

Plan- og bygningsetaten
postmottak@pbe.oslo.kommune.no

Deres ref.: 201015299-261

Vår saksbehandler: Are Eriksen (are.eriksen@wemail.no)

Oslo, 9. februar 2023

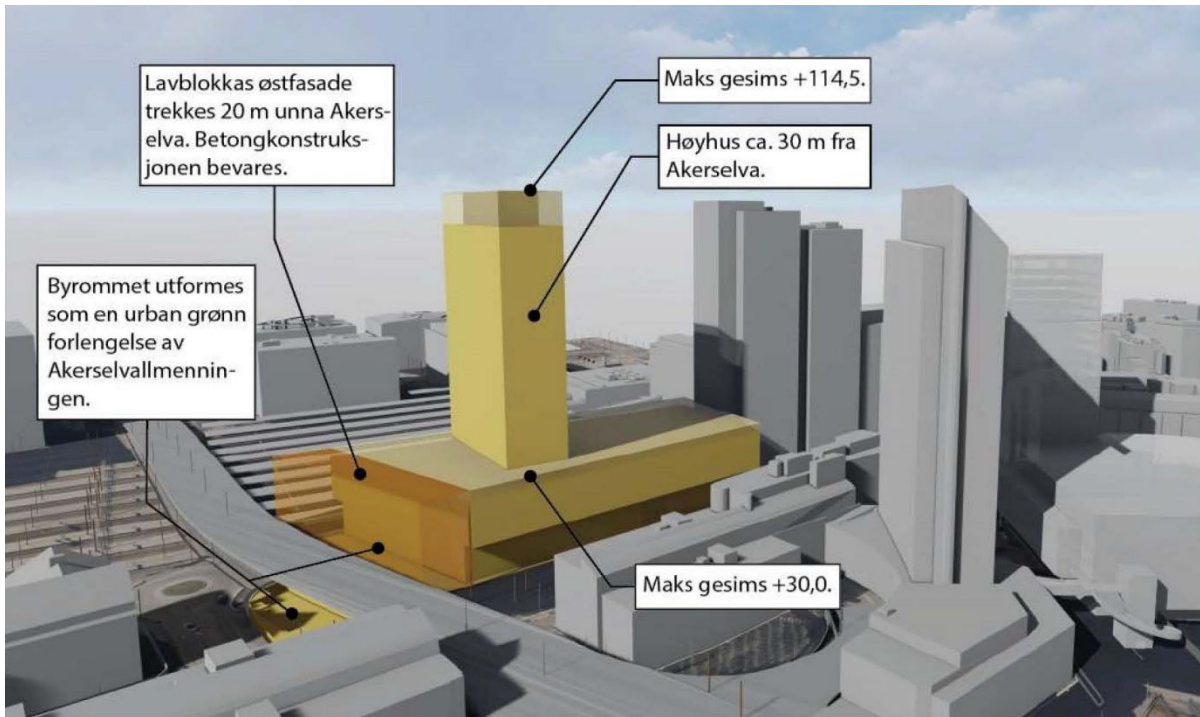
MERKNADER VED NY OFFENTLIG HØRING AV PLANFORSLAG FOR BISKOP GUNNERUS' GATE 14 B

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner har følgende merknader til revidert forslag til detaljregulering for Biskop Gunnerus' gate 14 B i forbindelse med nytt offentlig ettersyn:

Ved offentlig ettersyn i 2019 foreslo KLP Eiendom å rive Postterminalen (lavblokka) og oppføre to høyhus på en ny basebygning trukket tilbake fra Akerselva. KLP forsøker nå å få både i pose og sekk. De vil beholde hele lavblokka, øke høyden på lavblokka og samtidig oppføre to høyhus, henholdsvis 128 meter og 74 meter høye, på eiendommen. Jf. PBEs illustrasjon av KLP Eiendoms nye planforslag.



PBE har med brun farge markert den delen av lavblokka som ligger innenfor det 20 meter brede byggefrie beltet langs Akerselva, jf. § 13.3 i Kommuneplan 2015. Som det fremgår av illustrasjonen, har KLP til og med plassert deler av den 128 meter høye nye bygningen innenfor 20-metersbeltet. Ja, faktisk så nærme som 10 meter fra Akerselvas tvillingkulvert, og kun 4 meter fra lavblokkas østre veggliv. Dette er helt uakseptabelt, og stikk i strid med ambisjonen om å sikre en ca. 85 meter bred blågrønn korridor langs Akerselva også på strekningen fra Schweigaards gate / Biskop Gunnerus' gate til nordsiden av jernbanens sporområde.



PBE anbefaler ikke planforslaget og har oppsummert sine konklusjoner til offentlig ettersyn i form av denne illustrasjonen og åtte kulepunkter, hvorav fem gjengis under:

- Utnyttelsen i planforslaget er for høy. PBE mener planområdet er egnet for ett høyhus som er plassert med større avstand fra Akerselva, minimum 30 meter.
- Høyden på høyhuset må ikke overstige k + 114,5 og ha maksimum grunnflate på 1 000 m².
- Et parklandskap på taket av lavblokka vil være et stort tilskudd til byen.
- Parklandskapet bør legges på lavblokkas eksisterende gesimsnivå på k + 26,5, med klimaskjerming av parklandskapet opp til maks k + 30,0.
- Det bør sikres 20 meters avstand mellom Akerselva og fasadelivet på lavblokka for å legge til rette for et åpent, grønt og urbant elverom mot øst.

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner støtter PBEs konklusjon om ikke å anbefale planforslaget. Utnyttelsen i planforslaget (85 000 m² BRA) er altfor høy. To høyhus, 128 meter og 74 meter høye, med grunnflate på henholdsvis ca. 2 000 m² og ca. 1 400 m², vil gi svært negative skyggevirkinger i gater, byrom og nabokvartal, og ikke minst for Akerselvallmenningen, det brede parkbeltet og de nye boligene langs østsiden av Akerselva som etter all sannsynlighet vil komme mellom Schweigaards gate og Olafiagangen når Galleri Oslo rives, slik Galleri Oslo Utvikling ønsker.

To høyhus i Biskop Gunnerus' gate 14 B vil gjøre at høyhusene gror sammen med Posthuset, Oslo Plaza og det planlagte høyhuset på Sonja Henies plass 2 (Oslo Spektrum) til en sammenhengende vegg sett fra en rekke ståsteder i byen. Med ett høyhus på eiendommen, slik PBE anbefaler, vil avstanden mellom de fire høyhusene bli stor nok til at de kan oppleves som selvstendige volumer fra i det minste en del ståsteder i byen, selv om den voksende høyhusklyngen ved Oslo S vil svekke utsynet mot fjorden fra de bakenforliggende historiske byområdene og sterkt endre bysilhuetten.

Det som kan forsvare at det oppføres ett høyhus på eiendommen Biskop Gunnerus' gate 14 B, er hvis plangrepet gir noe viktig tilbake til byen, en full gjenåpning av Akerselva i en bred blågrønn korridor fra Schweigaards gate til nordsiden av sporområdet. Da må lavblokkas østre del rives.

