

Byutviklingsutvalget
postmottak@oslobystyre.no

Deres ref.: 2025/2645

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

Oslo, 22. mai 2026

FORSLAG TIL BYSTYREVEDTAK I SAK 130/2026 BISKOP GUNNERUS' GATE 14 B

Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner anbefaler bystyret å treffe følgende vedtak under behandlingen av byråds sak 215/25 Biskop Gunnerus' gate 14 B i bystyrets møte 27. mai 2026:

- 1. 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.**
- 2. Behandlingen av selve planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B utsettes inntil det er redegjort for de konsekvensene ulike nedrampingsløsninger får for Akersellmenningen (inkl. gjenåpning av Akerselva) og trafikkavviklingen (inkl. varelevering til BG14 og SG15).**
- 3. Byrådet bør redegjøre nærmere for setningsproblematikken knyttet til eventuell riving av østre del av nåværende bygning i Biskop Gunnerus' gate 14 B, og setningsproblematikken ved full riving av eksisterende bygning og oppføring av ny bygningsmasse med fasadelivet trukket minst 30 meter tilbake fra Akerselva.**

Punkt 1 er identisk med punkt 2 i byrådets forslag til vedtak, med unntak av tilføyelsen med grønt. I byutviklingsutvalgets møte 13. mai 2026 var utvalgets flertall, medlemmene fra H, A, MDG, SV og V, «særs opptatt av å få gjennomført en nedbygging av Nylandsveien». Samtidig var det kun utvalgets mindretall, medlemmene fra H og V, som støttet byrådets innstilling punkt 2.

I møtet uttrykte Andreas Halse (A) et ønske om å forsøke å samle partiene om en justert utforming av byrådets punkt 2, der muligheten for å rive Nylandsbrua over sporområdet tas inn, slik at punktet om Nylandsbrua kan oppnå flertall. Både Haakon Riekeles (V) og andre var i møtet positive til dette. Vi håper at de fem partiene kan enes om å anbefale bystyret å vedta vårt forslag til punkt 1, dvs. byrådets forslag, men med tilføyelsen i grønt. Vi antar at også R vil kunne støtte forslaget.

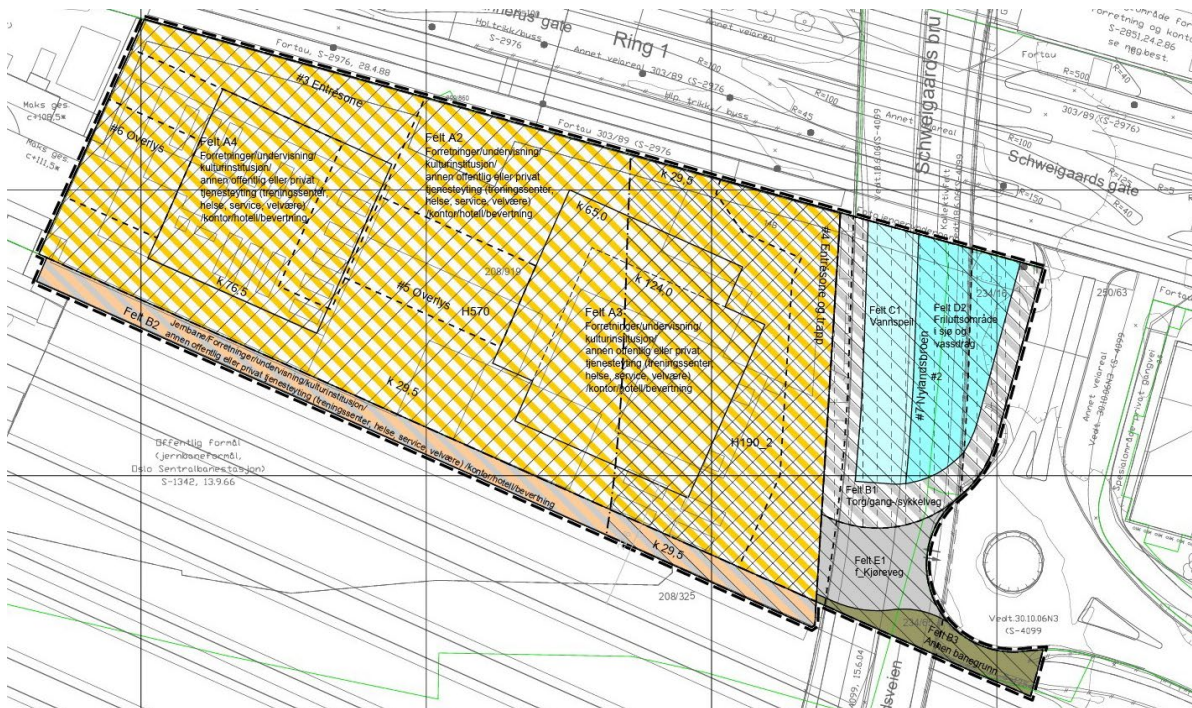
Siden Akerselva ikke vil kunne gjenåpnes i elvas historiske løp på strekningen fra Schweigaards gate til nordsiden av sporområdet dersom Nylandsbrua rampes ned oppå Akerselva (dvs. ved å benytte samme fundament til nedrampingen som Nylandsbrua bruker i dag: søylene som står oppå veggene til Akerselvas tvillingkulvert), ville vi sette pris på om de samme partiene kunne anbefale bystyret å vedta følgende tilleggssetning til vårt punkt 1: Nedramping oppå Akerselva bør så vidt mulig unngås.

Det fremgår av alle de skriftlige spørsmålene som er stilt byrådet i forbindelse med denne plansaken, byrådets svar på spørsmålene, drøftelsene i byutviklingsutvalget og utvalgets merknader og vedtaksforslag, at saken ikke er tilstrekkelig opplyst til at bystyret bør treffe noe planvedtak allerede nå.

Denne merknaden fra byutviklingsutvalgets møte 13. mai 2026 illustrerer dette godt:

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A og V, har særlig lagt vekt på betydningen av Oslo Horisont for videre åpning av Akerselva og potensialet for nedramping eller riving av Nylandsveien. Disse medlemmer legger vekt på at Oslo Horisont ikke legger hindringer i veien for videre åpning av Akerselva ned mot Schweigaards gate og mot sporområdet til Oslo S. Disse medlemmer erkjenner at det ikke vil være mulig å gjennomføre en full økologisk restaurering med elvebredder på 20 meter, men mener det er et akseptabelt kompromiss i Norges tettest bebygde område. Elveåpning ned til sporområdet vil være et stort løft for området, både for natur og byliv.

Det hersker enighet om at Oslo Horisont ikke legger hindringer i veien for åpning av Akerselva fra Vaterlandsparken til Schweigaards gate. Men **Oslo Horisont legger hindringer i veien for åpning av Akerselva ned til nordsiden av sporområdet.** Det fremgår av forslaget til reguleringskart at **KLPs planforslag blokkerer for gjenåpning av Akerselva de siste 25–30 meter ned til sporområdet.** Jf. plasseringen av feltene B1, E1 og B3 på plankartet. **Tillater bystyret at Oslo Horisont bygges, vil det senere ikke være mulig å endre plasseringen av kjøreatkomsten og sykkelatkomsten til bygget.**



I merknaden erkjenner partiene H, A og V «at det ikke vil være mulig å gjennomføre en full økologisk restaurering med elvebredder på 20 meter», og skriver at «elveåpning ned til sporområdet vil være et stort løft for området, både for natur og byliv». Vi antar at partiene med formuleringen «et stort løft» ikke har ment «et for stort løft», og virkelig ser for seg at Akerselva åpnes ned til sporområdet med i det minste noe økologisk restaurering, på noe smalere elvebredder enn 20 meter.

Dersom Nylandsbrua rampes ned i Schweigaards gate oppå Akerselva, vil det ikke være mulig å åpne verken elvas vestre kulvert (felt C1 på plankartet) eller elvas østre kulvert (som utgjør mesteparten av felt D2 på plankartet). Det vil da kun være mulig å få til litt elv øst for Akerselvas nåværende løp, i den smale blå trekanten med spissen vendt nedover på plankartet. Skal det bli plass til litt elvebredd mellom gang- og sykkelveien og Nylandsbruas rampe, blir det ikke plass til noen elv der. I praksis vil dette arealet bli brukt til å utvide felt B1 i bredden. Som Bymiljøetaten har påpekt, er en 4 m bred gang- og sykkelvei ikke bred nok til å håndtere trafikken til sykkelanlegget i byggets kjeller i rushen.

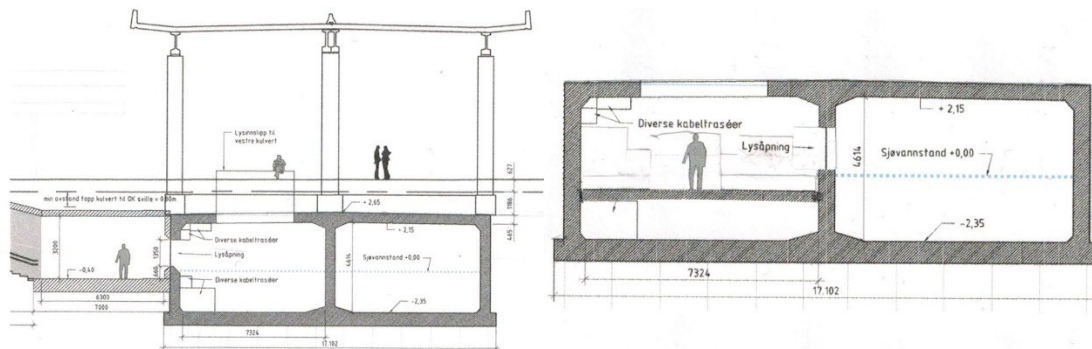
Intensjonen med § 16.3 i Bjørvikaplanen er å sikre at det kan etableres en gangforbindelse gjennom kulvert under jernbanens sporområde, ikke at gangforbindelsen fortsetter i kulvert nord og sør for sporområdet. Slik § 3.2.1 i KLPs planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14 B er formulert, er formålet det samme. Vi kan ikke se at det i noe dokument i plansaken er forklart og/eller illustrert hvor eller hvordan koplingen mellom gangforbindelsen i kulverten (under grunnen) og gangforbindelsen på terreng skal skje. Vi antar at KLP ikke ser for seg at koplingen skal skje via kjelleren til Oslo Horisont, slik at gangforbindelsen fortsetter under tak innvendig i bygget.

