

Byrådet  
Byrådsleder Eirik Lae Solberg  
Byutviklingsbyråd James Stove Lorentzen  
Miljø- og samferdselsbyråd Haakon Riekeles

Deres ref.: 25/3008-6

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

Oslo, 8. januar 2026

## BYRÅDSSAK 215/25 BISKOP GUNNERUS' GATE 14 B BØR TREKKES

**Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner anmoder innstendig byrådet om å trekke byrådssak 215/25, der byrådet anbefaler bystyret å vedta KLP Eiendoms planforslag (alternativ 1) for Biskop Gunnerus' gate 14 B. Både alternativ 1 og alternativ 2 bør forkastes.**

Byrådet bekrefter selv at KLP Eiendoms planforslag bryter med visjonene i områdeprogrammet for Oslo S og føringene i høyhusstrategien (s. 13):

Byrådet erkjenner PBEs vurderinger og utarbeidelse av alternativ 2, som illustrerer hvordan planforslaget må justeres (herunder riving av deler av eksisterende brevsenter) for å følge opp visjonene for gjenåpning av Akerselva ned til sporområdene med en åpen elvepark i områdeprogrammet for Oslo S, samt konkrete føringer for plassering og utforming av høyhus i høyhusstrategien.

Byrådet glemmer å nevne at **KLPs planforslag er i strid med gjeldende kommuneplans arealdel (KPA 2015)**, både med det juridisk bindende temakartet T7 (blågrønn struktur i byggesonen), jf. § 1 i planbestemmelsene, og med følgende bindende bestemmelse i § 12 Grønnstruktur og § 13.3 Vassdrag i KPA 2015: «Temakart blågrønn struktur T7, datert 04.03.2015, skal legges til grunn for plan- og byggesaksbehandlingen.» Aktuelt utsnitt av KPA 2015s plankart med temakart T7 gjengis under.



 Fremtidig elv/bekk - prinsipplassering

 Fremtidig turdrag - prinsipptrasé

På temakartet vises Akerselva og turdraget på hele strekningen fra Vaterlandsparken til nordsiden av sporområdet på Oslo S, dvs. også i det 70 m lange partiet på sørsiden av Schweigaards gate / Biskop Gunnerus' gate. I tegnforklaringen til temakart T7 omtales fremtidig turdrag og elv/bekk slik:

#### Fremtidig turdrag – prinsipprase

Plankartet viser områder som gjennom byutvikling skal utvikles til et sammenhengende grønt område med tursti (turdrag), slik at natur- og landskapskvaliteter videreutvikles og økologiske sammenhenger styrkes.

#### Fremtidig elv/bekk – prinsipprase

Plankartet viser elver og bekker som bør gjenåpnes.

I KPA 2015 (del 2, s. 51) understrekes det at «fremtidige turdrag med prinsipprase forutsettes sikret ved byutvikling», og at «fremtidige turdrag bør avsettes med en bredde som sikrer et godt fungerende turdrag».

Da reguleringsforslaget for Operaen ble vedtatt i 2001, ble byggegrensen trukket 25 m tilbake fra Akerselva, selv om Statsbygg i utgangspunktet ønsket at det byggefrie beltet langs elva ikke skulle være bredere enn 20 m. Samme år vedtok bystyret at det byggefrie beltet langs Akerselva bør ha en bredde på 25 m fra elveoset opp til sørsiden av jernbanens sporområde (sak 536/01). Den blågrønne, byggefrie korridoren mellom Operaen og Munch Brygge (felt B4) fikk etter dette en bredde på 79 m.

I områdeprogrammet for Oslo S foreslo PBE i 2010 en 85 m bred blågrønn korridor langs Akerselva fra sørsiden av jernbanens sporområde til nordsiden av Vaterlands bru, og illustrerte dette slik:



Byrådet (H, F) gikk imot forslaget om en 85 m bred korridor under henvisning til at «det blant annet innebærer riving av Galleri Oslo [...] Den videre utvikling av området må etter byrådets oppfatning imidlertid ikke være til fysisk hinder for en mulig fremtidig gjenåpning av Akerselva til fjorden. Bredden på korridoren må avklares ved behandling av de enkelte prosjektene» (Byråds sak 107/11).

I forbindelse med bystyrets behandling av områdeprogrammet for Oslo S bemerket en enstemmig byutviklingskomité (sak 124/12):

*Komiteen ønsker en åpning av Akerselva sørover fram til nordsiden av sporområdet på samme måte som vedtatt på sørsiden mot Bjørvika. Hensynet til åpningen av Akerselva og en bred byggefri korridor må prioriteres i områdeplanen. Bredden på korridoren må avklares ved behandling av de enkelte prosjekter.*

Byutviklingskomiteens flertall (alle unntatt F) bemerket samtidig:

*Komiteens flertall, medlemmene fra H, A, V, SV og MDG, mener at det på lengre sikt er ønskelig at Akerselva åpnes på tvers av dagens sporområde.*

En eventuell oppfølging av flertallsmerknaden fra 2012 krever at alle jernbanesporene senkes, dvs. legges under Akerselva. Det sier mye om hvor viktig byens politikere den gang anså en gjenåpning av Akerselva for å være. Etter vårt syn er Akerselva byens viktigste byrom, etter Karl Johans gate.

Den tverrpolitiske enigheten om å prioritere åpningen av Akerselva i en bred byggefri korridor ned til nordsiden av sporområdet, har også kommet til uttrykk senere. For byromssekvensen fra Vaterlandsparken til sporområdet var det i 2021 eksempelvis enighet om følgende i bystyret (sak 65/21):

Området skal videreutvikles til en grønn og attraktiv parkmessig kopling til Bjørvika ved å gjenåpne Akerselva nord for sporområdet, opparbeide nye bredder med parkmessig preg, samt trekke turdraget langs elva ned til sporområdet. [...] Byromssekvensen skal fremstå som bynatur, med stauder, busker og trær og tilrettelegges for opphold og rekreasjon, med benker og andre sittemøbler/sitteflater, og sikres god kontakt med vannet, f.eks. gjennom nedtrapping og brygger.