Tilsvarende: Det som kan forsvare at Galleri Oslo Utvikling får oppføre ett høyhus på Akerselvas vestsida, også de ønsker to høyhus, er at planforslaget for Schweigaards gate 10 mfl. utformes slik at det sikrer en full gjenåpning av Akerselva i en bred blågrønn korridor fra Schweigaards gate til Vaterlandsparken når hele eller deler av Galleri Oslo rives.

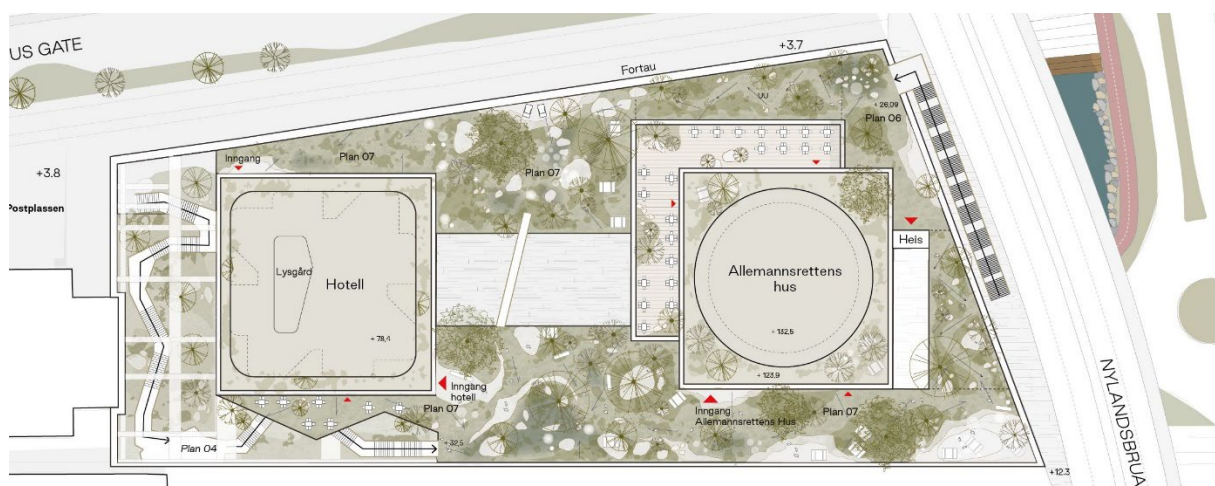
Det gjør en stor forskjell om vi til slutt ender opp med en høyhusklynge på fem eller sju bygninger høyere enn 60 meter på et lite område langs vestsiden av Akerselva, og spesielt når nesten alle høyhusene antakelig blir 108–125 meter høye.

Vi er enige med PBE i at høyhuset må plasseres med en langt større avstand enn 10 meter fra Akerselva, dvs. minimum 30 meter fra Akerselva, slik PBE anbefaler. Jf. her også plasseringen av sonen for det ene høyhuset som tillates på eiendommen i «Oslo S – områdeprogram», tydeliggjort av oss på s. 4 i vårt merknadsbrev av 23. august 2019 (dok. 180) ved forrige offentlige ettersyn.

Vi støtter PBEs anbefaling om å redusere høyhusets grunnflate til maksimum 1 000 m² og gjøre høyhuset så slankt som mulig slik at mest mulig lys og sollys slipper gjennom til Schweigaards gate, og ikke minst til Akersellvmenningen, elva og elvebreddene, det brede fremtidige parkbeltet og de fremtidige boligene på østsida av Akerselva videre oppstrøms etter rivingen av Galleri Oslo.

Høyhuset bør antakelig plasseres omtrent slik som vist på PBEs illustrasjon, med høyhusets langside skrått i forhold til Schweigaards gate, men det vil være behov for sol- og vindstudier for å finne den gunstigste plasseringen av bygget og vurdere om det virkelig kan tillates at høyhuset får gesims helt opp til kote 114,5. Det bør utarbeides solstudier for i alle fall kl. 13, 14, 15 og 16 ved vårjevndøgn, 1. mai og sommersolverv. Forventet fremtidig plassering av høyhus vest for Akerselva etter riving av hele eller deler av Galleri Oslo bør også inngå i denne vurderingen.

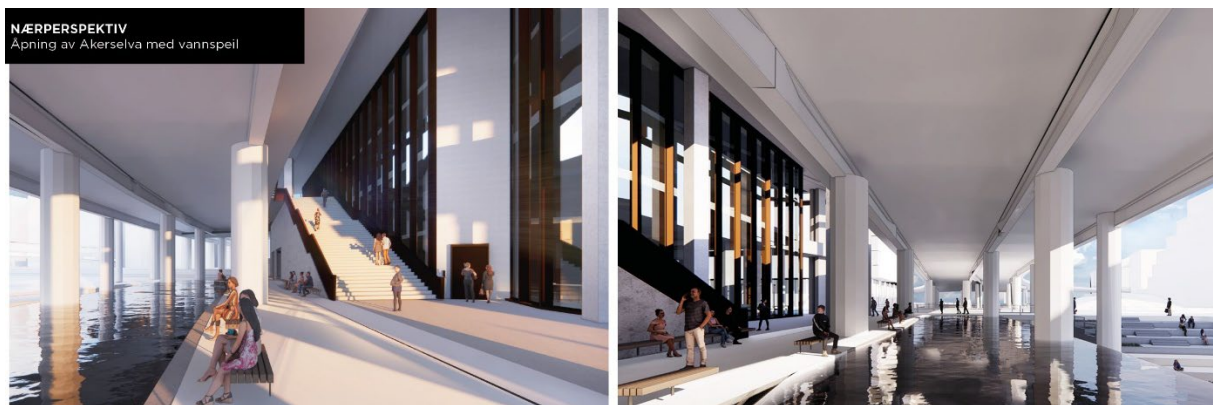
PBE vurderer at et parklandskap på taket av lavblokka «vil være et stort tilskudd til byen». Vi stiller oss mer tvilende til verdien av et slikt parklandskap høyt hevet over gateplan, oppfatter det først og fremst som et forsøk på å grønnvaske planforslaget fra KLPs side, men vil ikke fraråde forslaget.



Vi viser her til KLP Eiendoms brev av 12. januar 2023 der KLP anser «at dersom hotellet forsvinner», dvs. at det kun tillates ett høyhus, «vil både Schweigaards gate, taklandskapet og nærområdet bli lagt dødt etter arbeidstid» (dok. 287/2, s. 2). Så mye fra eller til kan ikke hotellet gjøre, og så liten tro har tydeligvis forslagsstiller på kvalitetene i resten av sitt planforslag. KLPs skisse av taklandskapet gjengis over. Selv om lavblokkas østre del rives, reduseres ikke parklandskapetets størrelse om hotellet fjernes.

Vi støtter PBEs anbefaling om å legge parklandskapet på lavblokkas eksisterende gesimsnivå, dvs. på kote 26,5, med klimaskjerming av parklandskapet opp til maks kote 30,0. Vi viser til PBEs argumentasjon for dette, dvs. for ikke å kunne anbefale at hele lavblokka påbygges i høyden.

Under gjengis KLPs illustrasjon av partiet mellom den transformerte lavblokka og Nylandsveien, med den lange og bratte trappa, først sørover og deretter nordover, de første 22 av de 28 høydemeterne opp til KLPs parklandskap på kote 32,5. Trappas nedre del ses også på de to nederste illustrasjonene, som i tillegg viser vannspeilet som er lagt oppå Akerselvas vestre kulvert i stedet for å gjenåpne elva.



