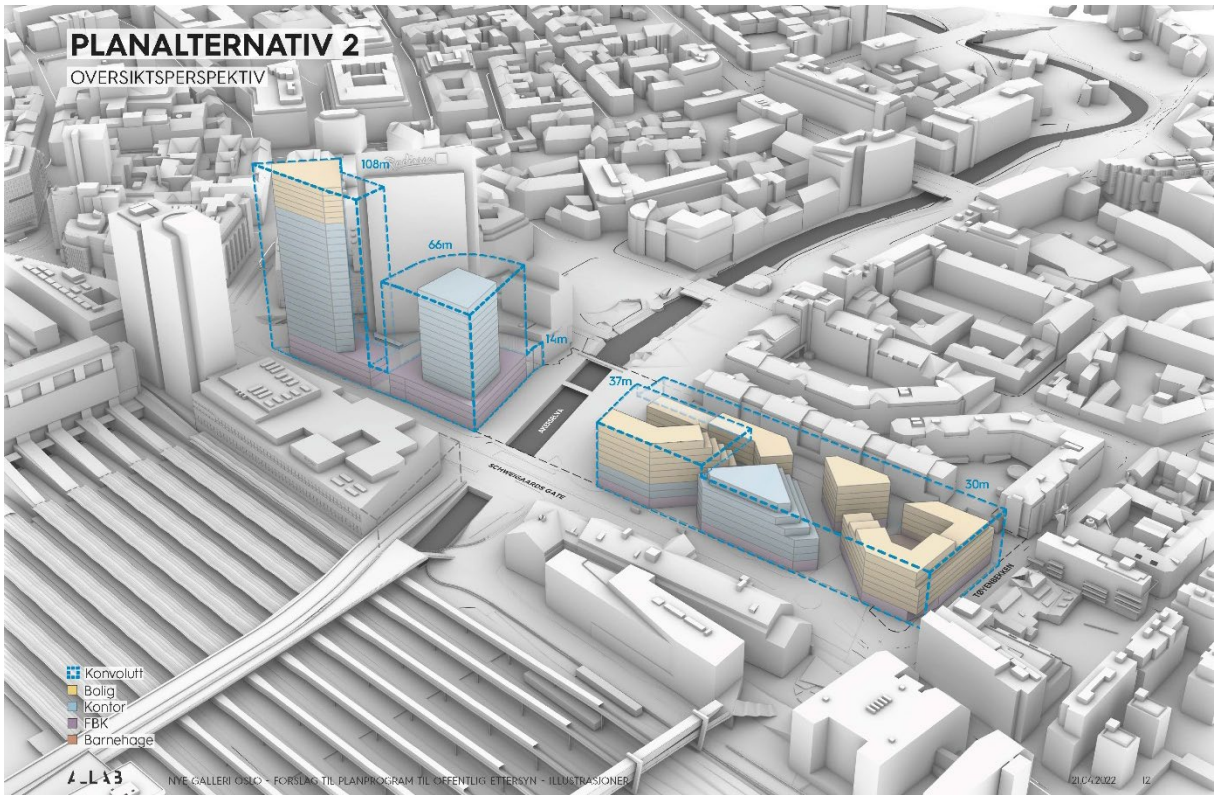
> Bydelsutvalget mener at det ikke bør anlegges en ny bilvei på bakkeplan mellom Grønland og Schweigaards gate (videreføring av Lakkegata), og ber om at det utarbeides planalternativ uten dette.

Dersom det ikke utarbeides et eget planalternativ uten bilvei på bakkeplan, bør temaet i det minste grundig behandles i forbindelse med planprogrammets undertema «Gate- og byromsstruktur».