Det vil antakelig være mulig å etablere trapp/og eller heis fra kulverten opp til felt C1 Vannspeil og omgjøre dette feltet til gangareal dersom Nylandsbrua ikke rampes ned oppå Akerselva, men vil ikke være plass til å etablere noen UU-rampe. Dersom system 2 realiseres, vil det i praksis antakelig være nødvendig å trekke byggets fasadeliv tilbake fra Akerselva for å kunne etablere en gangforbindelse i tråd med intensjonen bak bestemmelsen i § 3.2.1 i planforslaget.

Det ser ut til at KLP legger opp til at gående skal fortsette i en mørk kulvert langs elvas vestside helt opp til Vaterlandsparken. Selv etter en eventuell full åpning av Akerselva nord for Schweigaards gate, vil lengden på den delen av gangkulverten som fortsatt ligger nord for sporområdet, være 110 m.

Til forskjell fra bestemmelsen i Bjørvikaplanen er bestemmelsen i KLPs planforslag utformet slik at gangforbindelsen skal legges i elvekulverten. Bjørvikaplanen åpner for å legge forbindelsen i en egen gangkulvert vest eller øst for Akerselvas tvillingkulvert, noe som er en bedre løsning for de gående.

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 gangkulvert under sporområdet på Oslo S både langs vestsiden og østsiden av Akerselvas tvillingkulvert. På illustrasjonene la Rambøll inn trapp og heis opp til alle plattformene på Oslo S og foreslo lysåpninger til Akerselva både fra gangkulverten og alle de ti jernbanepattformene.



Til venstre gjengis en av illustrasjonene med gangkulvert langs vestsiden av tvillingkulverten. Det vil også være mulig å legge gangforbindelsen inne i vestre elvekulvert. Til høyre presenteres en enkel skisse vi har gjort av en slik løsning. Trapp og heis opp til plattformene på Oslo S 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 gangkulverten måtte stenges slik at vannet kan strømme fritt også gjennom den øverste delen av den vestre elvekulverten. Det bør utredes hvordan dette kan gjøres innenfor felt D1 i KLPs planforslag både med og uten nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate. Gangkulvert langs vestsiden av Akerselvas tvillingkulvert med videreføring av gangveien på terreng nord for sporområdet forutsetter at byggets fasadeliv trekkes tilbake fra elva.

Med nedramping oppå Akerselva vil Håkon 5.s gate måtte legges om og få utkjøring i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass for at det skal være mulig å åpne litt av Akerselva øst for elvas tvillingkulvert, dvs. øst for Akerselvas historiske trasé. Dersom KLPs planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14 B er vedtatt og realisert før nedrampingen skal skje, vil den store utfordringen være å finne ut hvordan en skal lede vannet fra det nye elveløpet øst for tvillingkulverten inn igjen i kulverten før Akerselvas tvillingkulvert forsvinner inn under jernbanesporene på Oslo S. Ved å studere plankartet som vi har gjengitt på s. 2 i dette brevet, ser en hvor krevende dette vil være å få til uten å rive både kjøreatkomsten til Oslo Horisont og sykkelatkomsten til det enorme sykkelanlegget i bygget.

Dersom en åpner Akerselva øst for tvillingkulverten i partiet rett nedstrøms Schweigaards gate, bør Akerselva åpnes også under Schweigaards gate ved at gata føres i bru over elva med gangvei under brua på begge sider av elva, og sykkelvei under brua på i det minste den ene siden av elva. Når gata heves med minst 1 meter for å kunne rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate, blir frihøyden under nye Schweigaards bru mer enn tilstrekkelig.

Å åpne Akerselva under Schweigaards gate krever at elveløpet innenfor planområdet i regulerings-saken for Biskop Gunnerus' gate 14 B utformes slik at vannet i elva kan ledes inn igjen i Akerselvas tvillingkulvert på en god måte, dvs. på en måte som også håndterer ekstremflom i elva.

Skulle en ende opp med en trafikkløsning der Nylandsbrua rampes ned oppå Akerselva samtidig som Håkon 5.s gate ledes ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass, burde traseen for det nye elveløpet under kjøre- og sykkelatkomsten til Oslo Horisont vært fastlagt og bygd før byggingen av Oslo Horisont.

Det krever at det er avklart hvilken nedrampingsløsning som velges, og hvordan det fremtidige veisystemet i Oslo S-området skal være, før bystyret eventuelt vedtar KLPs planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14 B.

Å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate oppå Akerselva samtidig som Håkon 5.s gate ledes ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass er ikke utredet som system i «Kunnskapsgrunnlag – Systemskisser». Det burde det ha vært.

Å lede Håkon 5.s gate ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass er best for Akerselva og Akerselvallmenningen enten Nylandsbrua rampes ned i Schweigaards gate oppå Akerselva eller vest for Akerselva. En nedramping vest for Akerselva er langt bedre enn en nedramping oppå Akerselva.

Det bør utarbeides systemskisser og foretas trafikkberegninger for tre systemer der Håkon 5.s gate føres over Annette Thommessens plass: med nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate 1) oppå Akerselva, 2) inntil bygningsmassen i PBEs alternativ og 3) inntil fasaden for bygningsmasse trukket 32 meter tilbake fra dagens fasade mot Akerselva.

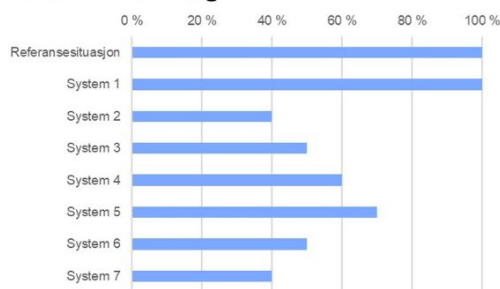
Som H og V skriver i sin merknad har både system 2, 3 og 4 «komplikasjoner knyttet til blant annet veiløsning og trafikkavvikling». I «Kunnskapsgrunnlag – Systemskisser» beskrives trafikkavviklingen ved en realisering av system 2 slik (s. 46):

Kapasiteten til system 2 er betydelig redusert fra dagens situasjon. Foreløpige beregninger viser at kapasiteten reduseres med om lag 2/3 (fra referansesituasjon 2023 med Ring 1 åpen). Dette gir store konsekvenser for fremkommeligheten i området og for det øvrige vegnettet. [...] Det er kun kollektivtrafikken som har mulighet til å kjøre på Nylandsbrua over sporområdet. Øvrig trafikk må finne andre ruter. Dette innebærer blant annet økt trafikk

over Nordenga bru, hvor det er lite restkapasitet. [...] Dagens kryss mellom Schweigaards gate og Nordenga bru utvides til å bli et 5-armet kryss; en ny arm som erstatter den tidligere forbindelsen som Nylandsbrua hadde til Hausmanns gate, samt nedrampet Nylandsbru. Dette gir et svært utflytende kryss som skal håndtere store trafikkstrømmer, og blir dimensjonerende for hvor mye trafikk man får gjennom området. Tilrettelegging for sykkel i signalregulerte kryss kan bidra til ytterligere redusert fremkommelighet.

Også system 3 og system 4 får **betydelige konsekvenser for trafikkavviklingen**, men ikke så store som for system 2. I «Kunnskapsgrunnlag – Systemskisser» opplyses det at foreløpige beregninger viser at kapasiteten halveres fra referansesituasjon 2023 både for system 3 (s. 57) og system 4 (s. 68). Hvor foreløpige beregningene er, fremgår av figur 16-1 (s. 122) som gjengis sammen med figur 16-3 under. **Figur 16-1 viser en kapasitetsreduksjon på henholdsvis 60 %, 50 % og 40 % med system 2, 3 og 4.**

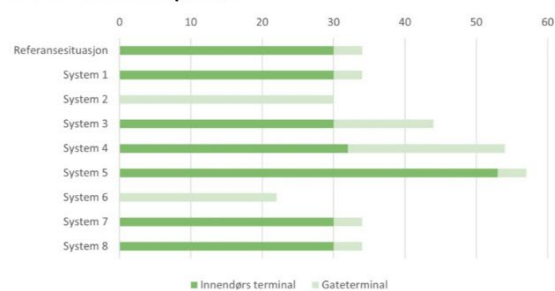
16.4.1 Trafikkavvikling



Figur 16-1: Andel av trafikkmengder gitt av referanse som avvikes i de ulike systemene

System 1 og 5 gir best trafikkavvikling, mens system 2 og 7 gir dårligst avvikling.

16.4.3 Terminalkapasitet



Figur 16-3: Samlet terminalkapasitet i de ulike systemene

System 5 og 4 gir mest terminalkapasitet, mens system 6 og 2 gir minst terminalkapasitet.

H og V hevder i sin merknad at både system 2, 3 og 4 ramper Nylandsbrua ned til Schweigaards gate. Av de åtte systemskissene i Swecos kunnskapsgrunnlag er det kun system 2 og system 4 som ramper Nylandsbrua ned i dagens Schweigaards gate. I begge tilfeller med betydelig hevet gatelegeme.

I system 3 rampes Nylandsbrua ned 40–45 meter nord for Schweigaards gate. I system 3 blir fri høyde for Schweigaards gate under Nylandsbrua så lav at gata ikke lenger kan fungere som en del av Ring 1. Ring 1 er følgelig forskjøvet 40–45 meter nordover, og kalles fortsatt Schweigaards gate. Det er derfor det er mulig for H og V å påstå at Nylandsbrua rampes ned i Schweigaards gate med system 3. **Med system 3 vil det være mulig å gjenåpne Akerselva mellom dagens Schweigaards gate og nordsiden av sporområdet, men bygges Oslo Horisont, vil de siste 25–30 meter av elva ned til sporområdet ikke kunne åpnes.** Jf. plankartet for KLPs planforslag, gjengitt på side 2 i dette brevet.