PBE kommenterer illustrasjonene slik i planforslaget til offentlig ettersyn (dok. 261/1, s. 69–70):

Inngangen til lavblokka, østtrappen og byrommet mot øst er helt overbygd, og har etter PBEs vurdering små forutsetninger for å bli det vellykkede, åpne og sosialt trygge byrommet som Schweigaards gate trenger. Planforslaget er altså avhengig av en radikal omlegging av Nylandsbrua for at lavblokkas møte med byen mot øst skal bli vellykket. Basert på at nettopp denne omleggingen av brua er høyst usikker, både i tid og omfang, må planforslaget bearbeides for å selvstendig sikre et godt byrom og kobling mot øst.

Vi anbefaler derfor at lavblokkas bygningsvolum mot øst trekkes 20 meter unna Akerselva, i tråd med retningslinjen til § 13.3 i KP2015 om byggefritt belte langs hovedvassdrag. Dette vil sikre mer åpenhet og lys til byrommet under, og tilstrekkelig avstand [mellom] lavblokka og Akerselva til fremtidig elverom. Eksisterende betongstruktur kan dog bevares og integreres i elve- og byrommet, som da får en noe mer urban karakter som kan passe godt til overgangen mot det mer «harde» sporområdet. [...]

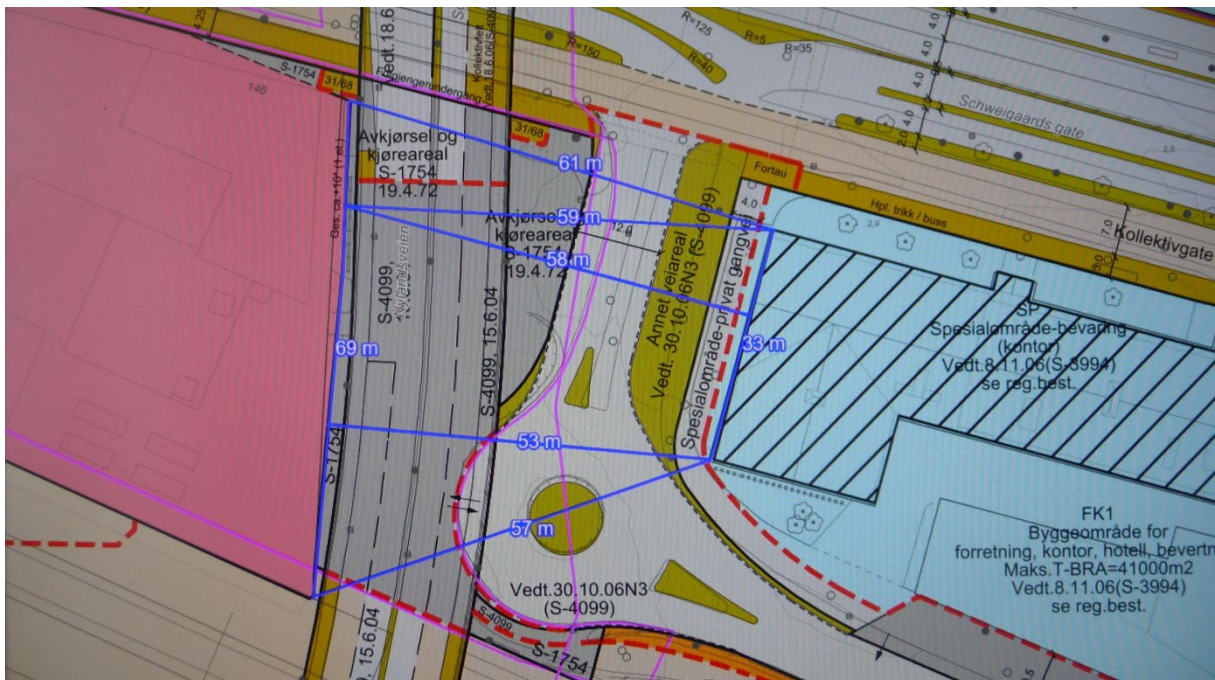
Byrommet mot øst må utformes som en del av Akerselvallmenningen

Som del av områdeprogrammet for Oslo S samt KVV Oslo S, er det et viktig mål å gjenåpne Akerselva slik at den blir en sammenhengende elvepark fra Vaterland til Bjørvika. I sammenheng med anbefalingene våre om å trekke lavblokka lenger unna Akerselva, bør byrommet langs lavblokkas østfasade og Akerselva, samt trappeforbindelsen, sikres et grønt preg.

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner vil her minne om beskrivelsen av konseptet for Akerselva i kapittel 4.5 «Overordnet plankonsept» i områdeprogrammet for Oslo S (PBE-sak 200813447, dok. 91/2, 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.

Lavblokka i Biskop Gunnerus' gate 14 B ligger i dag 53–61 m fra Tollbygningen. Jf. illustrasjonen. For å øke korridorens bredde til 85 meter må lavblokka trekkes 24–32 meter lenger vekk fra den bevaringsregulerte Tollbygningen. Et byggefritt belte på 20 meter langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert blir helt klart i minste laget om en skal kunne gjenåpne Akerselva og etablere en tilstrekkelig bred grønnstruktur på denne strekningen som er så dominert av tung veitrafikk.