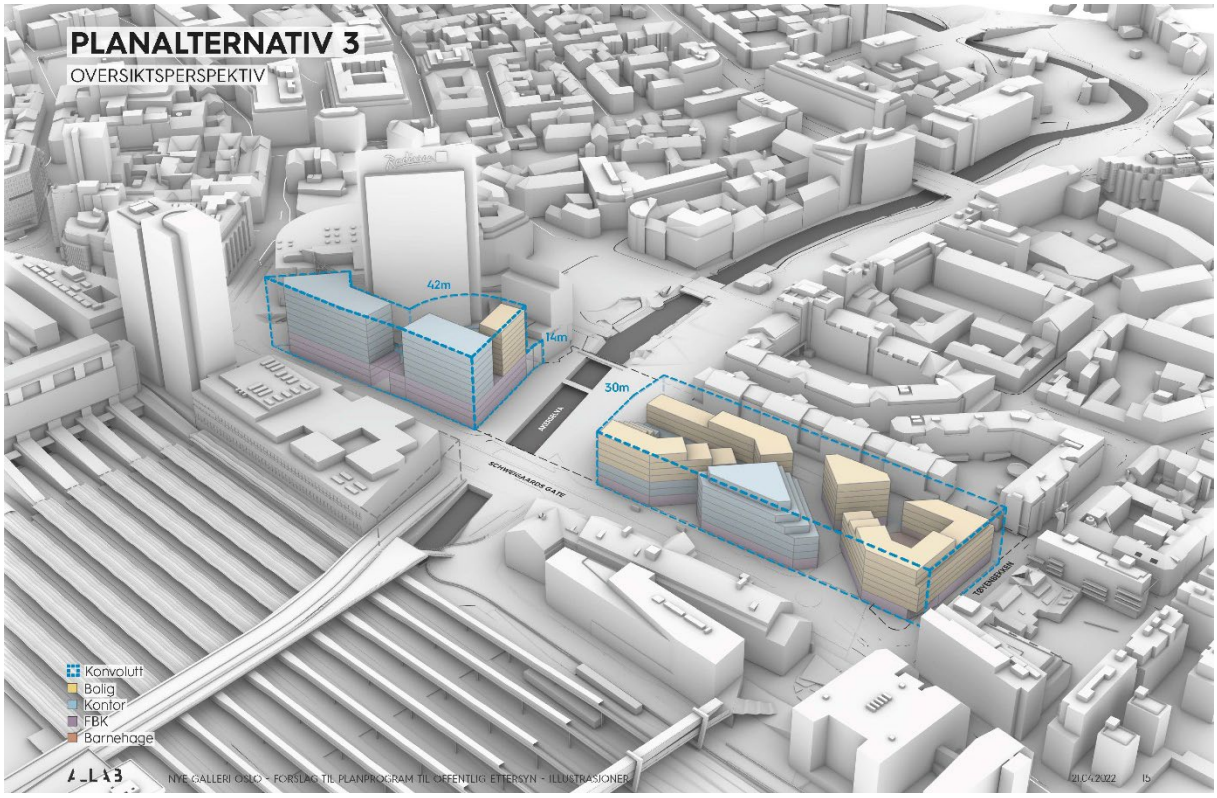
Som det fremgår av illustrasjonene på denne og på neste side, følger Galleri Oslo Utvikling opp PBEs anbefaling om en høy boligandel på østsiden av Akerselva (boliger er vist med gult på illustrasjonene) både i planalternativ 1, 2 og 3. Dette virker fornuftig. Spørsmålet er imidlertid hvor høy bebyggelsen på østsiden av Akerselva kan være uten at konsekvensene blir for store for byrom og bebyggelse i nærområdet, herunder for lys-, sol- og skyggeforhold i det blågrønne elverommet langs Akerselva og for dagens boligbebyggelse rett nord for planområdet.

For at spennvidden i byggehøydene som konsekvensutredes skal bli tilstrekkelig stor, bør høydene i planalternativ 3, bortsett fra i sørvestre del av boligområdet, reduseres fra 30 meter til 24 meter.





Jf. at bebyggelsesstrukturen øst for elva er identisk i planalternativ 2 og planalternativ 3, bortsett fra for den sørvestre delen av boligområdet. For at sammenligningen av de tre planalternativene skal bli meningsfull, er det videre svært viktig at ikke bare forslagsstillers alternativ, men også planalternativ 2 og 3, optimaliseres med henblikk på bebyggelsesstruktur, høyder, lys-, sol- og skyggeforhold. **De tre øverste etasjene i planalternativ 2 og 3 bør trekkes like langt tilbake fra fasadelivet mot Akerselva i vest som de tre øverste etasjene i planalternativ 1, før alternativene konsekvensutredes.**



Planalternativ 2 og 3 bør selvsagt optimaliseres også vest for Akerselva før planprogrammet vedtas og utredningsarbeidet starter. Det er ikke bare bebyggelsens høyde, men også modelleringen og plasseringen av bygningsmassen som påvirker vind-, lys-, sol- og skyggeforhold, og opplevelsen av bygningene fra gater og byrom i nærområdet og fra ståsteder lenger unna.