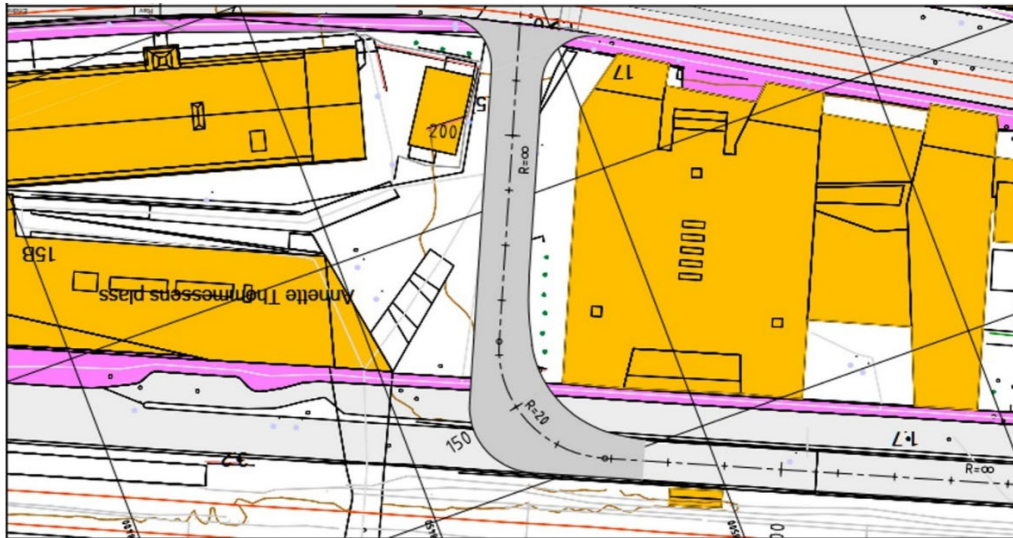
System 3 er et rent skrivebordsprodukt med svært store konsekvenser for veisystem, eiendoms- og bygningsstruktur på nordsiden av Oslo S. Ja, Galleri Oslo Utvikling kan finne på å droppe planene om å gjøre noe med Galleri Oslo, ettersom system 3 er uforenlig med deres planer. I så fall vil Akerselva ikke kunne åpnes på nordsiden av Schweigaards gate. Verken KLPs planforslag eller PBEs alternativ 2 er heller spesielt egnet sammen med system 3. **Det er i praksis utelukket at system 3 vil bli realisert.**

System 4 er tilnærmet identisk med PBEs forslag i områdeprogrammet for Oslo S. Statens vegvesen var i 2010 sterkt kritiske til dette nedrampingsforslaget i sin høringsuttalelse til områdeprogrammet. I Swecos kunnskapsgrunnlag er system 4 vist uten noen gjenåpning av Akerselva sør for Schweigaards gate, men det vil være mulig å gjenåpne litt av Akerselva i partiet rett nedstrøms Schweigaards gate. Rampa for Nylandsbrua bør i så fall legges nærmere Tollbygningen. Selv da vil imidlertid dette gi en svært dårlig løsning både for Akerselva og Akerselvallmenningen.

Kan kjøreatkomst til BG14 og SG15 ivaretas med Håkon 5.s gate via Annette Thommessens plass?

En eventuell realisering av system 3 eller system 4 er i praksis avhengig av at Håkon 5.s gate kan ledes ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass.

I notatet «Tidlig kartlegging av tekniske forutsetninger for senking av Nylandsbrua og omlegging av Kong Håkon 5.s gate» av 19. desember 2023 vurderte Sweco om gatas trasé kan legges om slik at Håkon 5.s gate føres over Annette Thommessens plass og ut i Schweigaards gate. **Sweco illustrerte en omlegging av Håkon 5.s gate via Annette Thommessens plass slik** (PBE-sak 201015299-352/4, s. 8):



I notatet fra 2023 kommenterte Sweco illustrasjonen av omleggingen av Håkon 5.s gate slik (s. 8–9):

Det fremgår at dette lar seg gjøre, men gjeldende krav til horisontalgeometri i håndbok N100 vil ikke kunne ivaretas. Minstekravet til horisontalradius i dette tilfellet vil være 60 meter, men for å kunne svinge over Annette Thommessens plass blir radiusen 20 meter. Dette er for øvrig tilsvarende løsning som for svingen mellom KLP og Tollbygningen. Veigeometrien er dimensjonert for vogntog, kjøremåte A. [...] Håkon 5.s gate vil i den nye situasjonen måtte krysse en parallell lokalgate [dvs. **Bordtomtgata**] [...]. Denne gata **må stenges. I forbindelse med dette må det etableres en snumulighet og det må avklares fremkommelighet for varelevering og øvrig kjøring til eiendommene.**



I notat av 25. februar 2026 begrunnet Sweco hvorfor etablering av BG14B basert på KLPs planforslag reduserer mulighetsrommet for å få til en nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate dersom det ikke dokumenteres at planforslaget kan kombineres med en løsning der Nordenga bru føres via Annette Thommessens plass. I notatet, som ligger som vedlegg til byrådsnotat 328/26 av 24. mars 2026, skriver Sweco dette om varelevering til BG14 og SG15 med system 3 og system 4 (s. 5 og 6):

Tilkomst for varelevering for BG14b og Schweigaards gate 15B må ivaretas ved en eventuell omlegging av Kong Håkon 5.s gate over Annette Thommessens plass. En mulig løsning er tilkomst via avkjørsel i svingen fra Nordenga bru og inn på Annette Thommessens plass, men det er heftet usikkerhet om en slik løsning vil godkjennes.

I notatet skriver Sweco videre (s. 8):

Tilkobling av en evt. ny vegforbindelse til BG14b i KLPs planforslag er lagt til Kong Håkon Vs gate, noe som er forenlig med system 2. Det er ikke gjennomført vurderinger av muligheten for å kople vegforbindelsen til en omlagt Nordenga bru, som i system 4.

Det må gjennomføres mer detaljerte vurderinger ved Nordenga bru, Annette Thommessens plass og ny kryssløsning ved Tøyenbekken for å få økt kunnskap om hvor aktuell løsningen i system 4 er.

Et mulig utfall av å vedta planforslaget til BG14b er at Nordenga bru må opprettholdes som i dag, slik at løsningen i system 4 ikke kan gjennomføres.

Bymiljøetaten fulgte opp Swecos notat i brev til Byrådsavdeling for miljø- og samferdsel av 4. mars 2026. Også det brevet ligger som vedlegg til byrådsnotat 328/26. I brevet skriver BYM (s. 1 og 3–4):

Kunnskapsgrunnlaget underbygger utfordringer med, og eventuelle konsekvenser av, et for tidlig vedtak knyttet til løsning for infrastrukturen rundt planforslaget, inkludert løsning for nedramping av Nylandsbrua.

Bymiljøetaten er [...] nå særlig bekymret for om planforslaget binder opp eksisterende kryss mellom Kong Håkon 5s gate og Schweigaards gate, ved å binde opp punktet for atkomst til Oslo Horisont. Punktet for varelevering må nødvendigvis ha tilkomst fra en veg. Og om denne vegen ikke kan være fra Schweigaards gate hvis brua rampes ned, antar vi at atkomsten må sikres fra et annet punkt. Det kan for eksempel være via Kong Håkon 5s gate [...], som i så tilfelle innebærer at veisystemet må bli liggende. Hvordan dette kan løses og om ev. varelevering må/kan håndteres på et annet punkt eller felles med en annen eiendom har vi ikke grunnlag for å uttale oss om. Vi vil i denne omgang kun poengtere våre bekymringer til hvordan planforslagets atkomstpunkt potensielt binder opp øvrige deler av vegsystemet rundt Oslo S, eller hvordan det potensielt påvirker og gir bindinger for handlingsrommet videre.

Oppsummert er det stor usikkerhet knyttet til en rekke forhold rundt nedramping av Nylandsbrua. Fri høyde for varelevering og terrengetilpasning i østre hjørne av Biskop Gunnerus' gate 14b er ikke til hinder for at brua kan nedrampes. Det er derimot usikkerhet knyttet til en rekke andre forhold, og det medfører risiko for at nedramping vanskeliggjøres dersom KLPs prosjekt realiseres.

I byutviklingsutvalgets møte 15. april 2026 kunne fortsatt verken Bymiljøetaten eller Sweco gi noe svar på om det å føre Håkon 5.s gate over Annette Thommessens plass lar seg forene med å ivareta kjøreatkomst for varelevering til Biskop Gunnerus' gate 14 og Schweigaards gate 15. Dagen etter møtet stilte derfor Andreas Halse (A) spørsmål til byrådet om betydningen av varelevering til Oslo Horisont og andre bygg for veiløsningene i området.