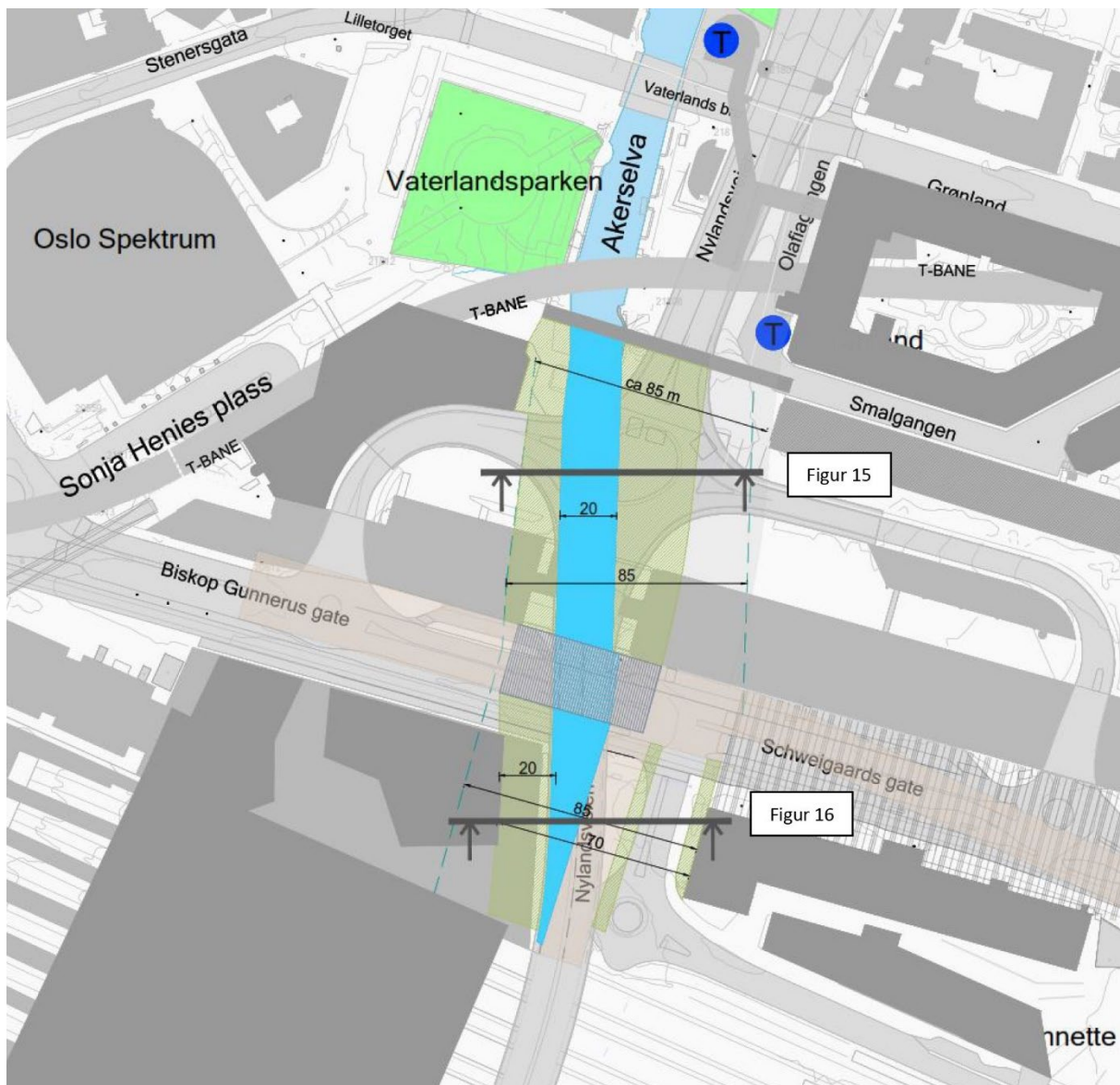


PBE har rett i at KLP Eiendoms planforslag er «avhengig av en radikal omlegging av Nylandsbrua for at lavblokkas møte med byen mot øst skal bli vellykket», og at planforslaget, med all usikkerheten knyttet til en omlegging av Nylandsbrua, må «bearbeides for å selvstendig sikre et godt byrom og kobling mot øst».

Dersom lavblokkas bygningsvolum i øst kun trekkes 20 meter unna Akerselva, slik PBE anbefaler, vil det ikke bli nok plass mellom Akerselva og lavblokk til det beste nedrampingsalternativet for Nylandsbrua. Dersom Nylandsbrua i en første fase ikke rives over selve sporområdet, bør veien rampes sørfra ned i Schweigaards gate på vestsiden av Akerselva og ikke på østsiden av Akerselva.

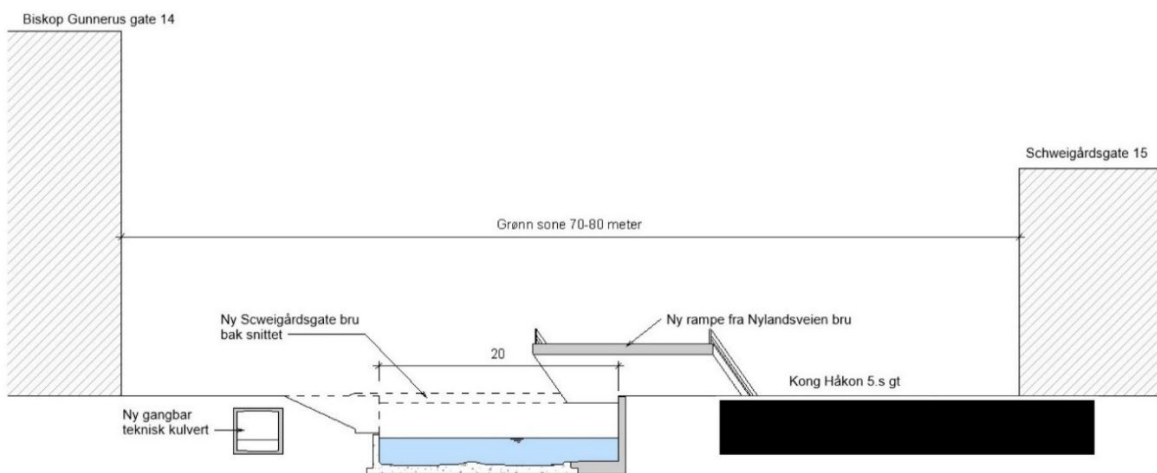
I arbeidet med VPKL Oslo S bestilte BYM en utredning fra Asplan Viak om mulighetene for å gjenåpne Akerselva fra Vaterlandsparken til sporområdet på Oslo S. I «Teknisk utredning åpning Akerselva» konkluderte Asplan Viak med at gjenåpning er teknisk gjennomførbart, og anbefalte full gjenåpning av Akerselva og ikke kun en gjenåpning av østre kulvertløp (PBE-sak 202014542, dok. 8/6, s. 42).

I utredningen la Asplan Viak til grunn at Nylandsbrua rampes ned i Schweigaards gate på Akerselvas østside, slik som i TOR Oslo S, og illustrerte anbefalingen om full gjenåpning på denne måten (s. 20).



Det er flere problemer knyttet til det å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate på østsiden av Akerselva. Nedrampingen vil måtte skje nesten vinkelrett på Schweigaards gate. Strekingen som Nylandsbrua kan rampes ned på, blir da for kort til å kunne ta opp hele den store høydeforskjellen. Alternativene vil i så fall være å heve gatelegemet i Schweigaards gate, noe som er problematisk med tanke på nærheten til den bevaringsregulerte Tollbygningen, eller å gjøre nedrampingsstrekningen lengre ved å forskyve Schweigaards gate mot nord (noe som i sin tur også skaper problemer), eller en kombinasjon av disse to alternativene. En nedramping så tett inntil Kong Håkon 5.s gate gir i tillegg trafikkmessige utfordringer der de to veisystemene munner ut i Schweigaards gate side om side.

Det er også svært uheldig at veirampa blir liggende over gjenåpnet elv. På illustrasjonen på forrige side ligger veirampa over ca. 50 % av Akerselva i partiet mellom Schweigaards gate og sporområdet. Det gir mørke områder under veirampa, og spesielt i nord der veirampa ligger svært lavt over elva. Utredningens figur 16, jf. plasseringen av snittet på illustrasjonen på forrige side, gjengis under.