Mens det vestre høyhuset i planalternativ 1 har prismeform, er to av prismets hjørner skåret vekk i planalternativ 2. Det virker fornuftig å utrede konsekvensene av dette. Det bør også oppgis hvor stort det ekstra bruksarealet i planalternativ 1 er, som følge av at prismehjørnene er beholdt helt opp til kote 142.

Det virker også fornuftig å utrede det østre høyhuset både uten base (planalternativ 1) og med base (planalternativ 2). Jf. de ulike virkningene dette har både for vind-, lys-, sol- og skyggeforhold, og for opplevelsen av bygningsmassen fra gateplan.

Planalternativ 1 bør utredes i en variant med tilnærmet samme form på det østre høyhuset som i forslagsstillers planalternativ, men med et mindre fotavtrykk og høyde 66 m i stedet for 90 m, og bygningen trukket 30 m tilbake fra Akerselvas vestre bredd.

Jf. at fotavtrykket for det østre høyhuset i forslagsstillers planalternativ 1 er omtrent dobbelt så stort som fotavtrykket for høyhusdelen av det østre bygget i planalternativ 2, mens takflaten er tilnærmet like stor i disse to planalternativene.

Tilsvarende vil det kunne være nyttig å utrede konsekvensene av en variant av planalternativ 2 der høyhusdelen av bygget forlenges med 24 m slik at bygget blir 90 m høyt.

Planalternativ 3 bør utredes med en variant uten boligbebyggelse vest for Akerselva, noe som gir mulighet for økt volum i partiet nærmest vestre rampe, uten å bryte høydebegrensningen på 42 m.

De tre variantenes konsekvenser for samlet bruksareal vest for Akerselva bør tydeliggjøres.

Ikke bare forslagsstillers planalternativ 1, men også planalternativ 2 og planalternativ 3, bør optimaliseres både øst og vest for Akerselva, før de tre planalternativene konsekvensutredes.

Det bør utarbeides separate oppstillinger for vestsiden og østsiden av Akerselva over bruksareal for bebyggelsens ulike formål (kontor, bolig osv.). Jf. at bebyggelsesstrukturen øst for Akerselva kan utformes uavhengig av hvilken bebyggelsesstruktur som velges vest for Akerselva, og vice versa.

Ved å utrede tre planalternativer konsekvensutreder en i praksis 3 x 3 planalternativer. Vestre del av et hvilket som helst av de tre planalternativene kan kombineres med østre del av et hvilket som helst av de tre planalternativene. Med tillegg av de tre foreslåtte variantene vest for Akerselva får en i praksis ikke bare ni planalternativer å velge mellom, men hele atten planvarianter (3 x 2 x 3).

Byromsstrukturen innenfor planlagt byggeområde øst for Akerselva er identisk i planalternativene. At gatestrukturen er lik, gjør det lettere å utrede konsekvensene av ulik byggehøyde i alternativene. Etter vår vurdering er hovedgrepet med diagonale forbindelser fra nordvest til sørøst og fra nordøst til sørvest godt, men det bør undersøkes om disse gangdiagonalene kan forbedres ytterligere.
Og ikke minst bør en se på muligheten for å åpne en passasje gjennom eksisterende bygningsmasse fra Smalgangen og sørover, slik det ble lagt opp til i TOR Oslo S-området.