**Nøkkelen til en god gjenåpning av Akerselva i partiet fra Vaterlandsparken til sporområdet på Oslo S er å rive hele eller deler av Galleri Oslo og Nylandsveien. Dersom Nylandsveien (brua) beholdes over sporområdet, vil Akerselvas tvillingkulvert ikke kunne gjenåpnes hvis Nylandsveien rampes ned i Biskop Gunnerus' gate / Schweigaards gate oppå tvillingkulverten.**

Allerede i 2001 vedtok bystyret i sak 536/01 (Byutvikling i Bjørvika–Bispevika, grunnlag for videre planarbeid), punkt 22e (kun F stemte imot):

Byrådet bes videre, i samarbeid med SVO, arbeide for å redusere RV 4 trafikken slik at Nylandsveien på sikt kan avvikles. Området må derfor planlegges slik at dette på sikt kan realiseres.

Bystyret har gjentatte ganger tydeliggjort at Nylandsbrua bør rives, og at Akerselva bør åpnes i en bred/grønn byggefri korridor, blant annet to ganger i 2021. I sak 95/21 vedtok bystyret mot seks stemmer (FNB og F):

Bystyret ber byrådet jobbe for at riving av Nylandsbrua kan realiseres med mål om å legge til rette for gjenåpning av Akerselva med en bred byggefri korridor og et grønt turdrag, i samarbeid med relevante veimyndigheter, lokale interessenter og eiendomsaktører.

Under behandlingen av kommunens budsjett for 2022 (sak 310/21) ble verbalforslag B14, Gjenåpning av Akerselva, vedtatt av bystyret mot sju stemmer (FNB, F og KrF):

Byrådet bes være en pådriver for at Nylandsbrua rives, og utvide Vaterlandsparken, gjenåpne Akerselva fra Vaterland til Oslo [S] og etablere et grøntdrag langs elven for å knytte Akerselva og Oslofjorden sammen.

**I byrådsplattformen av 24. oktober 2023 (Hammersborgerklæringen) heter det at byrådet (H og V) vil «oppgradere området rundt Oslo S og Schweigaards gate, gjøre nedre del av Akerselva til en grønn elvepromenade og arbeide for å få revet mest mulig av Nylandsbrua» (s. 23).**

Dette kan ikke tolkes på annen måte enn at byrådet ville gjøre både strekningen fra Vaterlandsparken til Biskop Gunnerus' gate / Schweigaards gate og strekningen videre ned til nordsiden av jernbanens sporområde til en grønn elvepromenade, dvs. gjenåpne Akerselva i et grøntdrag ned til sporområdet.

**Byrådssak 215/25 Biskop Gunnerus' gate 14 B er ikke bare i strid med en rekke bystyrevedtak som H og V har vært med på gjennom årene, men også i strid med byrådsrklæringen av 2023.**

**KLP Eiendoms planforslag regulerer ikke en eneste kvadratmeter på bakkeplan til friområde/park i det 70 m lange partiet fra Biskop Gunnerus' gate / Schweigaards gate til nordsiden av sporområdet. Over 70 % av arealet for Akerselvas tvillingkulvert er avsatt til andre formål enn friluftsområde i sjø og vassdrag, herunder til kjørevei og sykkelvei. Planbestemmelsene sikrer ikke gjenåpning av en eneste kvadratmeter av Akerselvas tvillingkulvert, jf. eksempelvis § 7.1 tredje ledd: «Dersom Akerselva ikke skal åpnes helt eller delvis, skal arealet under Nylandsbrua opparbeides som et permanent allment tilgjengelig byrom.» Rekkefølgebestemmelsen i § 10.1.1 om opparbeidelse av Akerselvallmenningen sikrer heller ikke noen gjenåpning av Akerselva.**

Byrådet anbefaler bystyret å fatte to vedtak i byrådssaken: 1) vedta KLPs Eiendoms planforslag og 2) vedta følgende om Nylandsbrua:

Bystyret ber byrådet legge til grunn en løsning der Nylandsbroen rampes ned til Schweigaards gate, som Oslos foretrukne alternativ i videre kommunal planlegging og arbeid opp mot statlige myndigheter.

**Dersom KLP Eiendoms planforslag vedtas, vil Nylandsbrua ikke kunne rampes ned i gata på vestsiden av Akerselva. Nylandsbrua vil heller ikke kunne rampes ned i Schweigaards gate på østsiden av Akerselva med mindre Kong Haakon 5.s gate (Østre tangent via Nordenga bru) fjernes i partiet mellom Akerselva og Tollbygningen, dvs. koples på Schweigaards gate lenger øst, i praksis via Annette Thommessens plass. Dersom denne biten av Kong Haakon 5.s gate ikke fjernes, vil Nylandsbrua måtte rampes ned i Schweigaards gate oppå Akerselvas tvillingkulvert, ved fortsatt å bruke de tre kulvertveggene som fundament for Nylandsbruas bæresøyler. Dette vil ikke bare umuliggjøre en gjenåpning av Akerselva, men også være i direkte strid med flere reguleringsbestemmelser i KLP Eiendoms planforslag.**