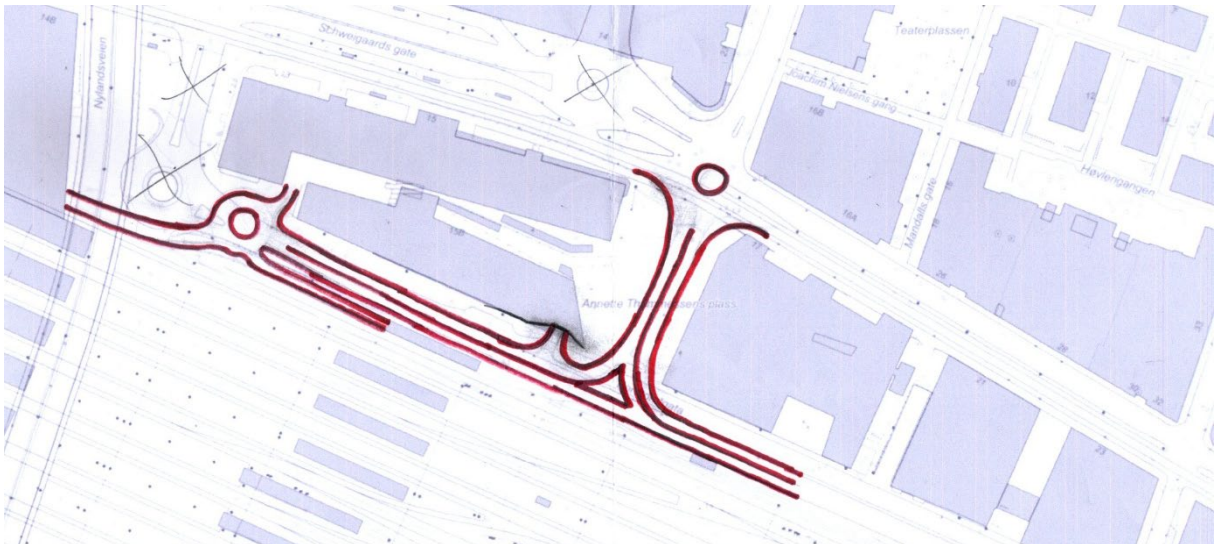
Byrådet besvarte spørsmålet i notat 496/26 ved å vise til Bymiljøetatens svar av 22. april 2026:

For å opprettholde dagens varelevering til Z-bygget (Schweigaards gate 15 og 15b), Tollgården, Posthuset og Biskop Gunnerus' gate 14b forutsettes det en kjørbær atkomst til disse. Bane NORs driftsatkomst er fra østre tangent. Posthuset har regulert atkomst via Biskop Gunnerus' gate 14b. Om det er mulig å endre på dagens atkomst- og vareleveringsløsninger har Bymiljøetaten ikke utredet. Med en endret vei- og gatestruktur, for kommunalt og statlig vegnett, kan det bli nødvendig å finne andre løsninger.

Trafikale analyser viser at kombinasjonen hvor Nylandsbrua er rampet ned til Schweigaards gate, og østre tangent fortsatt koples til Schweigaards gate, gir svært dårlig trafikkavvikling for både buss og bil. Endret fremføring av østre tangent, over eksempelvis Annette Thommessens plass, antas å innebære at samtlige av atkomstpunktene over blir berørt. Ved å føre østre tangent over Annette Thommessens plass unngår man utfordringen med 2 tette kryss, forutsatt at dagens kryss mellom Schweigaards gate og østre tangent kan stenges. Ny vareleveringsløsning bør utforskes samlet, med en løsning som ikke er koplet direkte til Schweigaards gate ved mulig nedrampet bru. Bymiljøetaten har ikke utforsket dette, og kan heller ikke se at det er vurdert i plansaken for Biskop Gunnerus' gate 14b. I kunnskapsgrunnlaget for gater og byrom er ikke eksisterende avkjørsler og varelevering vurdert konkret i de ulike systemskissene.

Det er på tide at en ny, samlet vareleveringsløsning til BG14 og SG15, uten utkjøring til Schweigaards gate mellom BG14B og Tollbygningen, utredes grundig. Det burde ikke ta en god veiingeniør mer enn et par uker å gjøre dette. Det er viktig at dette gjøres før bystyret tar stilling til KLPs planforslag.

I e-post av 27. april 2026 oversendte vi selv en amatørmessig skisse til utvalgets medlemmer og delte noen tanker rundt skissen med byutviklingsutvalget. Skissen gjengis under:



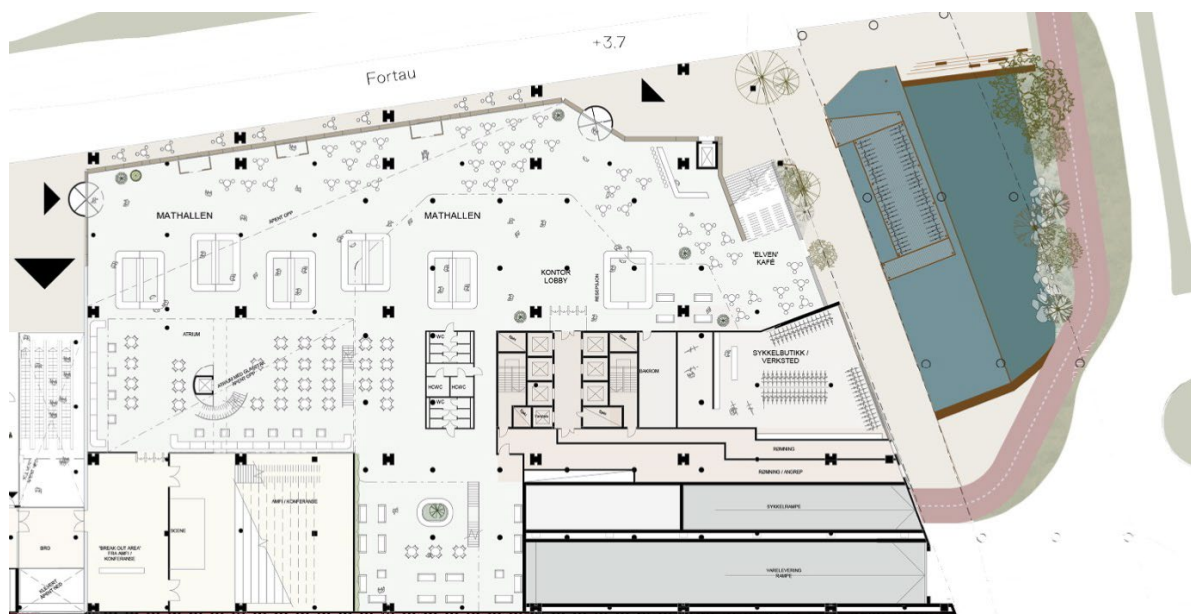
For nybygget i Schweigaards gate 15 (Z-bygget) antok vi at det vil være mulig å lede dagens utkjøring fra østre del av Z-bygget vestover i dagens trasé for Håkon 5.s gate (Østre tangent), og skrev:

Uten utkjøring til Schweigaards gate mellom BG14B og Tollbygningen, og med fjerning av rundkjøringen som i dag ligger delvis oppå Akerselva, vil varetrafikken fra kjelleren i østre del av Z-bygget kunne snu i kjelleren til Oslo Horisont. En bedre løsning er å la varetransporten snu allerede øst for forlengelsen av Tollbygningens vestfasade, eksempelvis ved å etablere en ny rundkjøring på sørsiden av Tollbygningen.

Både i KLPs og PBEs planforslag er felt B3, nærmest sporområdet i sørøst, avsatt til «Annen banegrunn», dvs. innkjøring langs spor -1 før nedkjøringen til kjørekulverten på tvers av alle jernbanesporene. **Dersom Håkon 5.s gate ledes ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass, kan innkjøringen til kjørekulverten plasseres lenger øst.** Arealet i felt B3 bør da reguleres til vareinnkjøring til BG14, sammen med litt av felt E1 (f_Kjøreveg). Ved nedramping av Nylandsbrua vest for Akerselva vil elvas tvillingkulvert da kunne gjenåpnes i nordre del av felt E1 og videre nordover til Schweigaards gate. Alt areal mellom Akerselva og Tollbygningen vil samtidig kunne opparbeides som et bredt grønndrag.

For å sikre en så god fremtidig løsning for Akerselva og Akersellmenningen som mulig dersom KLPs planforslag skulle bli vedtatt, er det viktig at kjøreatkomsten til Oslo Horisont kan legges helt ned mot sporområdet i en fremtidig situasjon, dvs. kan omlegges slik at innkjøringen fram til bygget blir som vist på vår skisse når veisystemet ved Oslo S skal legges om.

Det er da viktig at innkjøringen til rampe for varelevering plasseres slik som KLP har illustrert den på s. 7 i illustrasjonsheftet. KLPs illustrasjon av plan 1 med rampe for varelevering og sykkelrampe ned mot kjeller gjengis under. På den uforpliktende illustrasjonen har KLP lagt inn ei 6 meter bred rampe med innkjøring mellom veggen mot spor 1 og forlengelsen av de tre første bæresøylene (vist med små ringer i det hvite feltet nede til høyre) for Nylandsbrua på nordsiden av jernbanens sporområde.



For å kople seg på eksisterende rundkjøring antar vi at KLP planlegger å legge innkjøringen til bygget mellom vestre og midtre bæresøyle (eventuelt mellom midtre og østre bæresøyle) og utkjøringen fra bygget sør for østre bæresøyle (eventuelt mellom midtre og østre bæresøyle) for Nylandsbrua. Jf. plasseringen av den ca. 15 meter brede kjøreveien på reguleringskartet som vi har gjengitt på s. 2 i dette brevet. Men det er ikke utenkelig at KLP vil velge å rive, dvs. flytte de to østre bæresøylene for Nylandsbrua, eller i det minste den midterste av de tre søylene.

Dersom KLP Eiendom planlegger å rive og flytte de to østre av de tre bæresøylene for Nylandsbrua, bør den midterste søylen flyttes nordover og den østre søylen flyttes så langt sørover at den havner i forlengelsen av veggen mot spor 1. I fremtidig situasjon bør vareatkomsten til bygget legges sør for nåværende plassering av alle de tre bæresøylene for Nylandsbrua.

På amatørskissen vår (s. 9) har vi stengt veiforbindelsen mellom vestre og østre del av Bordtomtgata. Schweigaards gate 17 og eiendommene videre østover langs nordsiden av Bordtomtgata vil fortsatt kunne benytte atkomstveien fra Schweigaards gate i forlengelsen av Platous gate til varelevering fra Bordtomtgata. Kjøretøy som ikke kan snu nede i et byggs kjeller må ha mulighet for å snu øst for Annette Thommessens plass. Dersom rampe ned mot kjelleren til Schweigaards gate 17 ikke kan benyttes til dette, bør arealet under Håkon 5.s gate kunne tas i bruk. Frihøyden under Håkon 5.s gate er tilstrekkelig til at dette bør la seg gjøre et stykke øst for Annette Thommessens plass.