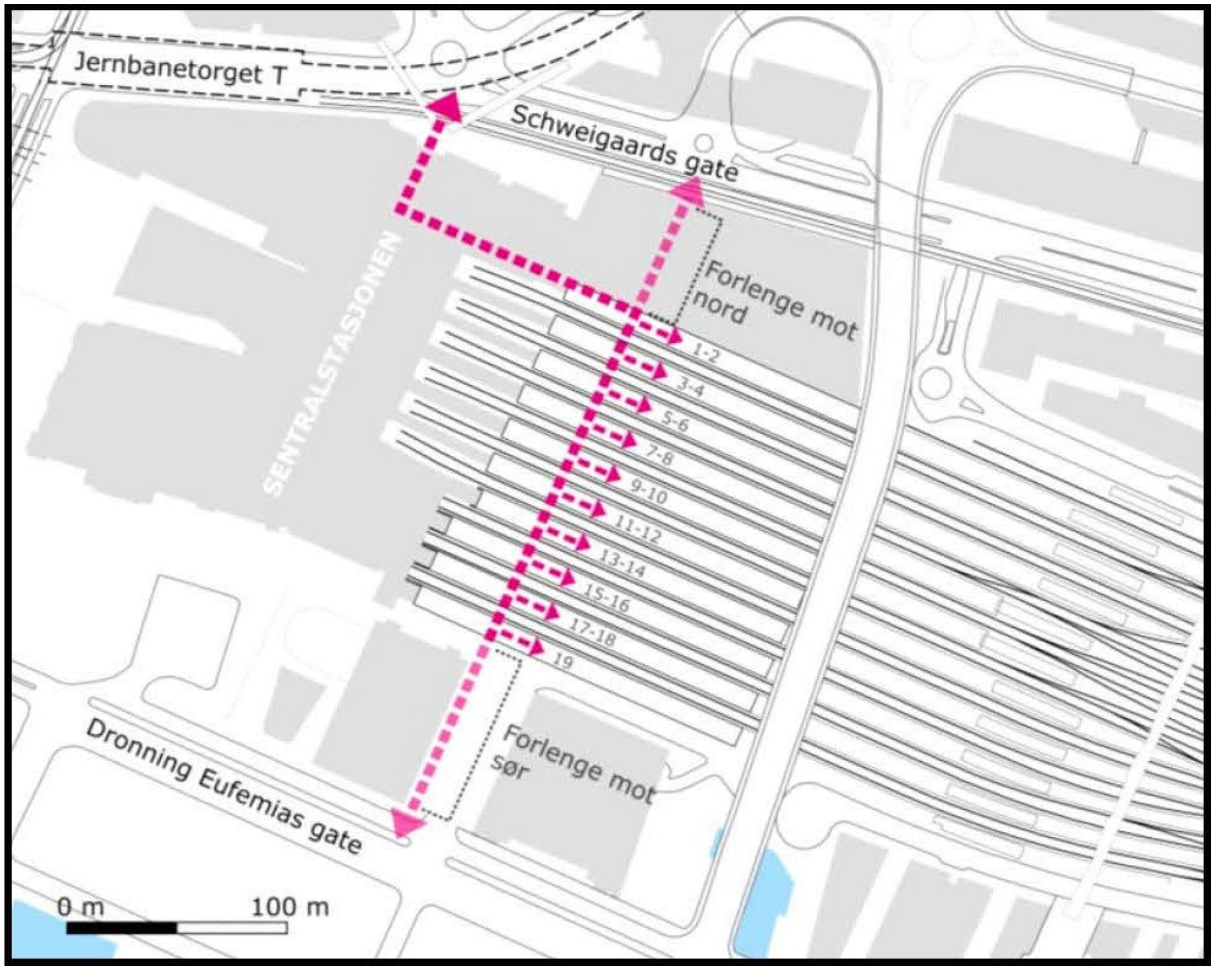
Lokalisering av bussterminal, riving av Nylandsveien og gjenåpning av Akerselva

Hva gjelder byromsstrukturen innenfor planlagt byggeområde vest for Akerselva, stusser vi over at det er lagt inn en 14 m høy sokkel i traseen for vestre rampe opp til rundkjøringen på Nylandsbrua både i planalternativ 2 og 3. Dette favoriserer forslagsstillers planalternativ 1 ved en sammenligning av konsekvensene av de tre planalternativene.

Sokkelbebyggelse opp til kote 18 i traseen for vestre rampe er uforenlig med to av de seks løsningene for veisystemet som Galleri Oslo Utvikling ser det «som relevant å drøfte i den videre planleggingen av området nord for sporområdet» (dok. 32/2, s. 33): alternativ B1 med bevaring av vestre rampe og alternativ B3 med bilvei på bakkeplan der vestre rampe nå ligger, dvs. konsept K1 som BYM anbefalte i KVU Schweigaards gate og Nylandsveien.