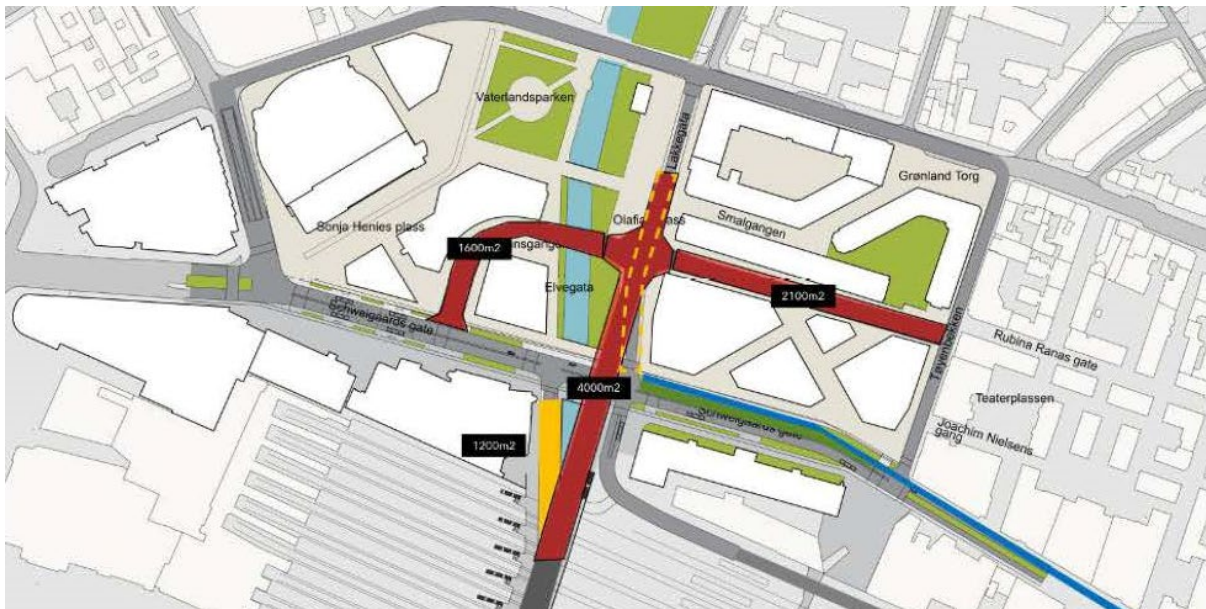
På KLPs illustrasjon i planforslaget (dok. 261/3, s. 51), hvor Nylandsbrua rampes ned på Akerselvas østside langt nord for Schweigaards gate, ligger Nylandsbrua over en enda større del av Akerselva.



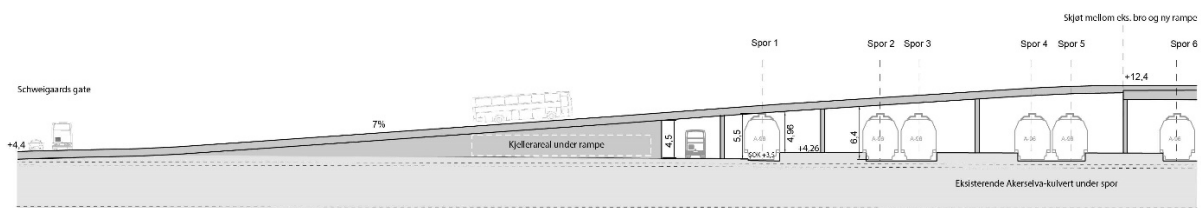
KLPs illustrasjon i planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B, gjengitt nederst på forrige side, viser med alle tydelighet at det å rampe Nylandsbrua ned først på nordsiden av Schweigaards gate vil spise av store deler av grøntarealene på østsiden av Akerselva i et 100 m langt parti nord for Schweigaards gate og etablere nye barrierer mellom Grønland og Akerselva. Ei veirampe øst for Akerselva gjør også at store arealer nord for Schweigaards gate må avsettes til kjørearealer, og at det må bygges ei ny bilbru over Akerselva. Jf. veibrua over elva helt nederst på KLP Eiendoms illustrasjon på forrige side.

På illustrasjonen under viser Asplan Viak med rød farge hvor den nye veibrua over Akerselva tenkes plassert ved en nedramping av Nylandsbrua nord for Schweigaards gate, og omfanget av kjørearealer dersom en velger denne nedrampingsløsningen.

I KVV Schweigaards gate og Nylandsveien har BYM dessverre anbefalt denne nedrampingsløsningen for Nylandsbrua. Å rampe ned Nylandsbrua øst for elva på nordsiden av Schweigaards gate (rødt på illustrasjonen) er en langt dårligere løsning enn å rampe ned Nylandsbrua vest for elva på sørsiden av Schweigaards gate (gult på illustrasjonen). Kvalitetssikringen av KVV-en bør vise at BYMs anbefaling er basert på selektive og sviktende premisser, men KS1 er så langt ikke blitt gjort offentlig tilgjengelig.



På oppdrag fra Galleri Oslo Utvikling har Asplan Viak AS og Dr.techn. Olav Olsen AS dokumentert at den gule nedrampingsløsningen på illustrasjonen kan realiseres med litt smidighet fra Bane NORs og Statens vegvesens side. Det skyldes at nedrampingen kan skje over en lengre strekning når veirampa føres på skrå ned i Schweigaards gate vest for Akerselva i stedet for mer vinkelrett ned i gata øst for Akerselva, og at det er mindre problematisk å heve gatelegemet vest for Akerselva enn øst for elva.