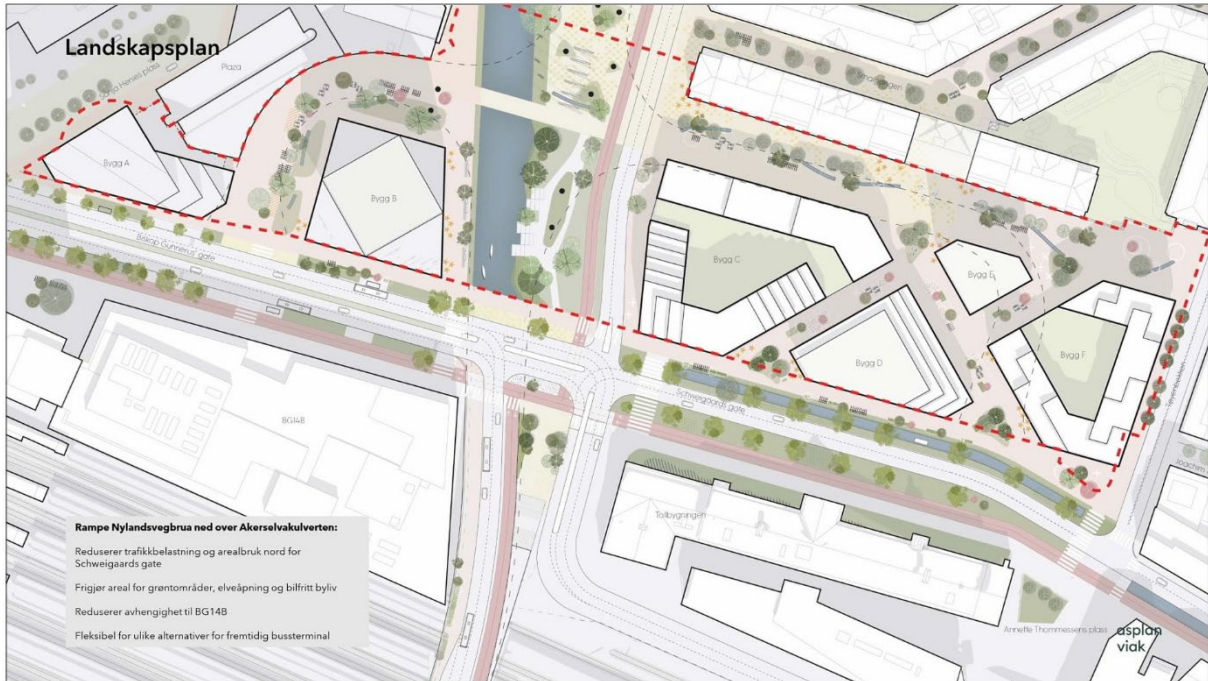
ViaNova har på oppdrag av Oslo kommune v/Bymiljøetaten utarbeidet en «Mulighetsstudie om Oslo bussterminal». I den endelige rapporten (versjon 2 av 26. september 2024) kommenteres forslaget fra Galleri Oslo Utvikling / Asplan Viak om å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate oppå Akerselvas tvillingkulvert, på følgende måte (PBE-sak 201114771-109/2, s. 88):

Utfordringene med prinsippet er at det legges til grunn en trafikk-løsning der Ring 1 fra Østre tangent, Nylandsveien sør og nord og Schweigaards gate kobles sammen i et stort lyskryss. Dette vil gi begrenset kapasitet for avvikling av både bil- og busstrafikk. [...] Forslaget er ikke tatt med som et aktuelt alternativ i sammenstillingen.

Hvorvidt vurderingen av dette viser seg å være annerledes i «Kunnskapsgrunnlag for gater og byrom i Oslo S-området», som Bymiljøetaten i henhold til fremdriftsplanen for planarbeidet «for Biskop Gunnerus' gate og Schweigaards gate, og for gjenåpning av Akerselva og ombygging av Nylandsveien», skulle ha levert Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 1. oktober 2025, vet vi ikke. Leveringstidspunktet er senere forskjøvet til 19. desember 2025. Eventuelt ferdigstilt kunnskapsgrunnlag er pr. i dag ikke publisert i byrådets postjournal (sak 2022/3560).

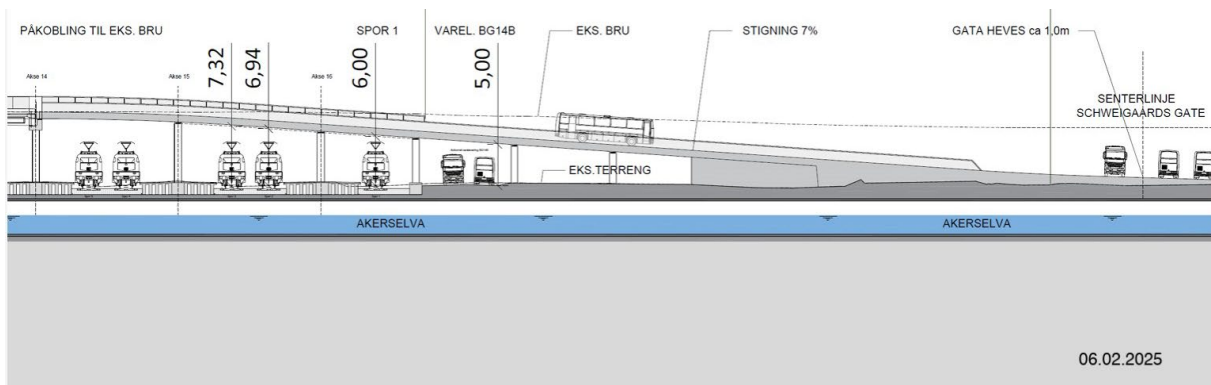
Opprettholdes vurderingen fra bussterminalstudien i BYMs «Kunnskapsgrunnlag for gater og byrom i Oslo S-området», er dette et ytterligere argument for ikke å rampe Nylandsbrua ned i Biskop Gunnerus' gate / Schweigaards gate oppå Akerselvas tvillingkulvert.

Nedrampingsforslaget for Nylandsbrua som ViaNova vurderte for BYM i 2024, gjengis under.



Vi antar at det er dette nedrampingsforslaget som byrådet ser for seg, jf. at byrådsleder Eirik Lae Solberg i Aftenposten har vært positiv til nedrampingsforslaget fra Galleri Oslo Utvikling.

Bane NOR omtaler nedrampingsforslaget i brev av 9. oktober 2025 til Galleri Oslo Utvikling og skriver at de «har gått gjennom det tekniske underlaget som er oversendt og mener beskrevne løsninger er akseptable for videre prosess» (PBE-sak 2025/06973-5/2). Lengdesnittet som gjengis under, med en frihøyde på 6,00 m under Nylandsbrua for spor 1, er blitt akseptert av Bane NOR.