Selv om vi verken støtter nedrampingsløsning B1 eller B3 for Nylandsveien, anbefaler vi at foreslått bebyggelse i traseen for vestre rampe tas ut av både planalternativ 2 og 3 når planprogrammet skal fastsettes. Dette fører selvsagt samtidig til en reduksjon i bruksarealet for disse to planalternativene.

Som det fremgår av illustrasjonen under, hentet fra fastsatt planprogram for Oslo S, er det meningen å forlenge eksisterende gangkulvert under sporområdet på Oslo S både mot Dronning Eufemias gate i sør og mot Schweigaards gate i nord (PBE-sak 201308290-73/1, s. 31). Gangkulverten bør videreføres også til nordsiden av Schweigaards gate og få oppganger til fortau både sør og nord for gata. Det bør vurderes å forlenge gangforbindelsen på bakkeplan i dagens trasé for vestre rampe fram til ny turvei langs Akerselvas vestside, og videre på gangbru over til det fremtidige parkrommet på elvas østside.



I forslaget til planprogram for Schweigaards gate 10 mfl. understrekes viktigheten av at plasseringen av bussterminalen og oppfølgingen av KVU Schweigaards gate og Nylandsveien med omlegging av gatesystemet må være forankret før offentlig ettersyn (PBE-sak 202103235-32/2, s. 1, 5 og 29):

> Planalternativene skal kunne tilpasses beslutningen om ny utforming av Schweigaards gate og Nylandsveien, og fremtidig plassering og størrelse på Oslo bussterminal. […] Foreløpige føringer for oppdraget til Ruter er at fremtidig busskapasitet forventes å bli lavere enn i dag, og at terminalen må ligge tett på Oslo S. […] Plan- og bygningsetaten mener at overordnede beslutninger om bussterminalens plassering og omfang, samt omlegging av gatesystemet i området, er sterkt premissgivende for utviklingen av planområdet, og at dette må være utredet og forankret før innsendelse av planforslag til offentlig ettersyn.

Vi er enige i dette, men det samme må gjelde også for planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B.

Plasseringen av bussterminalen og oppfølgingen av KVU Schweigaards gate og Nylandsveien med omlegging av gatesystemet må være utredet og forankret før offentlig ettersyn av planforslagene for Biskop Gunnerus' gate 14 B og Schweigaards gate 10 mfl.

I brev til Ruter av 9. november 2021, skriver Byrådsavdeling for miljø og samferdsel (dok. 28/2, s. 1):

> KVU Oslo-navet anbefaler en strategi som innebærer å styrke kapasiteten for T-bane og tog gjennom Oslo. Det anbefalte konseptet, som Oslo kommune sluttet seg til 15. mai 2019, legger opp til mer mating mellom buss og bane i knutepunkter utenfor sentrum. KVU-en legger videre opp til at Oslo bussterminal rendyrkes som en terminal for langdistansebusser. […] Oslo kommune og Viken fylkeskommune ber Ruter om å vurdere framtidig bussterminal-struktur for Oslo-området. Arbeidet skal ta utgangspunkt i anbefalingene i KVU Oslo-navet, det vil blant annet si at Oslo bussterminal primært skal ha funksjon som terminal for lang-distansebusser, mens regionbusser i større grad skal mate til terminaler utenfor sentrum.

Dersom Oslo bussterminal «rendyrkes som en terminal for langdistansebusser», vil bussterminalen kunne reduseres til godt under halvparten av dagens størrelse. Selv om det skulle vise seg å være behov for å la noen regionbusser terminere på Oslo bussterminal også i fremtiden, bør terminalens kapasitet kunne reduseres til 50–75 % av dagens kapasitet.