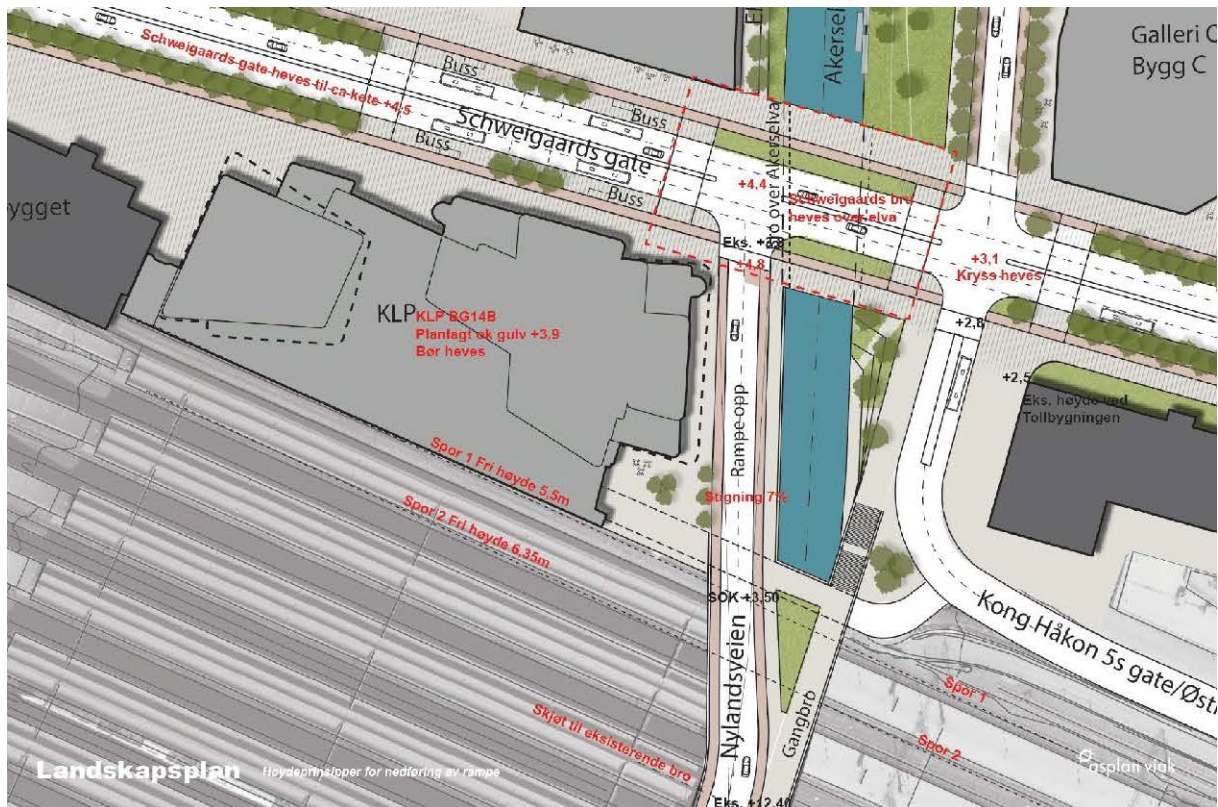


Illustrert rampeløsning krever dispensasjon fra Teknisk regelverk (TRV) for jernbane, som stiller krav om minste frihøyde på 6,35 m over topp skinne (SOK). Siden spor 1 er et buttspor med svært lav toghastighet, og buttsporet heller ikke tenkes omgjort til gjennomgående spor i forbindelse med

utvidelsen av trakta på Oslo S ved bygging av ny jernbanetunnel, bør det kunne gis dispensasjon slik at strømvaktprofilen kan tilpasses en frihøyde på 5,5 m. Jf. illustrasjonen nederst på forrige side.

På illustrert løsning starter nedrampingen mellom spor 6 og 5 på Oslo S. Overgangskurven ligger over spor 5 og 4, før Nylandsbrua rampes ned med fall 7 % og frihøyde 5,5 m over spor 1. Rampeløsningen avviker fra vegnormalen og er avhengig av å få de samme dispensasjonene som Statens vegvesen ga da Nylandsbrua ble rampet ned i Dronning Eufemias gate i sør med 7 % fall da Bispelokket ble revet.

Frihøyder, terrenghøyder og veirampas plassering fremgår av Asplan Viaks landskapsplan nedenfor. Her er innkjøringen til Biskop Gunnerus' gate 14 B vist med T-kryss og flyttet helt ned mot spor 1 på Oslo S (noe som krever velvilje fra Bane NORs side) for at Akerselva skal kunne gjenåpnes på en så lang strekning som mulig. Hvis det er helt nødvendig å beholde rundkjøringsløsningen, bør en se på muligheten for å flytte rundkjøringen litt sørøstover. Plasseringen av trappa opp til gangbrua over innkjøringen kan med fordel justeres noe slik at ingen deler av trappa blir liggende over Akerselva.



Asplan Viak har illustrert veirampa med to kjørebane og to sykkelfelt, samt fortau og rekkverk på elvesiden av veirampa, med en bredde på i alt 14,4 meter. Basert på byggets tidligere plassering, ikke plasseringen i planforslaget til nytt offentlig ettersyn, har veirampa og gangarealet mellom veirampa og byggets østre vegg blitt gjennomgående en bredde på i alt ca. 20 meter på denne landskapsplanen.

Den store mangelen ved Asplan Viaks landskapsplan er at det ikke er satt av noe areal til parkbelte og kantvegetasjon mellom veirampa og Akerselva. Selv i et så vanskelig parti langs Akerselva som dette, er det ønskelig med et 10 m bredt belte avsatt til grønstruktur, og 5 m må være absolutt minimum.

For at Nylandsbrua skal kunne rampes ned i Schweigaards gate på vestsiden av Akerselva, er det nødvendig å trekke bebyggelsen på KLPs eiendom mer enn 20 m tilbake fra elva, helst 25–30 m. Trekket bygget kun 20 m tilbake fra elva, bør veirampa legges helt inntil lavblokkas østre vegg.

PBEs anbefaling om å bevare eksisterende betongstruktur med søyler og dragere i den delen av lavblokka som bør rives, er ikke forenlig med den beste nedrampingsløsningen for Nylandsbrua.

Vi viser i den forbindelse til at det viktige kommunal-statlige plansamarbeidet om Oslo S nå er tatt opp igjen med Statens vegvesen, Viken fylkeskommune, Jernbanedirektoratet, Bane NOR Eiendom, Bane NOR SF, Ruter, PBE, BYM, VAV og EBY som deltakere. I styringsgruppas nye mandat av 30. november 2022 heter det at «en av de første hovedoppgavene for gruppen vil være å bli enige om en prosess for håndteringen av gatenettet Schweigaards gate / Nylandsveien (inkludert Nylandsbrua)» (PBE-sak 201114771, dok. 68/2, s. 2). I referatet fra møtet samme dag heter det (dok. 70/2, s. 2):

Statens vegvesen vil se på løsninger for nedramping av Nylandsbrua både syd og nord for Schweigaards gate [...].

Nedramping vest for Akerselva er eneste realistiske alternativ for nedramping av Nylandsbrua sør for Schweigaards gate.

Ruter gjengis slik i godkjent referat fra styringsgruppas møte 30. november 2022 (dok. 70/2, s. 4):

I 2009 ble det sett på mulighetsrommet for bussterminal på KLP-tomta. Den gang var ikke BG14 det foretrukne alternativet, men dette bør sees på på nytt nå som terminal over sporområdene er skrinlagt.

I e-post til PBE av 24. juni 2022 skrev vi følgende (PBE-sak 201015299, dok. 248/1):

I plansaken for Schweigaards gate 10 mfl. har PBE understreket viktigheten av at plasseringen av bussterminalen og oppfølgingen av KVV Schweigaards gate og Nylandsveien med omlegging av gatesystemet må være utredet og forankret før offentlig ettersyn av planforslaget.

På s. 8–11 i vedlagte brev begrunner Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner hvorfor PBE ikke bør legge planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B ut til nytt offentlig ettersyn før plasseringen av bussterminalen og oppfølgingen av KVV-en med omlegging av gatesystemet er utredet og forankret.

Vi viser til argumentasjonen for dette i vårt brev fra juni 2022 (dok. 248/2, s. 8–11).

Plasseringen av bussterminalen og oppfølgingen av KVV Schweigaards gate og Nylandsveien med omlegging av gatesystemet burde opplagt ha vært utredet og forankret før nytt offentlig ettersyn av planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B.

Vi har likevel forståelse for at det var vanskelig for PBE å utsette nytt offentlig ettersyn med henblikk på plansakens lange forhistorie. At PBE ikke kunne anbefale planforslaget til offentlig ettersyn, og har anbefalt store endringer i planforslaget, samt problematikken knyttet til KVV-en og bussterminalen, fører forhåpentlig til at forslagsstiller ser seg tjent med å gjøre radikale endringer i planforslaget som fører til ytterligere ett offentlig ettersyn før planforslaget oversendes til politisk behandling.

Dersom forslagsstiller skulle ønske å legge ut et revidert planforslag til nytt offentlig ettersyn før det er konkludert i saken om oppfølgingen av KVV Schweigaards gate og Nylandsveien, må planforslaget sikre en full gjenåpning av Akerselva fra Schweigaards gate til sporområdet, selv om det senere skulle vise seg at det ikke blir gjort noe med Nylandsbrua på denne strekningen.