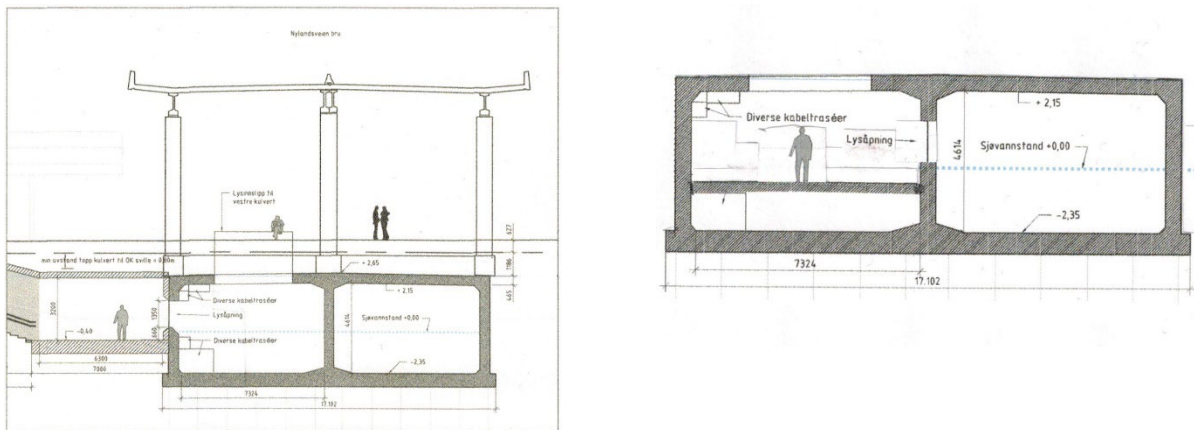
Som det fremgår av lengdesnittet, vil Schweigaards gate måtte heves med ca. 1,0 m ved en realisering av dette nedrampingsforslaget. Dette er uheldig så nærme Tollbygningen, og heller ikke optimalt ved en realisering av KLPs planforslag med gjenbruk av eksisterende bygningsmasse, men ville ha vært positivt for Akerselvallmenningen dersom Akerselva ble åpnet under og sør for Schweigaards gate / Biskop Gunnerus' gate med gangforbindelser under ei ny Schweigaards bru på begge sider av elva, koplet sammen med gangkulverter under sporområdet helt ut til Operaen og Munch, slik PBE la opp til i områdeprogrammet for Oslo S. Men nedrampingsforslaget umuliggjør gjenåpning av Akerselva.

Jf. her også bystyrets vedtak i sak 274/03 (Reguleringsplan for Bjørvika – Bispevika – Lohavn), § 16.3 i reguleringsbestemmelsene (enstemmig):

Ved utarbeidelse av bebyggelsesplan for Akerselvområdet E4 og E5 skal følgende dokumenteres og legges til grunn for utforming av tiltaket: [...] Mulighet for å etablere gangforbindelse gjennom kulvert under Oslo S.

I rapporten «Gjenåpning av Akerselva og gangforbindelse under sporområdet», utarbeidet av Rambøll i 2012 på oppdrag av plansamarbeidet for Oslo S, konkluderte Rambøll med at det er teknisk mulig å etablere gangkullerter under sporområdet på Oslo S både langs vestsiden og østsiden av Akerselvas tvillingkulvert. På illustrasjonene la Rambøll inn trapp og heis opp til alle de ti jernbaneplassformene på Oslo S og foreslo lysåpninger til Akerselva både fra alle plassformene og gangkullerten.

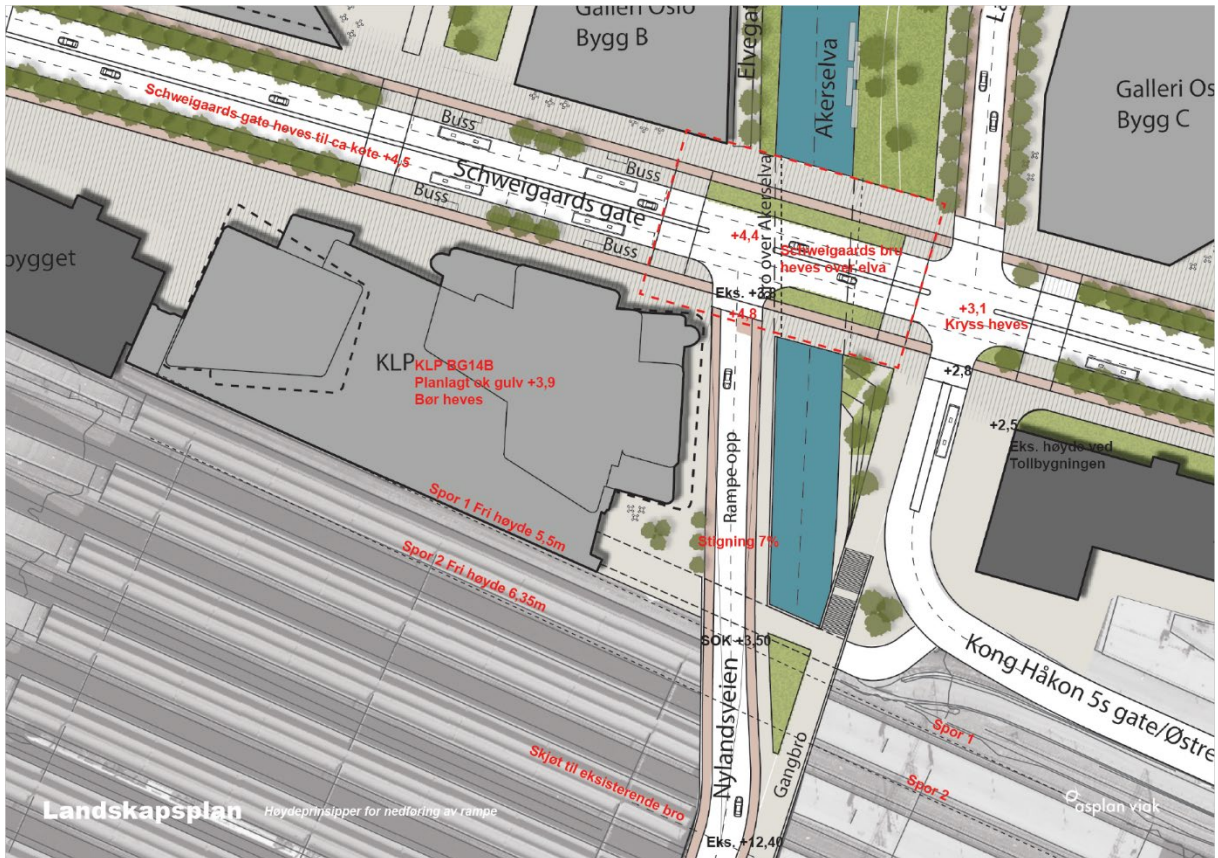
Under til venstre gjengis en av illustrasjonene med gangkulvert langs vestsiden av tvillingkulverten. Det vil også være mulig å legge gangforbindelsen inne i vestre eller østre elvekulvert. Under til høyre presenteres en enkel skisse av en slik løsning i vestre elvekulvert. Trapp og heis opp til plassformene kan legges inn også her ved å åpne opp tvillingkulvertens vestvegg. Sistnevnte løsning vil være langt billigere enn å bygge en tredje kulvert langs Akerselvas tvillingkulvert, men begrenser kulvertens vannkapasitet. Ved en kombinasjon av stormflo og ekstremflom vil gangkullerten måtte stenges slik at vannet kan strømme fritt også gjennom den øverste delen av den vestre elvekulverten.