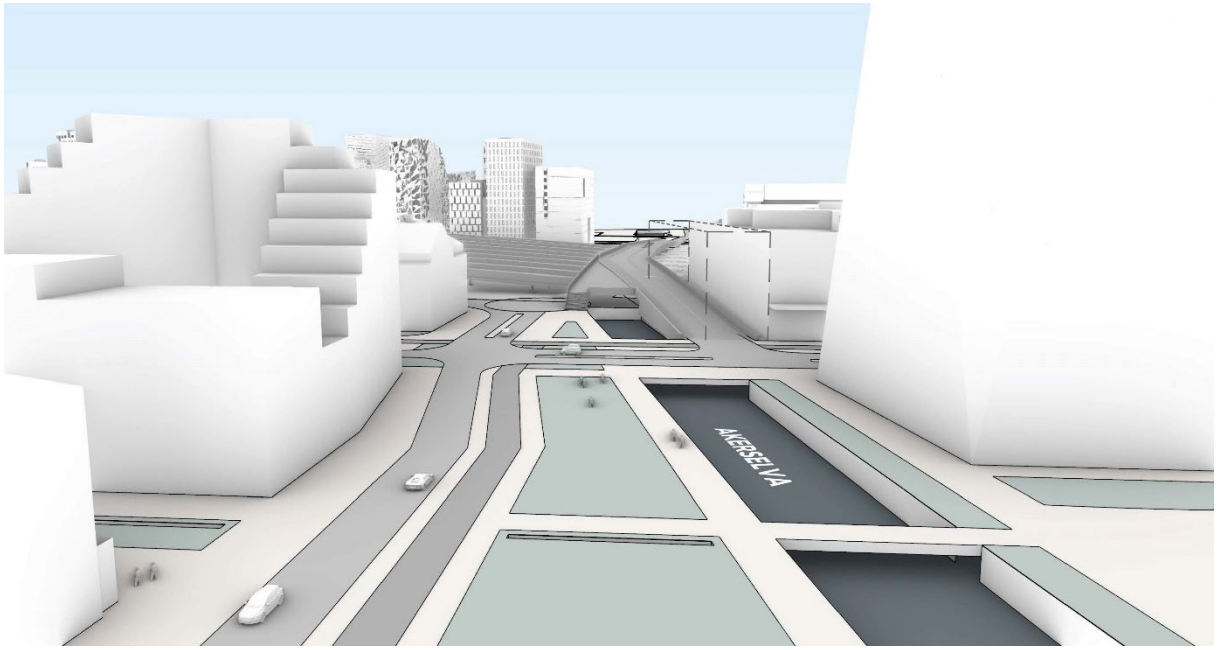
En svært aktuell plassering av en bussterminal av denne størrelsen er vest for Akerselva, sør for og/eller nord for, eventuelt også under, Schweigaards gate / Biskop Gunnerus gate, dvs. i nær tilknytning til gangkulverten på illustrasjonen på forrige side. Dette vil gi kort gangavstand mellom plattformene på den nye bussterminalen og alle togplattformene på Oslo S via kulverten.

PBE bør derfor ikke tillate at planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B legges ut til nytt offentlig ettersyn før det er avklart om ny bussterminal vil bli lokalisert til denne eiendommen.

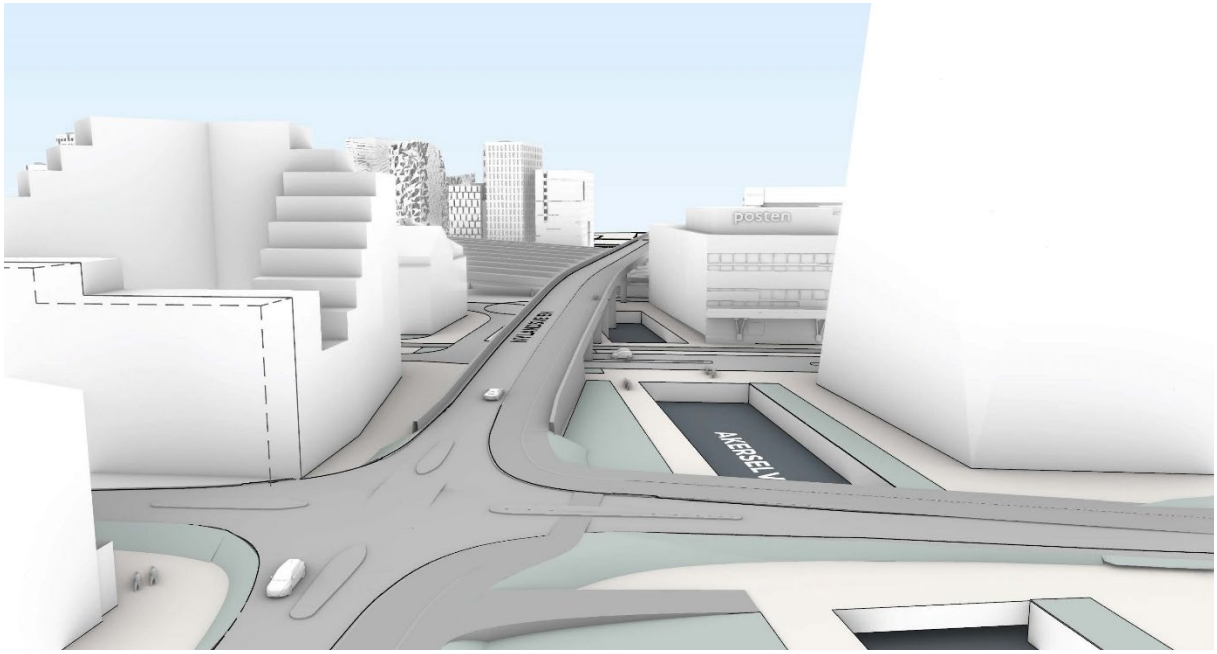
Mens KLP Eiendom tidligere ønsket å rive Postterminalen i Biskop Gunnerus' gate 14 B og trekke ny bebyggelse tilbake fra Akerselva mot å få bygge høyhus på eiendommen, håper de nå å få både i pose og sekk. De vil gjenbruke eksisterende bygningsmasse og bygge høyhus på denne basen. Dette vil imidlertid blokkere muligheten for å realisere det klart beste av de nedrampingsalternativene for Nylandsveien som ble vurdert i KVU Schweigaards gate og Nylandsveien, nemlig å rampe veien sørfra ned i Schweigaards gate vest for Akerselva. Jf. argumentasjonen i Asplan Viaks rapport «Alternative vegløsninger for Nylandsveien» av 8. april 2022.