Som Sweco skrev i notatet fra 2023, vil gjeldende krav til horisontalgeometri i håndbok N100 ikke kunne ivaretas dersom Håkon 5.s gate ledes ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass. **Selv om Statens vegvesen antakelig vil akseptere Swecos illustrerte løsning, blir alt straks langt mer komplisert når innkjøring til og utkjøring fra BG14 og SG15 skal koples på Håkon 5.s. gate.** Ved vist rundkjøring i vest la vi på vår skisse inn atkomst både til BG14, Bane NORs kjørekulvert under sporene og bakgården til Schweigaards gate 15 (Tollbygningen), og forenklet det hele:

For å slippe å etablere rundkjøring eller lyskryss rett sør for Annette Thommessens plass er kjøremønsteret på skissen utformet slik at all kjøreatkomst til/fra BG14 og Schweigaards gate 15 kan skje uten å krysse kjørefelt i Håkon 5.s gate. Varetransport fra Dronning Eufemias gate til eiendommene skjer via Nordenga bru og ny rundkjøring i Schweigaards gate nord for Annette Thommessens plass. Varetransport fra eiendommene i retning Dronning Eufemias gate går rett østover og deretter sørover via Nordenga bru. Varetransport fra Schweigaards gate til eiendommene skjer fra rundkjøringen nord for Annette Thommessens plass. Varetransport direkte fra eiendommene i retning Schweigaards gate er ikke mulig, dvs. en må kjøre ut via Nordenga bru til Dronning Eufemias gate.

Skissert løsning er basert på nåværende sideveis og høydemessig plassering for Håkon 5.s gate øst for Annette Thommessens plass, men en bør vurdere å rampe ned det siste partiet fram mot plassen med samme fall som lenger øst, slik at Håkon 5.s gate havner på samme høyde som søndre del av Annette Thommessens plass der hvor gata krysser Bordtomtgata og fortsetter over plassen og ut i Schweigaards gate. Med skissert løsning vil gang- og sykkeltrafikk mellom vestre og østre del av Bordtomtgata måtte krysse Håkon 5.s gate i plan et eller annet sted mellom Bordtomtgata og Schweigaards gate.

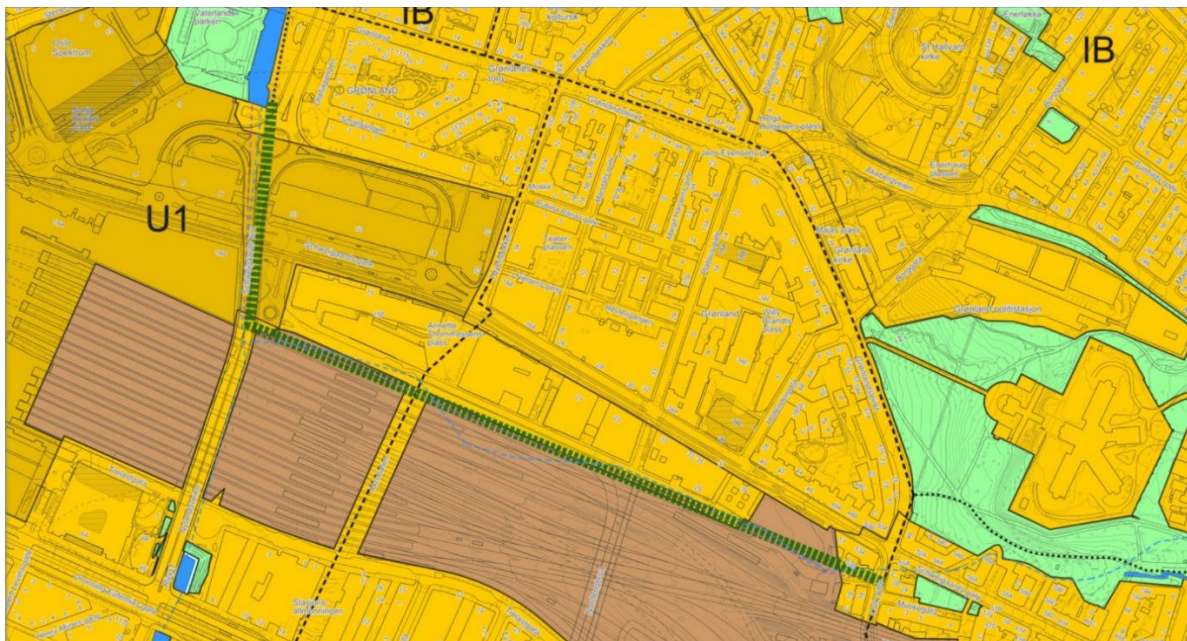
Vil en unngå at gang- og sykkeltrafikk i Bordtomtgata krysser Håkon 5.s gate i plan, kan en heve vestre del av Håkon 5.s gate så mye at frihøyden under brua for Håkon 5.s gate blir 2,0–2,5 m ved kryssingen av Bordtomtgata. Fravik ved nedramping av Håkon 5.s gate derfra til Schweigaards gate antas å bli godkjent med så beskjeden frihøyde under brua.

Etter det som er opplyst av KLP, krever varetransport til BG14B en fri høyde på minst 3,9 m. Med en frihøyde på 3,9 m eller mer vil fravik for nedramping av Håkon 5.s gate til Schweigaards gate ikke bli godkjent med mindre Bordtomtgata legges betydelig lavere i terrenget under brua for Håkon 5.s gate og/eller Schweigaards gate legges betydelig høyere i terrenget nord for Annette Thommessens plass.

Dersom Håkon 5.s gate sideforskyves nordover langs sørsiden av Schweigaards gate 17, vil det være mulig å etablere en gang- og sykkelvei langs sørsiden av Håkon 5.s gate mellom vestre og østre del av Bordtomtgata, selv med Håkon 5.s gate rampet ned til samme høyde som Bordtomtgata. Svingradien for Håkon 5.s gate inn mot Annette Thommessens plass vil imidlertid da muligens bli så liten at det blir nødvendig å rive, dvs. flytte dagens trapp opp til Akrobaten. Å forskyve Håkon 5.s gate så mye mot nord at det i tillegg kan etableres kjøreatkomst for varelevering mellom vestre og østre del av Bordtomtgata langs sørsiden av Håkon 5.s gate er neppe mulig.

Det er krevende å finne en løsning som ivaretar kjøreatkomsten til Biskop Gunnerus' gate 14 og Schweigaards gate 15 med Håkon 5.s gate ført ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass. Oppgaven blir ikke enklere å løse dersom en samtidig skal følge opp intensjonen i byrådets ferske forslag til ny arealdel av kommuneplanen, der Bordtomtgata foreslås som fremtidig turdrag.

Jf. utsnittet av byrådets forslag til plankart med fremtidig turdrag (grønn farge) i Bordtomtgata fra Oslo gate i øst til Akerselva i vest. På plankartet har byrådet også lagt inn et fremtidig turdrag (prinsipptrasé) langs Akerselva på hele strekningen fra Vaterlandsparken til sporområdet på Oslo S.



Behandlingen av planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B bør utsettes inntil det er redegjort for de konsekvensene ulike nedrampingsløsninger får for Akerselvallmenningen (herunder for åpning av Akerselva) og trafikkavviklingen (herunder for varelevering til BG14 og SG15).

Byutviklingsutvalgets mindretall, medlemmene fra H og V, tar litt hardt i når de skriver at «det er avklart at dette planforslaget [KLPs planforslag] ikke er til hinder for [...] en løsning der Nylandsbroen rampes ned til Schweigaards gate [...]». Underforstått: ... oppå Akerselva (system 2) eller ... der Håkon 5.s gate i dag munner ut i Schweigaards gate vest for Tollbygningen (system 4).

Vi viser her også til merknaden fra MDG, SV og R i byutviklingsutvalgets møte 13. mai 2026:

Utvalgets mindretall, medlemmene fra MDG, SV og R, [...] er kritisk til at Bystyret nå blir bedt om å ta stilling til et enormt planforslag om høyhus på Oslo S, på [...] mangelfullt grunnlag [...]

Disse medlemmer viser til at en eventuell bygging av dette høyhuset vil legge store føringer for utviklingen av Norges største kollektivknutepunkt i tiår framover, for framtidige lokale samferdselsløsninger i Oslo, for den potensielle gjenåpningen av Akerselva, og for mulige løsninger når man skal forsøke å reparere gamle synder fra tiår med bilbasert byplanlegging.

[...] om man skal oppføre høyhus på eiendommen, burde plangrepet gi noe svært viktig tilbake til byen, og i dette tilfelle burde dette være en full gjenåpning av Akerselva i en bred blågrønn korridor helt ned til nordsiden av sporområdet. [...]

Disse medlemmer mener Akerselva er et av byens aller viktigste byrom, og at gjenåpning av elver og bekker er svært viktig for å klimatilpasse byen og bidra til å redde truede arter.

Byrådet bør redegjøre nærmere for setningsproblematikken ved riving av bygningsmasse

KLP Eiendom og deres fagkyndige Rodeo arkitekter har helt siden 2021, godt hjulpet av Bane NOR, gjort det de kan for å overbevise politikerne om at PBEs alternativ 2 ikke er byggbart på grunn av setningsproblematikken. Byrådet har latt seg overbevise og skriver i byrådssak 215/25 (s. 14):

Byrådet viser til Bane NOR sitt brev til PBE av 22.09.2025, hvor de gjør oppmerksom på at eksisterende konstruksjoner er antatt å ha en setningshindrende effekt, at riving av deler av eksisterende bebyggelse kan medføre risiko for setningsskader på jernbanen, og at endringene gjort i planforslagets alternativ 2 kan ha betydning for Bane NOR sin holdning til planforslaget.

PBE har i sitt svar til Bane NOR av 22.10.2025 kommentert at gjeldende plangrunnlag ikke er til hinder for at hele eller deler av eksisterende konstruksjon kan rives, og at forholdene Bane NOR peker på i sitt brev, vil kunne ivaretas i byggesak. Bane NOR vil i den forbindelse få anledning til å uttale seg ved behandling av byggesaken etter jernbaneloven.

Det fremkommer av den bygningstekniske vurderingen til Sweco at konsekvenser eller kostnader knyttet til delvis riving av eksisterende bebyggelse, som foreslått i alternativ 2, ikke er tilstrekkelig utredet.

Setninger er normalen, ikke unntaket i forbindelse med byggeprosjekter i Bjørvika og rundt Oslo S. Ingen prosjekter er blitt droppet på grunn av setningsproblematikken. 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.