En gangkulvert under sporområdet på Oslo S (*low line*) med atkomst opp til plassformene på Oslo S kan være et alternativ til en forbindelse over sporområdet (*high line*) med atkomst ned til plassformene. Høydeforskjellen mellom gangforbindelse og plassformer blir langt mindre med *low line* enn *high line*.

**Galleri Oslo Utvikling foreslo opprinnelig (i 2021) å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate vest for Akerselva, noe som gjør det mulig å gjenåpne Akerselva på hele strekningen ned til nordsiden av sporområdet, jf. illustrasjonen på neste side med nedrampingen lagt langs og helt inntil Akerselva. Dette er selvsagt en langt bedre løsning for Akerselva og Akerselvallmenningen enn Galleri Oslo Utviklings nåværende forslag om å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate oppå Akerselvas tvillingkulvert.**

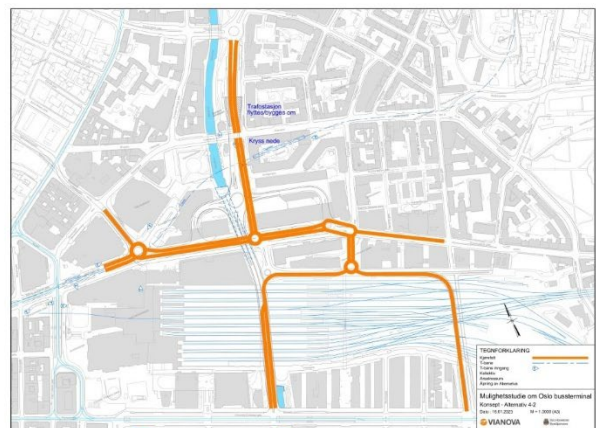
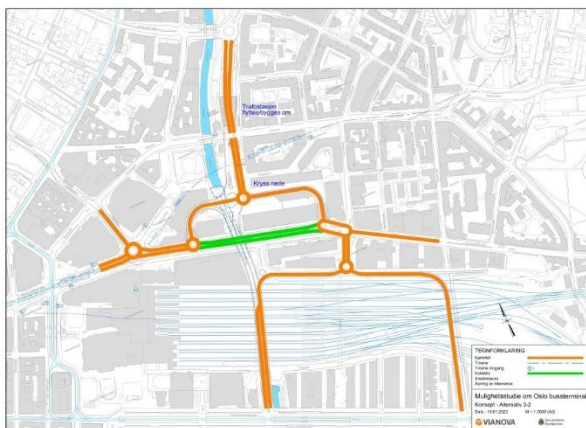
Galleri Oslo Utvikling er nok selv fullstendig klar over dette, men det viktigste for dem er at Nylandsbrua rampes ned i Schweigaards gate og ikke på egen eiendom nord for Schweigaards gate. Når Nylandsbrua rives fra Schweigaards gate til Vaterlandsparken (og videre nordover til Hausmanns bru), vil Akerselva kunne gjenåpnes på hele denne strekningen i en bred blågrønn korridor. Uten Nylandsbru og med gjenåpnet Akerselv vil Galleri Oslo Utvikling kunne utvikle sin eiendom på en langt bedre måte, herunder med attraktive vestvendte boliger øst for elva. Deres største usikkerhetsmoment vil da være den fremtidige plasseringen av bussterminalen.



En realisering av Galleri Oslo Utviklings nedrampingsforslag fra 2021 forutsetter at bygningsmassen i Biskop Gunnerus' gate 14 B trekkes tilbake fra Akerseelva. Ved nedramping vest for elva bør imidlertid nedrampingen skje 15–20 m lenger vest slik at det kan etableres et grøntdrag av tilsvarende bredde mellom rampe og Akerseelva på elvas vestsida. Bygningsmassen må da trekkes lenger tilbake fra Akerseelva enn på illustrasjonen over.

Ved å rampe Nylandsbrua ned i Biskop Gunnerus' gate / Schweigaards gate lenger vest enn på illustrasjonen over økes samtidig avstanden mellom utkjøringen fra Nylandsbrua og utkjøringen fra Kong Haakon 5.s gate ytterligere sammenholdt med en nedramping av Nylandsbrua oppå Akerseelvas tvillingkulvert. Dermed bedres trafikkavviklingen betraktelig for både bil- og busstrafikken. Jf. ViaNovas innvendinger mot nedramping oppå tvillingkulverten.

I «Mulighetsstudie om Oslo bussterminal» illustrerte ViaNova to alternativer med nedramping av Nylandsbrua mot øst, dvs. langs nordsida av sporområdet, med utkjøring i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass. Illustrasjonene gjengis under (PBE-sak 201114771-109/2, s. 86).



Nedramping mot øst og utkjøring i Schweigaards gate ble kommentert slik av ViaNova (s. 86):

I begge alternativene er eksisterende Nylandsveien bru revet nord for sporområdet og Nylandsveien går nordover på bakkeplan og krysser Grønland i plan. Løsningen gir mulighet for å åpne Akerselva og legger godt til rette for en bymessig løsning nord for nedrampingene. Men kryssløsningene mellom Nylandsveien x Ring 1 og krysset Schweigaards gate x Tøyenbekken er vurdert å være for krevende til at det gir tilstrekkelig kapasitet og fremkommelighet og løsningen er forkastet.