Vi viser her igjen til PBEs kommentar om at planforslaget er «avhengig av en radikal omlegging av Nylandsbrua for at lavblokkas møte med byen mot øst skal bli vellykket», og at planforslaget, med all usikkerheten knyttet til en omlegging av Nylandsbrua «må bearbeides for selvstendig å sikre et godt byrom og kobling mot øst» (dok. 261/1, s. 69).

I håndteringen av spørsmålet om full gjenåpning av Akerselva skyver forslagsstiller omleggingen av Nylandsbrua foran seg.

Ved forrige offentlige ettersyn påpekte vi i merknadsbrev av 23. august 2019 (dok. 180, s. 8) at kun 18 % av Akerselvas 70 m lange tvillingkulvert innenfor planområdet åpnes i KLPs planforslag, og stilte oss undrende til at PBE den gang ikke korrigererte KLPs feilaktige påstand om at planforslaget «sikrer gjenåpning av Akerselva fra Schweigaards gate til sporområdet Oslo S». Vi viste samtidig (s. 9) til at «Delutredning – 1.4.2» (dok. 104/53), utarbeidet av C.F. Møller Norge og Kristin Jarmund Arkitekter på vegne av KLP Eiendom, Rom Eiendom og Ruter, konkluderer med at det er mulig å rive hele østveggen, midtveggen og hele takplata i Akerselvas tvillingkulvert, dvs. å åpne begge kulvertløp, og i tillegg utvide elva i bredden ved å åpne den også langs østsiden av østre kulvertløp.

Etter offentlig ettersyn i 2019 viser PBE i brev til KLP Eiendom av 9. mars 2020 til vårt merknadsbrev: «PBE vedkjenner at planforslagets rekkefølgebestemmelse om at planforslaget «sikrer gjenåpning av Akerselva fra Schweigaards gate og frem til sporområdet Oslo S» er misvisende i forhold til omfanget av gjenåpning som rent faktisk er sikret [...] slik det fremkommer av plankart og bestemmelser» (dok. 215, s. 5), vurderer utredningsgrunnlaget knyttet til gjenåpning av Akerselva som mangelfullt, og krever at KLP Eiendom utreder «mulig gjenåpning gjennom planområdet opp mot maksimal bredde» og vurderer «omfang av gjenåpning av elva på nytt» (s. 1 og 5).

I brev av 15. oktober 2020, KLPs utredning som skal «svare ut PBEs innspill om ytterligere vurderinger av åpning av Akerselva», skriver KLP Eiendom (dok. 231/4, s. 1):

Utredningen baserer seg på de studiene som ble gjort i 2016 som omhandlet ulike åpningsalternativer, men gir supplerende informasjon og vurderinger.

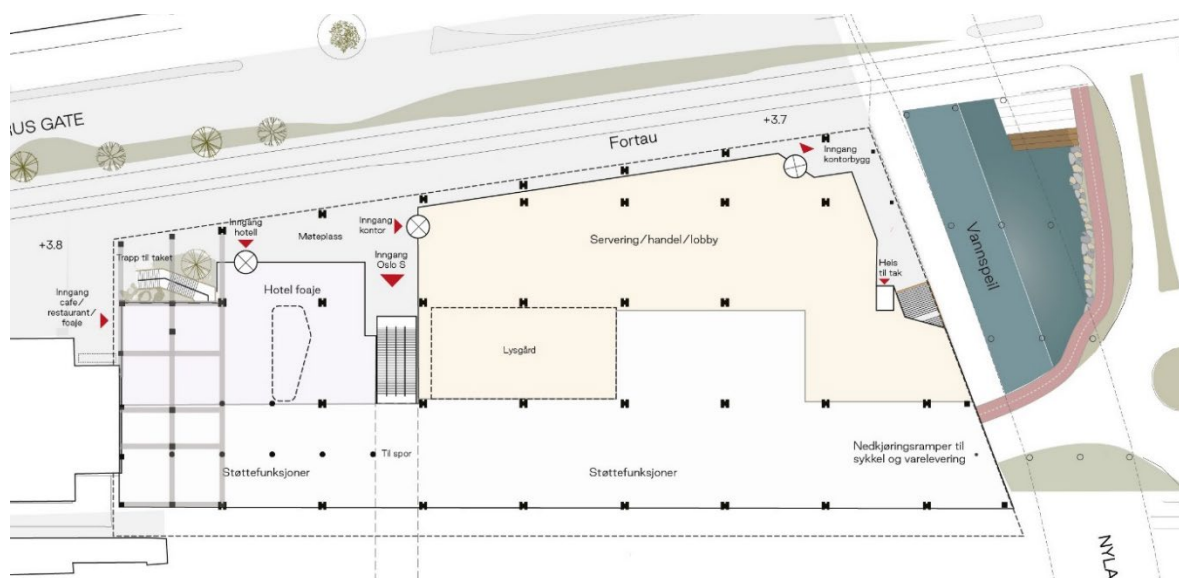
Denne utredningen inneholder relativt lite nytt sammenholdt med materialet fra 2016 og de to notatene som forelå allerede før PBEs brev av 9. mars 2020, dvs. NGIs notat av 9. desember 2019 som viser hvordan KLPs åpning av 18 % av Akerselva kan løses rent teknisk (dok. 212/6, s. 15–17) og Rambølls notat av 16. januar 2020 der det på noe sviktende grunnlag konkluderes med at det er urealistisk å åpne Akerselvas vestre kulvertløp (dok. 211/3, s. 13):

I kulverten ligger det et omfattende lednings- og kabelanlegg. En stor del av dette anlegget ligger i det vestre løpet, blant annet det nyanlagte anlegget for Midgardsormen. VAV mener det er urealistisk å åpne det vestre løpet, og det synet deler vi.

Midgardsormen ligger ikke i det vestre kulvertløpet for Akerselva (og heller ikke i det østre løpet) verken på den aktuelle strekningen nedstrøms Schweigaards gate, dvs. fra Schweigaards gate til nordsiden av sporområdet, eller oppstrøms Schweigaards gate. Midgardsormen ligger under elvebunnen langs vestre elvebredd på hele strekningen fra Nedre Vaskegang til rett før innløpet til Akerselvas tvillingkulvert. Midgardsormen krysser under Akerselva over til østsiden av elva straks Midgardsormen har passert over tunnelen for T-banen, og fortsetter videre østover langs sørsiden av vegglivet til Smalgangen 1, 3, 5, 7, 9 osv.

Rambølls feilaktige påstand om Midgardsormens trasé gjentas av KLP Eiendom i utredningen av 15. oktober 2020 (dok. 231/4, s. 5). KLP beskriver deretter gjenåpningsløsningen i plansaken ved offentlig ettersyn i 2019 (nå omtalt som alternativ 2A) og «alternativene 2B og 2C som tar for seg en ytterligere utvidelse i forhold til alternativet i plansaken. I begge disse alternativene legges det til grunn gjenåpning av elva ved rivning av østre kulvert» (s. 8). I alternativ 2B og 2C åpnes 80 % og 100 % av østre kulvertløp ifølge KLP, dvs. henholdsvis 40 % og 50 % av Akerselva på strekningen fra Schweigaards gate til spområdet, men da er arealene under kjøreatkomsten til Biskop Gunnerus' gate 14 B ikke trukket fra.