Byutviklingsutvalgets medlemmer har stilt en rekke spørsmål til byrådet om setningsproblematikken, uten å få klare svar. Sarah Safavifard (SV) stilte byrådet følgende spørsmål:

Forslagsstiller har sagt at PBEs alternativ 2 ikke er fysisk mulig å gjennomføre på grunn av setningsforhold. Kan byrådet bekrefte eller avkrefte hvorvidt det stemmer at PBEs alternativ 2 ikke er fysisk mulig å gjennomføre?

I notat 524/26 av 8. mai 2026 svarte byutviklingsbyråd Anita Leirvik North:

Jeg har ikke blitt forelagt dokumentasjon som skulle tilsi at alternativ 2 ikke er fysisk mulig å gjennomføre. Alternativ 2 har samme bestemmelser om tiltaksplaner og sikkerhet for jernbanen (bestemmelsenes § 2.4.1) som alternativ 1 som skal ivareta hensynet til jernbaneanlegget. Problemet er derimot at konsekvenser eller kostnader knyttet til delvis riving av eksisterende bebyggelse som foreslått i alternativ 2 ikke er tilstrekkelig utredet eller realitetsvurdert, noe som gir stor reguleringsrisiko. Vi vet derfor ikke om alternativ 2 er realistisk å gjennomføre.

Eksisterende bygninger bør av miljøhensyn i utgangspunktet ikke rives, men gjenbrukes. Akkurat på denne eiendommen krever imidlertid en god byutvikling at østre del av eksisterende bygningsmasse rives. Dersom det virkelig er slik at hele bygget må rives dersom østre del rives, så bør det gjøres i dette tilfellet.

Vi minner om at KLP Eiendom selv foreslo å rive hele bygget og trekke den nye fasaden tilbake fra Akerselva da KLPs planforslag for BG14B var på offentlig ettersyn i 2019. I planforslaget skrev KLP den gang (PBE-sak 201015299-104/1, s. 124):

Eksisterende bygg er planlagt revet, mens kjellervegger og bunnplate skal beholdes og fungere som byggeegropsikring. Rivning av eksisterende bygg vil medføre en heving av kjellergulvet og setninger på utsiden av kjellerveggen som resultat av avlastingen av grunnen. [...] Ihht. Delutredning 2.2.4 Grunnforhold, setninger og fundamentering i Felles KU for Oslo S vurderes konsekvensene av eventuelle setnings-skader å ha middels negativ betydning for omgivelsene.

I byutviklingsutvalgets møte 15. april 2026 understreket KLP Eiendoms Eskild Rolstad at PBEs planforslag ikke er gjennomførbart, og fortsatte: «Da vil du få så stor setningsproblematikk at du er nødt til å rive. [...] Da må vi starte helt på nytt og se på et helt nytt case. Og det vil ta, jeg tipper, 10, 12, 15 år før vi står her igjen.»

Det er ikke snakk om å starte helt på nytt. I mer enn 10 år, helt fram til 2021, dvs. fram til det ble avklart at bussterminalen ikke skal legges over sporområdet, arbeidet KLP med et planforslag basert på å rive hele bygget. Det ville være merkelig om mer enn 10 års arbeid med problematikken ikke skulle ha noen verdi for arbeidet med et planforslag hvor det rives og bygges nytt med fasaden trukket tilbake fra Akerselva.

MDG, SV og R bemerket følgende i byutviklingsutvalgets møte 13. mai 2026:

Utvalgets mindretall, medlemmene fra MDG, SV og R, [...] registrerer at forslagsstiller mener PBEs alternativ 2 ikke er fysisk mulig å gjennomføre på grunn av grunnforholdene i området, og at ansvarlig byråd i svar til utvalget skriver at «konsekvenser eller kostnader knyttet til delvis riving av eksisterende bebyggelse som foreslått i alternativ 2 ikke er tilstrekkelig utredet eller realitetsvurdert, noe som gir stor reguleringsrisiko. Vi vet derfor ikke om alternativ 2 er realistisk å gjennomføre.»

Utvalgets mindretall, medlemmene fra MDG, SV og R, mener [...] det er altfor risikabelt å plassere et 120 m høyt bygg kun 16 m fra Akerselva, slik som i KLP Eiendoms alternativ 1, og deler synet til Akerselvas venner og Oslo Elveforum om at dersom grunnforholdene gjør at gjenbruk av deler av dagens bygning ikke lar seg kombinere med beste mulige elveåpning, bør hensynet til åpen elvekantsone veie tyngre.

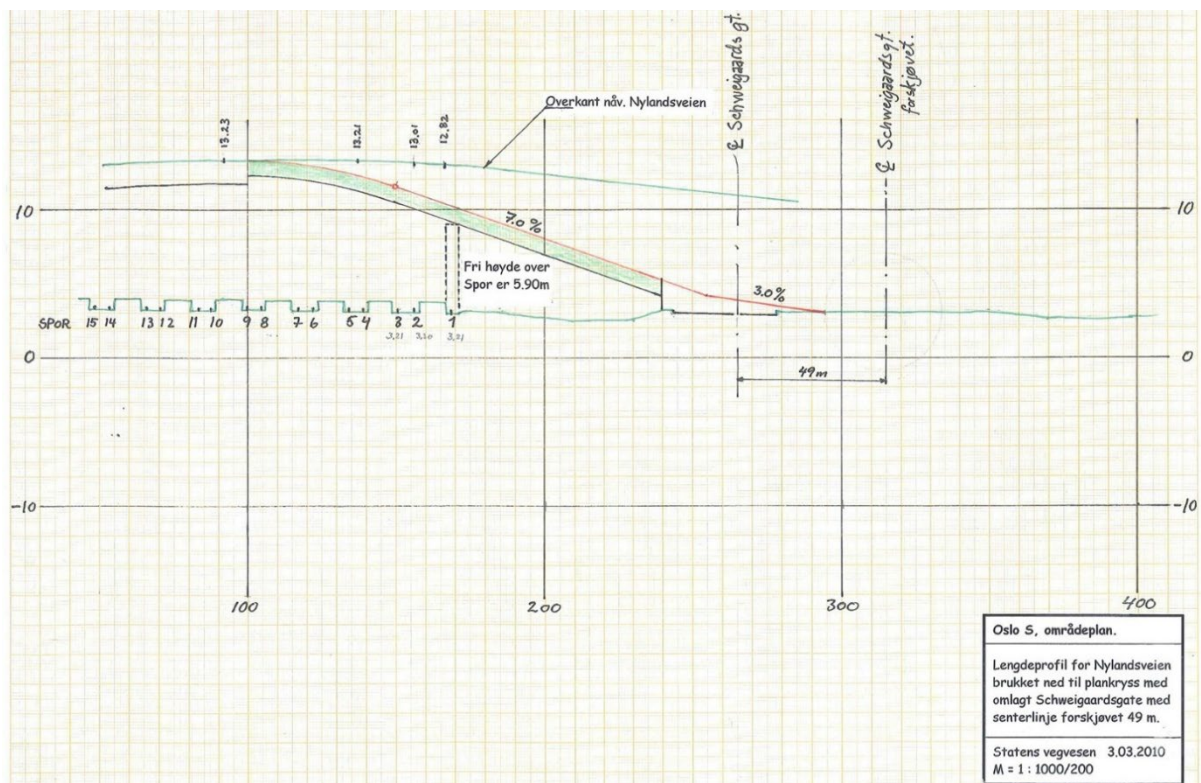
Byrådet bør redegjøre nærmere for setningsproblematikken knyttet til eventuell riving av østre del av nåværende bygning i Biskop Gunnerus' gate 14 B, og setningsproblematikken ved full riving av eksisterende bygning og oppføring av ny bygningsmasse med fasadelivet trukket minst 30 meter tilbake fra Akerselva.

Tekniske løsninger og nedrampingslengde ved nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate

Som allerede nevnt var Statens vegvesen i 2010 sterkt kritiske til PBEs nedrampingsforslag i områdeprogrammet for Oslo S, illustrerte nedrampingsløsningen (PBE-sak 200813447-73/9), og skrev (73/4):

Vi har lagt til grunn en stigning lik den som er akseptert for nedramping av Nylandsveien til Dronning Eufemias gate – 7 %. Det vil da være nødvendig å redusere høyden på Nylandsveien fra og med spor 10 på Jernbaneverkets område på Oslo S om vegen skal lande i Schweigaards gate. [...] Schweigaards gate må heves for å etablere den nye rundkjøringen, men vi mener det vil være problematisk å heve en ny rundkjøring med mer enn ca. 0,5 meter [...]. Håndbok 017 Veg- og gateutforming sier at stigningen ikke bør overstige 3 % inn mot rundkjøringen på en lengde lik dimensjonerende kjøretøy. [...] Statens vegvesen har lagt ved skisser som antyder at forskyvningen kan bli 49 meter ut av midtlinjen til dagens Schweigaards gate.

I sin høringsuttalelse til områdeprogrammet illustrerte Statens vegvesen i 2010 nedrampingen som PBE foreslo, slik som vist under. Statens vegvesen la inn en frihøyde på 5,90 m over spor 1 på Oslo S, rampet Nylandsbrua ned med en stigning på 7,0 %, men 3,0 % de siste 40 m fram til Schweigaards gate. Dette førte til at midtlinjen til dagens Schweigaards gate ble forskjøvet 49 m nordover.



Statens vegvesen illustrerte i 2010 nedrampingen til Schweigaards gate på samme sted som system 4 i «Kunnskapsgrunnlag – Systemskisser». I system 4 er gatelegemet i Schweigaards gate hevet for å slippe å forskyve gata nordover. For å få til dette antar vi at det 40 m lange partiet med 3 % stigning i tillegg er droppet, slik at Nylandsbrua rampes ned med 7,0 % helt fram til Schweigaards gate, og uten noen overgangskurve.