**Ved å lede Kong Haakon 5.s gate ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass, men unnlate å lede trafikken fra Nylandsbrua ut samme sted, dvs. droppe nedrampingene mot øst og i stedet rampe Nylandsbrua ned mot nord 15–20 m vest for Akerselva, kan trafikken avvikles på en langt bedre måte enn med alternativene som er illustrert nederst på forrige side. I tillegg til at Akerselva kan gjenåpnes i full bredde hele veien ned til nordsiden av sporområdet med et grønt 15–20 m bredt belte langs vestsiden av elva, vil en da kunne opparbeide et 30–35 m bredt grønt belte langs Akerselvas østside helt ned til sporområdet. Byen vil da få et fantastisk turdrag også langs denne delen av Akerselva.**

Bymiljøetaten har anbefalt at Biskop Gunnerus' gate 14 B får innkjøring fra Biskop Gunnerus' gate, og ikke østfra over Akerselva. Dersom atkomsten legges fra østsiden, bør den skje fra Kong Haakon 5.s gate, med trasé kun langs nordsiden av sporområdet og ikke i tillegg langs østsiden av Akerselva, og fortrinnsvis med selve innkjøringen lagt under Akerselva.

Bane NOR kommenterte i 2022 Galleri Oslo Utviklings nedrampingsforslag fra 2021 (som vi gjenga øverst på s. 7) og skrev da følgende om faren for setninger i grunnen (PBE-sak 2025/06973-7/4):

Forslaget omfatter en omlegging av brua i den nordlige delen av sporområdet. Det er svært dårlige grunnforhold her og det vil være utfordrende å fundamenterer brua. Det må gjøres grundig rede for grunnforhold og hvordan etablering av eventuelle pilarer skal gjøres. Jernbanen er svært følsom for setninger i grunnen og kravene til dokumentasjon er omfattende. Det må ikke gjøres tiltak som øker faren for setninger etc. for jernbanen.

Det Bane NOR skriver her, vil selvsagt også gjelde med nedrampingene lagt 15–20 m lenger vest. I brevet avskriver imidlertid ikke Bane NOR at en slik nedrampingsløsning lar seg gjennomføre. Det skulle da også bare mangle. En har klart å bygge både Akrobaten og Nordenga bru på tvers av sporområdet, tross setningsproblematikk, og klarer selvsagt også å legge om Nylandsbruas nordre del for å kunne rampe brua ned uten å måtte gjøre dette oppå Akerselvas tvillingkulvert.

**I byrådssak 215/25 legger byrådet stor vekt på KLP Eiendoms tilsvar av 11. august 2025 til PBEs alternativ 2 og Bane NORs brev til PBE av 22. september 2025. Setningsproblematikken omtales i begge brevene.**

Det er ingen uenighet mellom PBE og KLP Eiendom om at delvis riving av eksisterende bygningsmasse vil kreve nye stabiliserende konstruksjoner. Sweco har utarbeidet en byggeteknisk vurdering av riving av deler av eksisterende bygg. Sweco konkluderer med at «det lar seg gjøre å rive deler av bygget, men at man må gjøre ytterligere utredninger for å avgjøre hvilke konstruktive tiltak dette medfører og hva som må hensyntas» (PBE-sak 201015299-405/19, s. 2). KLP Eiendom viser i sitt tilsvar til PBE til at de tiltakene som Sweco foreslår, har svakheter og er utilstrekkelige, og at problematikken med fundamentering av ny kjørerampe for Nylandsbrua ikke er vurdert. KLP Eiendom opplyser at NGI har konkludert med at det vil medføre en risiko for setninger ved en gjennomføring av PBEs alternativ 2.

**Setninger er normalen, ikke unntaket i forbindelse med byggeprosjekter i Bjørvika og rundt Oslo S. Det er nok å tenke på Operaen, Barcode-rekka langs sørsiden av sporområdet og bygningsrekka langs nordsiden av sporområdet. Spørsmålet er hvor store setningene kan bli, og hvilke tiltak som kan iverksettes for å gjøre setningsskadene så små som mulig, ikke om det er fare for setninger.**

Bane NOR formulerer seg litt forsiktigere enn KLP Eiendom i sitt brev, og skriver at «eksisterende konstruksjoner antas å ha en setningshindrende effekt», og at «riving av deler av eksisterende vegg kan medføre risiko for setningsskader på jernbanen». I svarbrev til Bane NOR av 22. oktober 2025 skriver PBE at forholdene Bane NOR påpeker, vil kunne ivaretas i byggesaken, og at Bane NOR i den forbindelse vil få anledning til å uttale seg både som grunneier og som jernbanemyndighet. PBE konkluderer slik: «Vår vurdering er derfor at konsekvenser for planforslagets alternativ 2 er tilstrekkelig belyst i saken, og at det ikke er behov for en ny høring av dette planalternativet.»

**Vi er enige med byrådet i at det er uheldig at setningsproblematikken for PBEs alternativ 2 ikke er tilstrekkelig utredet, men er uenige i at dette er et tungtveiende argument for å vedta alternativ 1.**

Byrådet «vurderer det samlet sett som risikabelt å vedta et alternativ som ikke er tilstrekkelig avklart, og som i verste fall er urealistisk å få gjennomført. Området trenger oppgradering og utvikling, og byrådet ønsker ikke å risikere at den eksisterende bygningen blir stående som i dag i mange tiår fremover» (s. 14).

**KLP Eiendom er tydelige på at det ikke er aktuelt å igangsette et prosjekt basert på alternativ 2. Vi tror dem på det. Ettersom vi samtidig anser det som nærmest utenkelig at KLP Eiendom vil trekke sitt eget planforslag, anbefaler vi byrådet å trekke byrådssak 215/25 og i stedet anbefale bystyret å forkaste både KLP Eiendoms alternativ 1 og PBEs alternativ 2.**

Skulle bystyret vedta PBEs alternativ 2, er det minimal risiko forbundet med dette ettersom PBEs planalternativ ikke vil bli realisert. Og skulle det mot alle odds likevel bli realisert, vil dette være langt bedre for byen enn en realisering av KLP Eiendoms alternativ 1.

Skulle bystyret finne på å vedta KLP Eiendoms alternativ 1, vil det være en katastrofe for byen, rett og slett en skandale, slik lederen for bydelsutvalget i Gamle Oslo, Mats Kvaløy-Bjørbekk, uttrykte det i Aftenposten 27. desember 2025: «Det er en skandale dersom dette blir vedtatt [...]. Det vil være en av de største strategiske byutviklingstabbene i nyere tid.» Aftenposten skriver videre at Mats Kvaløy-Bjørbekk «mener byrådet gir blaffen i de faglige anbefalingene som er gitt. Særlig reagerer han på at de nye planene stikker kjepper i hjulene for planene om utvikling av Akerselv-allmenningen, en park og en skikkelig åpning av elven.» Vi kunne ikke formulert det bedre selv.