For å kunne rampe Nylandsveien ned i Schweigaards gate vest for Akerselva, slik som illustrert under, må bygningsmassen i Biskop Gunnerus' gate 14 B trekkes minst 20 m tilbake fra elva. Dersom dagens bygningsmasse skal gjenbrukes, må i det minste den stiplede delen av Postterminalen rives.

PBE bør følge opp prinsipplanen i Områdeprogram for Oslo S og kreve at all bygningsmasse trekkes minst 30 m tilbake fra Akerselva for at PBE skal anbefale høyhus i Biskop Gunnerus' gate 14 B. PBE bør ikke tillate at planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14 B legges ut til nytt offentlig ettersyn før det er avklart hvor Nylandsveien skal rampes ned, med mindre bygningsmassen i planforslaget er trukket så langt tilbake fra elva at hele Nylandsveien vil kunne rampes ned minst 5 m vest for elva.



Den nedrampingsløsningen som BYM har anbefalt i KVU Schweigaards gate og Nylandsveien, gjengis under. Her rampes Nylandsveien ned på bakkeplan øst for Akerselva først nord for Galleri Oslo, ved nåværende østre rampe. Sør for Schweigaards gate ligger Nylandsbrua over store deler av Akerselva.



KLP Eiendom har hoppet på BYMs anbefalte løsning i KVU-en og har illustrert sitt reviderte prosjekt for Biskop Gunnerus' gate 14 B basert på KVU-ens prinsippløsning med nedramping øst for Akerselva:

Nedrampingen og den nye bilbrua som krysser over Akerselva legger beslag på store arealer. Dette spiser av grøntarealene langs Akerselva og etablerer nye barrierer mellom Grønland og Akerselva. Byromskvalitetene langs Akerselva blir langt dårligere med dette nedrampingsforslaget enn ved å rampe Nylandsveien ned i Schweigaards gate vest for Akerselva, og det på en 100 m lang strekning nord for Schweigaards gate.

Med BYMs og KLP Eiendoms nedrampingsforslag ledes gjennomgangstrafikk som skal til Ring 1, inn i boligområdene på Grønland, mens nedrampingsalternativet øverst på forrige side leder denne trafikken direkte til Ring 1 via vestre del av Schweigaards gate hvor det ikke finnes boliger, gir stor fleksibilitet med hensyn til hvor mye som skal tillates av motorisert trafikk nord for Schweigaards gate, og inviterer til å plassere Oslo bussterminal et annet sted enn i boligområdet på Grønland.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Per Østvold (sign.)
leder

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Erik Østlyngen (sign.)
leder