Nedrampingsavstanden fra spor 1 til Schweigaards gate er den samme for system 2 og system 4. For å kunne rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate mellom Tollbygningen og Biskop Gunnerus' gate 14 B's nåværende fasade mot Akerselva, enten dette skjer oppå Akerselva (system 2) eller inn mot Tollbygningen (system 4), er en derfor helt avhengig av at Statens vegvesen har en smidigere holdning til problematikken enn i 2010.

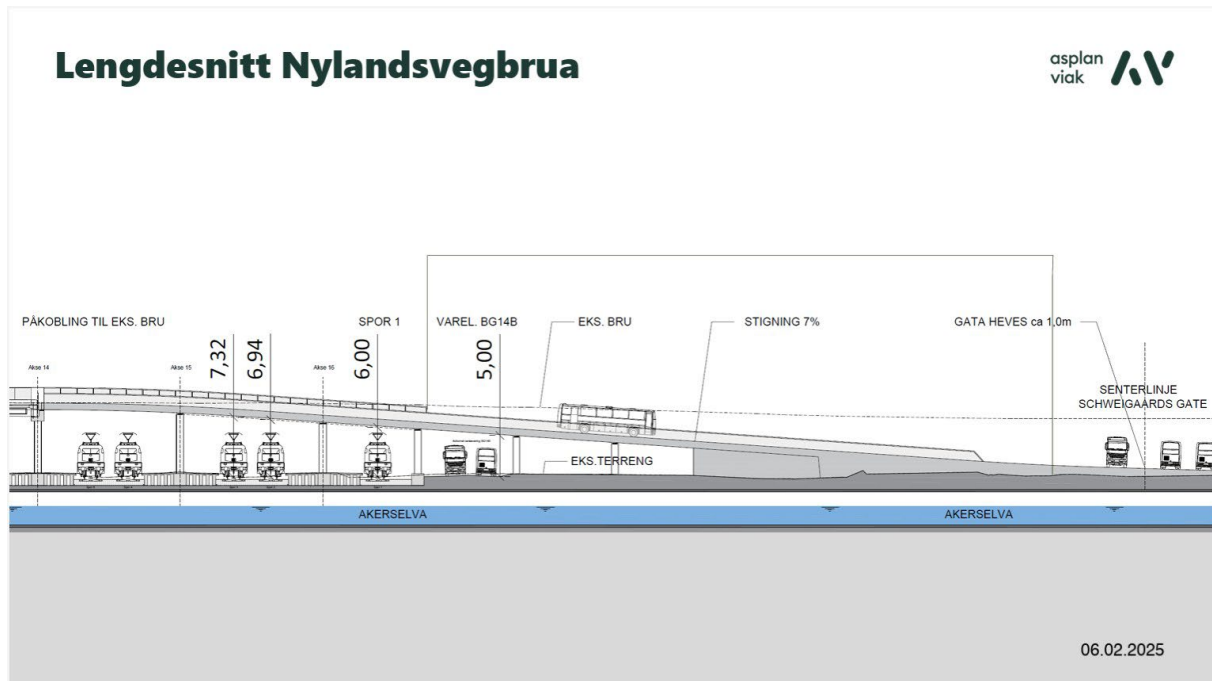
Ved bestilling av oppstartsmøte for Schweigaards gate 10 mfl. (Galleri Oslo) i februar 2021 foreslo Galleri Oslo Utvikling i planinitiativet å rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate over den østre delen av eksisterende bygning i Biskop Gunnerus' gate 14 B.

Henning Sunde, fagansvarlig i Rodeo arkitekter, skrev følgende om dette på vegne av KLP Eiendom i brev til PBE 14. juni 2021 (PBE-sak 201015299-237/2, s. 2):

I forbindelse med KVU-arbeidet er det spilt inn en løsning om nedramping av Nylandsbroen til Schweigaards gate direkte over KLP sin eiendom og planprosjekt. Løsningen ble først lansert i forbindelse med planinitiativet til Galleri Oslo. [...] **Nedramping av Nylandsbroen bryter direkte med SKAL-kriteriene i KVU-arbeidet**, i tillegg til at det har andre utfordrende forhold knyttet til seg. **En slik rampeløsning må derfor anses som utelukket en gang for alle.**

I byutviklingsutvalgets møte 15. april 2026 var tonen fra Henning Sunde en helt annen: «Og så ønsker vi en nedramping av Nylandsbroen. Får vi til dette her, er det helt fantastisk!»

Det som hadde skjedd i mellomtiden, var at Galleri Oslo Utvikling hadde lansert en ny rampeløsning for Nylandsbrua, der brua rampes ned i Schweigaards gate oppå Akerselvas tvillingkulvert, dvs. øst for KLP Eiendoms bygning, og med gjenbruk av fundamentene for Nylandsbrua. Løsningen var blitt utredet av Asplan Viak, og ble illustrert med følgende lengdesnitt.



Som det fremgår av lengdesnittet vil Schweigaards gate måtte heves med ca. 1,0 m ved en realisering av dette nedrampingsforslaget, selv om frihøyden over spor 1 er blitt redusert fra kravet om 6,35 m til 6,00 m. Norconsult vurderte frihøydene i sporområdet under brua, behovet for eventuelle tiltak på kontaktledningsanlegget og tiltakets tekniske gjennomførbarhet i «Notat KL – Nylandsveien bru» av 22. januar 2025 (PBE-sak 2025/06973-7/4).

Bane NOR fikk materialet tilsendt, 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). Dette er så nær en forhåndsgodkjenning fra Bane NOR som det er mulig å få.

Samtidig viser det tekniske underlaget at det vil bli vanskelig å få Bane NOR til å akseptere en lavere frihøyde over spor 1 enn 6,00 m. I beste fall vil Bane NOR kunne godta en frihøyde på 5,77–5,90 m, men vil neppe akseptere en lavere frihøyde enn 6,00 m over spor 1 ved nedramping et annet sted enn oppå Akerselvas tvillingkulvert med bruk av eksisterende bærefundament.

Sweco har tatt utgangspunkt i dette forslaget fra Galleri Oslo Utvikling ved utarbeidelsen av de to systemskissene (system 2 og system 4) i kunnskapsgrunnlaget for gater og byrom hvor Nylandsbrua rampes ned i dagens Schweigaards gate, men har selv gjort ytterligere vurderinger.

Sweco skriver dette om nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate oppå Akerselva, dvs. med system 2 («Kunnskapsgrunnlag – Systemskisser», s. 45):

Senkning av Nylandsbrua er teknisk gjennomførbar, men krever søknad om fravik til Bane NOR. Nedrampingen starter ved spor 4 og 5 og treffer en hevet bru ved Schweigaards gate som ligger omtrent 1 meter over dagens terreng.

Nedramping av Nylandsbrua gir tekniske utfordringer som følge av krav til frihøyde over spor og krav til maksimal stigning på veien. Galleri Oslo Utvikling AS har vurdert disse forholdene i sine analyser. Sweco har gjort ytterligere vurderinger og ser at veilinjene i det prosjekterte underlaget som lå til grunn fra Galleri Oslo Utvikling AS ikke treffer dagens veiflate på Nylandsbrua. Derfor forutsetter Sweco at det må søkes fravik fra enten ett eller flere av frihøydekravene, stigning eller høybrekksradius. Dette kommer av at nedrampingen må starte tidligere enn i Galleri Oslo Utvikling AS sitt prosjekterte underlag. Mulige konsekvenser er at søyle 14 må rives og at frihøyde over spor ikke ivaretas. Et avbøtende tiltak kan være å redusere brutykkelse fra 80 cm til 70 cm. [...]

Nedrampingen av Nylandsbrua følger ikke Statens vegvesen sine krav til stigning inn mot kryss. Trafikksikkerhetstiltak bør derfor vurderes, som f.eks. å senke fartsgrensen på Nylandsbrua fra dagens 50 km/t. Et annet tiltak kan være å heve Schweigaards gate ytterligere slik at stigningskrav ivaretas.

Sweco skriver dette om nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate vest for Tollbygningen, dvs. med system 4 (s. 60 og 67):

I system 4 rampes Nylandsbrua ned til Schweigaards gate. Føringslinjen til brua er justert noe, slik at nedramping skjer i strak retning som fra over sporområdet. Schweigaards gate heves med ca. én meter, for å oppnå stigningskrav til nedramping. Akerselva åpnes frem til Schweigaards gate, som i system 2. [...]

Nedramping av Nylandsbrua krever ikke fraviksbehandling for frihøydekrav over sporområdet. Stigningsforholdene på nedrampingen av Nylandsbrua inn mot krysset i Schweigaards gate krever fravik eller tiltak siden nedrampingen blir for bratt. Eksempelvis kan stigningen på Nylandsveien økes eller Schweigaards gate heves ytterligere.

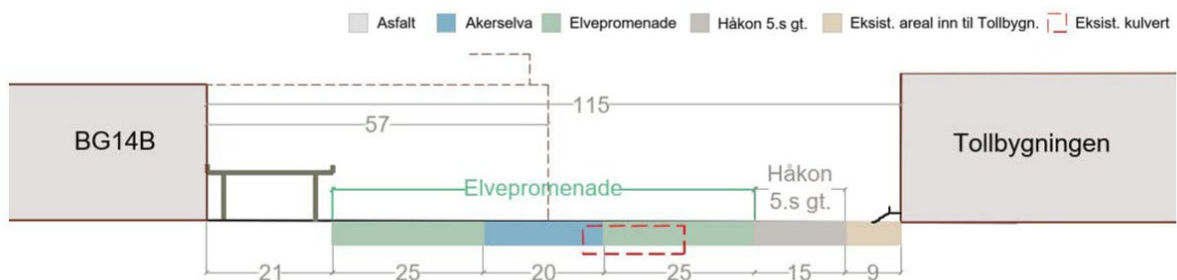
Ingen av de åtte systemskissene for gater og byrom i Oslo S-området som Sweco har utarbeidet på oppdrag av Bymiljøetaten, ramper Nylandsbrua ned i Schweigaards gate vest for Akerselva. Og det til tross for at alle systemskissene viser hvilket areal som kan frigjøres vest for elva med PBEs alternativ for Biskop Gunnerus' gate 14 B. To av systemskissene (system 2 og 6) viser full riving av Galleri Oslo, mens tre av systemskissene (system 3, 4 og 5) viser delvis riving av Galleri Oslo. Ingen av systemskissene viser full riving av Biskop Gunnerus' gate 14 B. Ingen av systemskissene viser bygg i Biskop Gunnerus' gate 14 B trukket lenger tilbake fra Akerselva enn i PBEs alternativ. **Hvorfor?**

Både system 2 og system 4 ramper Nylandsbrua ned i Schweigaards gate mellom Tollbygningen og Biskop Gunnerus' gate 14 B.