KLP valgte å ikke gå videre verken med alternativ 2B eller 2C, men med en noe redusert versjon av gjenåpningsalternativ 2B, kalt alternativ 2D. I planforslaget til nytt offentlig ettersyn er graden av gjenåpning av østre kulvert blitt redusert ytterligere, til ca. 60 %, slik at graden av elveåpning langs eiendommen Biskop Gunnerus' gate 14 B blir ca. 30 %. Jf. planforslagets løsning (dok. 261/3, s. 7) som gjengis under. Over vestre kulvert, som er lukket, etableres vannspeil med maks 20 cm dybde.



I KLPs notat av 25. juni 2022 om gjenåpning av Akerselva beskrives illustrert løsning på følgende måte (dok. 261/12, s. 1): «Østre kulvert åpnes. Vannspeil over vestre kulvert fram til endelig åpning kan skje.» I notatet oppsummeres valgt løsning for gjenåpning av Akerselva slik (s. 1):

Planforslaget legger til grunn en løsning som innebærer det å sikre gjenåpning av Akerselvas østre kulvert. Dette er det samme som lå til grunn i tidligere planforslag som var på offentlig ettersyn i 2019. Det har i 2020 og 2022 igjen blitt vurdert muligheten for å også åpne vestre kulvert, men de tekniske utfordringene knyttet til en slik løsning viser at det er vanskelig å åpne Akerselva vesentlig mer, samtidig som Vann- og avløpsetatens anbefalinger og uttalelser fra Statens vegvesen og Bane Nor blir ivaretatt. Planforslagets løsning med åpning av østre kulvert er fremdeles et svært krevende tiltak med Nylandsbroen liggende over ettersom broen er fundamentert på kulvertene til Akerselva.

Det er derfor nærliggende å se for seg at en full (eller delvis) åpning av Akerselva først gjennomføres når det foreligger en ny helhetlig plan som en videreføring av KVUen for Schweigaards gate og Nylandsbroen [...]. Andre tiltak som PBE tidligere har etterspurt, slik som naturrik overgang mellom vann og land, lar seg gjennomføre for den østre siden. Nå som eksisterende bygg gjenbrukes, vil det være en mer naturlig løsning med en opparbeidet urban kaikant mot vest for å sikre tilstrekkelig med plass til både vann og menneskeflyt.

I planforslaget skyver forslagsstiller i praksis spørsmålet om gjenåpning av Akerselva foran seg og prioriterer høy utnyttelse fremfor hensynet til elveåpning og blågrønn struktur på terrenget.

Og det til tross for at KLP Eiendom både i notatet (dok. 261/12, s. 2–3) og i planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B (dok. 261/1, s. 41) skriver følgende:

I felles planprogram for Oslo S står det: *«I utviklingen av planområdet bør gjenåpning av Akerselva nordfra fram til sporområdet prioriteres, og nye bygninger og konstruksjoner tilpasses en grønn korridor langs elva.»* Elveåpning følges videre opp i felles KU for Oslo S som et viktig premiss, der elva skal gjenåpnes fra Schweigaards gate til sporområdene og utgjøre både en utluftings- og grøntkorridor.

I planforslaget prioriteres ikke gjenåpning av Akerselva, og bygninger og konstruksjoner tilpasses ikke en grønn korridor langs elva. I planforslaget prioriteres tvert om bygninger og konstruksjoner på bekostning av gjenåpning av Akerselva og etablering av grøntkorridor ned til sporområdet.

Det er slik sett symptomatisk at KLP Eiendom skriver følgende i notatet av 25. juni 2022 om PBEs ønske i 2020 om nye utredninger (dok. 261/12, s. 3):

I brev fra PBE datert 09.03.2020 etterlyses ytterligere utredninger i lys av ny kommunedelplan [sic!], mer bestemt om det lar seg gjøre å åpne elva ytterligere enn det som lå inne i planforslaget i 2019.

En ny utredning ble satt i gang og sendt inn som en del av revidert planforslag (fremdeles tidligere prosjekt) i 2020. Vurderingen den gang var at det er mulig å utvide åpningen dersom sykkelinnkjøringen ble flyttet til å ligge over vannspeilet.

Både i notatet (s. 3) og i selve planforslaget (s. 42) viser forslagsstiller i 2022 fortsatt til etatenes tilbakemeldinger i 2016 og skriver eksempelvis at tilbakemeldingen fra VAV den gang var denne:

- Anbefaler åpning av østre kulvertløp.
- Midgardsormen og gjennomgående teknisk infrastruktur i vestre kulvertløp gjør dessverre åpning av elva mot vest svært lite gjennomførbart og komplisert. VAV anser det derfor som mest aktuelt å åpne opp østre kulvert videre mot Vaterland i kombinasjon med et utvidet elveløp mot øst.

I notatet av 25. juni 2022 nevner forslagsstiller VPKL for Oslo S-området (dok. 261/12, s. 3–4), men lar være å nevne at Asplan Viak i «Teknisk utredning åpning Akerselva» av 30. april 2021, bestilt av BYM under arbeidet med VPKL Oslo S, konkluderer med at gjenåpning av Akerselva fra Schweigaards gate til sporområdet er teknisk gjennomførbart, og anbefaler full gjenåpning av Akerselva og ikke kun en gjenåpning av østre kulvertløp (PBE-sak 202014542, dok. 8/6, s. 42).

I utredningen anbefaler Asplan Viak å etablere en ny, gangbar teknisk kulvert på vestsiden av elva (plasseringen er vist på illustrasjonen som vi har gjengitt på s. 7) for de kablene og ledningene som i dag ligger i Akerselvas vestre kulvertløp, og skriver følgende om dette (s. 22):

En forutsetning for å ha mulighet til å kunne etablere en gangkulvert på vestsiden av Akerselva er at det settes av plass til dette i plansaken for Biskop Gunnerus' gate 14 B og i en fremtidig plansak for Galleri Oslo.

Utredningen ble sendt på intern høring i kommunen. Vi kjenner ikke til etatenes tilbakemeldinger.

Forslagsstiller har tatt inn følgende rekkefølgebestemmelse i planforslagets § 7.1.1 Opparbeidelse av Akerselvallmenningen:

Før det kan gis rammetillatelse for bebyggelse på felt A2, A3, A4 skal opparbeidelse av Akerselvallmenningen fra Vaterlandsparken gate [sic!] til sporområdet Oslo S være sikret.

I praksis betyr dette at det kan gå flere tiår før opparbeidelsen av Akerselvallmenningen skjer. Jf. at PBE skriver følgende under overskriften «Akerselvallmenningen fra Vaterlandsparken til over sporområdet» i planforslaget (dok. 261/1, s. 106): «Utforming og programmering vil avklares i egen påfølgende plansak.»

Dette er ikke godt nok: Akerselva må være gjenåpnet i sin helhet og Akerselvallmenningen må være opparbeidet på terrengnivå fra Vaterlandsparken til nordsiden av sporområdet før det gis brukstillatelse for ny bebyggelse på eiendommen Biskop Gunnerus' gate 14 B.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Per Østvold (sign.)
leder

Erik Østlyngen (sign.)
leder