KLP Eiendom konkluderer sitt brev av 11. august 2025 med følgende omtale av PBEs alternativ 2:

KLP ønsker å være tydelige på at vi vurderer dette alternative forslaget som urealistisk, både av miljømessige og økonomiske årsaker. KLP vil ikke kunne igangsette et prosjekt som innebærer delvis riving. PBEs alternativ vil i praksis medføre riving av hele bygget. Konsekvensen vil være at utviklingen av dette sentrale området i Oslo stanser i de nærmeste 10–15 årene.

**Byrådet tar enda hardere i: «[...] byrådet ønsker ikke å risikere at den eksisterende bygningen blir stående som i dag i mange tiår fremover» (s. 14). Det er opp til KLP Eiendom selv å sørge for at dette ikke skjer. KLP kan umiddelbart starte arbeidet med et nytt planforslag for eiendommen. Det er ingenting i veien for at et langt bedre planforslag kan vedtas allerede om 3–4 år.**

I Hammersborgerklæringen heter det at «byrådet vil at utbyggere får politiske avklaringer på volum, formål og høyder på et tidligere tidspunkt» (s. 22). PBE har vært mer enn tydelig overfor KLP gjennom en årrekke, men byrådet har nå en gyllen anledning til selv å legge premissene for den fremtidige utviklingen av eiendommen Biskop Gunnerus' gate 14 B ved å anbefale bystyret ikke bare å forkaste både alternativ 1 og alternativ 2, men også å vedta blant annet følgende:

- Samlet utnyttelse over bakken for ny og eventuell gammel bebyggelse på eiendommen bør være 55 000 – 60 000 m<sup>2</sup> BRA
- Det bør kun oppføres ett høyhus på eiendommen. Høyhusets maksimale høyde bør være 110 meter
- All bygningsmasse bør trekkes minst 30 m tilbake fra Akerselva
- Høyhuset bør trekkes minst 40 m tilbake fra Akerselva
- Planforslaget bør sikre at Akerselva åpnes ned til sporområdet

Dessverre er det slik at eiendommen må få en høyere utnyttelse enn det PBE har anbefalt, for at det skal være økonomisk regningssvarende for KLP Eiendom å trekke bygningsmassen tilstrekkelig tilbake fra Akerselva. Det eneste som kan forsvare at det oppføres høyhus på eiendommen, er at plangrepet gir noe viktig tilbake til byen, en full gjenåpning av Akerselva i en bred blågrønn korridor helt ned til nordsiden av sporområdet. Det er uholdbart å plassere et 120 m høyt bygg kun 16 m fra Akerselva, slik som i KLP Eiendoms alternativ 1. I alternativ 2 har PBE plassert et 110 m høyt bygg 48 m fra elva.

**Eksisterende bygningsmasser bør av miljøhensyn i utgangspunktet ikke rives, men gjenbrukes i byggeprosjekter når dette er mulig. Akkurat på denne eiendommen krever en god byutvikling at østre del av eksisterende bygningsmasse rives. Dersom det virkelig er slik at hele bygningen må rives dersom østre del rives, så bør dette gjøres i dette tilfellet. Vi viser i denne forbindelse til at KLP Eiendom tidligere utarbeidet et planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14 B basert på riving av hele bygningen. Jf. planforslaget som var på offentlig ettersyn i 2019.**

I PBEs alternativ 2 er det lagt inn en bred elvepark langs Akerselvas vestsida. Parken kommenteres slik i byrådssaken (s. 14):

Byrådet stiller [...] spørsmål om en park på vestsiden av kulverten (mellom Schweigaards gate og sporområdet), som foreslått i alternativ 2, vil gi de kvalitetene man ønsker at en elvepark skal ha, og viser i den forbindelse til politiets merknader og bekymringer. Det er knyttet stor usikkerhet til Nylandsbruas fremtid, men den delen av broen som går over sporområdet vil bli stående på ubestemt tid, blant annet som følge av broens funksjon som viktig hovedutrykningstrasé for byen. Elveparken, som foreslått i alternativ 2, vil derfor bli liggende inneklemt og skyggelagt mellom bebyggelsen, broen, sporområdet og veien, og byrådet mener det er sannsynlig at den som følge av mangel på kvaliteter vil oppleves som uattraktiv og utrygg for folk flest.

**Byrådet undervurderer sterkt de kvalitetene en elvepark langs vestsiden av Akerselva vil ha, og unnlater helt å nevne den store betydningen parken vil ha ved en fremtidig gjenåpning av Akerselva ned til sporområdet. Å rive Nylandsbrua over sporområdet skjer kanskje ikke med det første, men å blokkere for en god utvikling av Akerselvallmenningen i fremtiden ved fortsatt å la dagens bygningsmasse stå med vegglivet helt i elvekanten er ikke fremtidsrettet.**

**Byrådet er av den oppfatning at «nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate er et godt byutviklingsgrep for området» (s. 15), og bør ikke blokkere den beste nedrampingsløsningen: å rampe Nylandsbrua ned 15–20 m vest for Akerselva med en flott elvepark langs vestbredden.**

Vi minner i denne sammenheng også om **Eirik Lae Solbergs klare forventning til statsråd Jon-Ivar Nygård** under Stortingets behandling av representantforslaget fra Sigrid Zurbuchen Heiberg (MDG) og Kari Elisabeth Kaski (SV) om utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland (Innst. 235 S (2024–2025), jf. Dokument 8:80 S (2024–2025)) den **8. mai 2025**:

Nylandsbrua [...] er en etterlevning fra det som en gang var Norges mest trafikkerte veikryss, nemlig Bispelokket. Ved å rive Nylandsbrua vil områdets blå-grønne profil, med park, elv og grøntområder, for alvor komme til sin rett. Det vil gjøre Grønland tryggere og triveligere, fordi brua i dag utgjør et møkkete tak som inviterer til lyssky virksomhet, for å referere fra Aftenposten. Skiftende politiske flertall i Oslo bystyre har ønsket at staten skal engasjere seg i Nylandsbrua, uten at noe har skjedd. Den 1. februar i år ble det imidlertid enighet om at Statens vegvesen og Oslo kommune skal samarbeide om en behovsanalyse med vurderinger av mulige alternativer. [...] Et første viktig skritt for å finne en god løsning for Vaterland, Grønland og Oslo S-området er dermed tatt. Forhåpentligvis er det begynnelsen på slutten for Nylandsbrua. Samtidig er jeg urolig for at den lille framdriften vi nå har fått, lett kan stanse opp hvis ikke Stortinget og regjeringen er tydelige på hva resultatet skal være. [...] Jeg vil veldig gjerne høre samferdselsministeren bekrefte at målet er at hele eller deler av Nylandsbrua skal rives. Det burde ikke være vanskelig å støtte. [...] Det hadde vært veldig fint å få bekreftet at det er målet for prosessen, og at det ikke er andre mulige sluttresultater. [...] Jeg ber ikke statsråden om å bekrefte hva utfallet skal bli, jeg ber ham bekrefte hva målet skal være, om det er riving av hele eller deler av Nylandsbrua. Det vil jeg gjerne ha bekreftet.

**I byrådssak 215/25 av 18. desember 2025 er ikke byrådslederens mål lenger at «hele eller deler av Nylandsbrua skal rives», men at kun den nordre delen av Nylandsbrua rives. Jf. byrådets punkt 2 i innstillingen til bystyret. Den gjengis under med våre forslag til tilføyelser i fet skrift:**

Bystyret ber byrådet legge til grunn en løsning der Nylandsbroen **rives over sporområdet, eller** rampes ned til Schweigaards gate, som Oslos foretrukne alternativ i videre kommunal planlegging og arbeid opp mot statlige myndigheter. **Nedramping oppå Akerselva bør så vidt mulig unngås.**

**Revidert punkt 2 bør legges inn som vedtakspunkt i byrådets reviderte byrådssak sammen med kulepunktene på s. 10.**

Avslutningsvis vil vi gjøre oppmerksom på at Oslo politidistrikts merknader om trygghetsopplevelse og kriminalitetsforebygging gjelder KLPs planforslag, ikke PBEs alternativ 2, selv om merknadene også vil være relevante for PBEs alternativ, om enn i noe mindre grad. I sin uttalelse av 9. september 2024 til begrenset høring skriver politiet bl.a. dette om KLPs planforslag (PBE-sak 201015299-388/2):

**Endringer på den østre fasaden mot Nylandsveien.** Denne endringen anser vi som problematisk. Hovedadkomst til taklandskapet er flyttet fra vestsiden av prosjektet til østsiden mot en «gjenåpning av Akerselva» under Nylandsveien. Her er det foreslått en utendørs offentlig forbindelse med trapper og heis fra Schweigaards gate opp til Nylandsveien og videre opp til et tak. [...] Før var det to trappeadkomster til taklandskapet, nå foreslås det kun én trappeadkomst i «basen» mot øst. [...] Trappeforbindelsene kan fort bli et byrom som ingen tar eierskap til; verken bygget, gata nedenfor eller takterrassen ovenfor kan bidra til god uformell sosial kontroll gjennom de delene av døgnet hvor taket er åpent for allmenn ferdsel. [...] Grepet med å lansere en stor takterrasse som det sosiale byrommet svekker BG14b sin mulighet til å styrke bygatas attraktivitet og bymessige sammenheng med det som er rundt. [...] premissene for at prosjektet skal kunne bidra til kriminalitetsforebygging er ikke til stede.

## KONKLUSJON

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner anmoder innstendig byrådet om å trekke byrådssak 215/25. Å vedta KLP Eiendoms planforslag (alternativ 1) vil være en katastrofe for byen, rett og slett en skandale. Ved å tillate at bygningen på eiendommen Biskop Gunnerus' gate 14 B blir stående med fasadelivet helt ut i elvekanten blokkeres muligheten for å gjenåpne Akerselva i et bredt, grønt turdrag ned til nordsiden av sporområdet. Det vil være et stort byutviklingsmessig feilgrep. Dersom Nylandsbrua i tillegg rampes ned i Schweigaards gate oppå Akerselva, forsvinner siste rest av mulighet til å tilføre Akerselvallmenningen kvaliteter av noen som helst art i partiet fra Schweigaards gate til nordsiden av sporområdet.

Den beste nedrampingsløsningen for Nylandsbrua er å rampe brua ned 15–20 m vest for Akerselva og etablere en flott elvepark langs elvas vestbredd. For å få til dette må bygningsmassen trekkes tilstrekkelig tilbake fra elvebredden. Østre del av bygningen må rives.

Anbefalingen i Byrådssak 215/25 er ikke bare i strid med en rekke bystyrevedtak som Høyre og Venstre har vært med på gjennom de siste 25 årene, men også i strid med kommuneplanen av 2015 og byrådserklæringen av 2023.

Byrådet bør trekke byrådssak 215/25 og i stedet anbefale bystyret å forkaste både KLP Eiendoms alternativ 1 og PBEs alternativ 2. Byrådet bør samtidig anbefale bystyret å treffe følgende vedtak:

- Samlet utnyttelse over bakken for ny og eventuell gammel bebyggelse på eiendommen bør være 55 000 – 60 000 m<sup>2</sup> BRA
- Det bør kun oppføres ett høyhus på eiendommen. Høyhusets maksimale høyde bør være 110 meter
- All bygningsmasse bør trekkes minst 30 m tilbake fra Akerselva
- Høyhuset bør trekkes minst 40 m tilbake fra Akerselva
- Planforslaget bør sikre at Akerselva åpnes ned til sporområdet
- Bystyret ber byrådet legge til grunn en løsning der Nylandsbrua rives over sporområdet, eller rampes ned til Schweigaards gate, som Oslos foretrukne alternativ i videre kommunal planlegging og arbeid opp mot statlige myndigheter. Nedramping oppå Akerselva bør så vidt mulig unngås.

Med så klare føringer fra bystyret er det ingenting i veien for at et langt bedre planforslag kan vedtas av bystyret allerede om 3–4 år. Det er helt opp til KLP Eiendom. Det er ingen grunn til at området skal bli liggende som i dag i 20–30 år fremover.

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Helén Svensson (sign.)  
leder

Erik Østlyngen (sign.)  
leder

Kopi: Byutviklingsutvalget