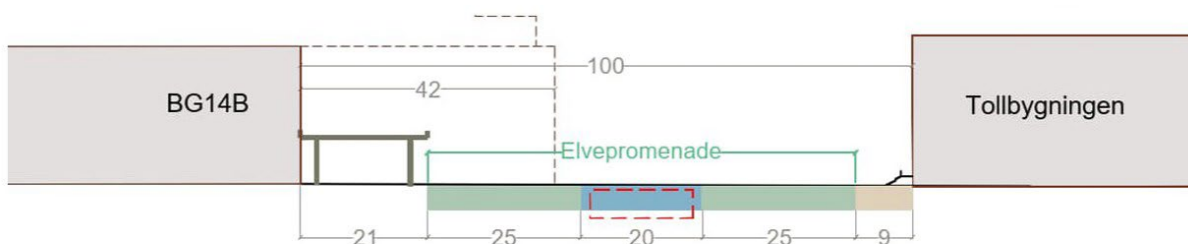
I notatet «Vurdering av Biskop Gunnerus' gate 14B» av 20. september 2024, utarbeidet av Sweco på bestilling av Bymiljøetaten som kunnskapsgrunnlag for reguleringsarbeidet for Biskop Gunnerus' gate, Schweigaards gate, gjenåpning av Akerselva og ombygging av Nylandsveien, skriver Sweco (PBE-sak 201015299-399/2, s. 2):

Hvis planforslaget for BG14B vedtas slik det foreligger, vil bebyggelsen på eiendommen være et hinder for å sikre tilstrekkelig arealer til Akerselva allmenningen og nedramping av Nylandsveien i området mellom Tollbygningen og BG14B. [...] Dersom BG14B vedtas slik planen nå foreligger, vil det redusere mulighetsrommet i området betraktelig.

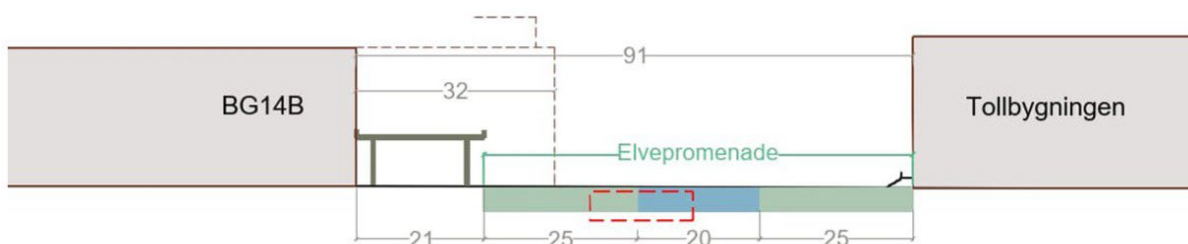
Sweco anbefaler at fasadelivet for Biskop Gunnerus' gate 14 B trekkes 57, 42 eller 32 meter tilbake fra dagens fasadeliv mot Akerselva for å kunne gjenåpne Akerselva med en 25 meter bred byggefrie sone / grønn elvepromenade på begge sider av elva og kunne rampe Nylandsbrua ned i Schweigaards gate vest for Akerselva og den byggefrie sonen. Sweco illustrerer sine tre anbefalte løsninger slik:



Figur 4.10 Prinsippnitt tosidig elvepromenade og Håkon 5s gate i dagens trasé. Stiplet grå linje indikerer den delen av BG14B som forutsettes redusert. (Kilde: Sweco)



Figur 4.12 Prinsippnitt gjenåpnet Akerselva i dagens kulvertbredde. Håkon 5s gate flyttet. Stiplet grå linje indikerer den delen av BG14B som forutsettes redusert. (Kilde: Sweco)



Figur 4.11 Prinsippnitt gjenåpnet Akerselva med tosidig elvepromenade. Håkon 5s gate flyttet. Stiplet grå linje indikerer den delen av BG14B som forutsettes redusert. (Kilde: Sweco)

Trekkes fasadelivet 57 meter tilbake, kan Håkon 5.s gate fortsatt ledes ut i Schweigaards gate i dagens trasé. Trekkes fasadelivet 42 meter tilbake, kan Akerselva åpnes i elvas historiske løp og dagens gangareal langs vestsiden av Tollbygningen beholdes. Trekkes fasadelivet 32 meter tilbake, må elva forskyves østover hvis elvepromenadene skal være like brede. Både med tilbaketreking på 42 meter og 32 meter ledes Håkon 5.s gate ut i Schweigaards gate via Annette Thommessens plass.

Hva er grunnen til at ingen av Swecos åtte systemskisser for gater og byrom i Oslo S-området viser nedramping vest for Akerselva når Sweco for halvannet år siden anbefalte å rampe Nylandsbrua ned vest for Akerselva i notatet hvor Sweco på oppdrag av BYM vurderte KLPs planforslag for BG14B?

Vi stilte spørsmålet i møte med Byrådsavdeling for miljø og samferdsel 16. mars 2026. Byråd Marit Kristine Veia (V) som hadde tatt initiativet til møtet med oss, måtte melde forfall i siste liten, så det ble byrådssekretær Audun Bonde (V) som svarte på vegne av MOS. Byrådssekretæren antok at det var Statens vegvesen som hadde motsatt seg å utarbeide systemskisser der Nylandsbrua rampes ned i Schweigaards gate vest for Akerselva.

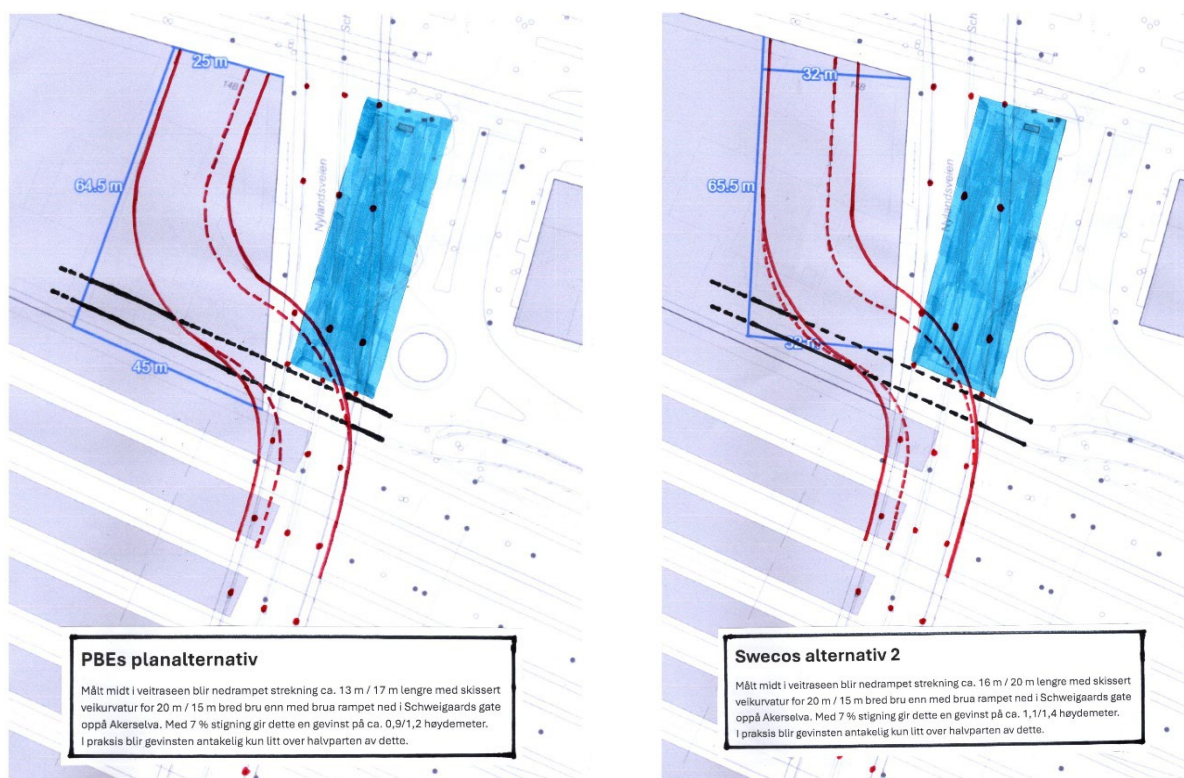
Vi anser dette som lite sannsynlig. Jf. at målet med systemskissene var å skissere mulighetsrommet, vise spennet i ulike fremtidige situasjoner med vekt på å få fram forskjeller, og at Statens vegvesen ikke satte foten ned for å skissere system 6, der Nylandsbrua rives også over sporområdet på Oslo S.

I byutviklingsutvalgets møte 15. april 2026 spurte Haakon Riekeles (V) Bymiljøetaten og Sweco om det er noen grunn til at man ikke har sett på nedramping vest for Akerselva, og om det eventuelt skyldes at det ikke er mulig. Byutviklingsutvalgets leder viste her til at sporene på Oslo S ikke ligger parallelt med Schweigaards gate, og at avstanden mellom spor og gate minker jo lenger vest man kommer. BYMs prosjektleder Heidrun Kolstad overlot til Helge Gidske Naper, som har ledet Swecos arbeid med systemskissene, å svare.

Naper svarte at Sweco ikke har vurdert å rampe Nylandsbrua ned vest for Akerselva, at «jeg bare [må] spekulere i hvorfor vi ikke har gjort det», og «jeg vil jo anta at vi har tenkt at [...] elvas plassering og bygningen til sammen har [...] gjort at vi ikke har tenkt at det var noe vi skulle vurdere, da. Så jeg har ikke noe bedre svar enn akkurat det.»

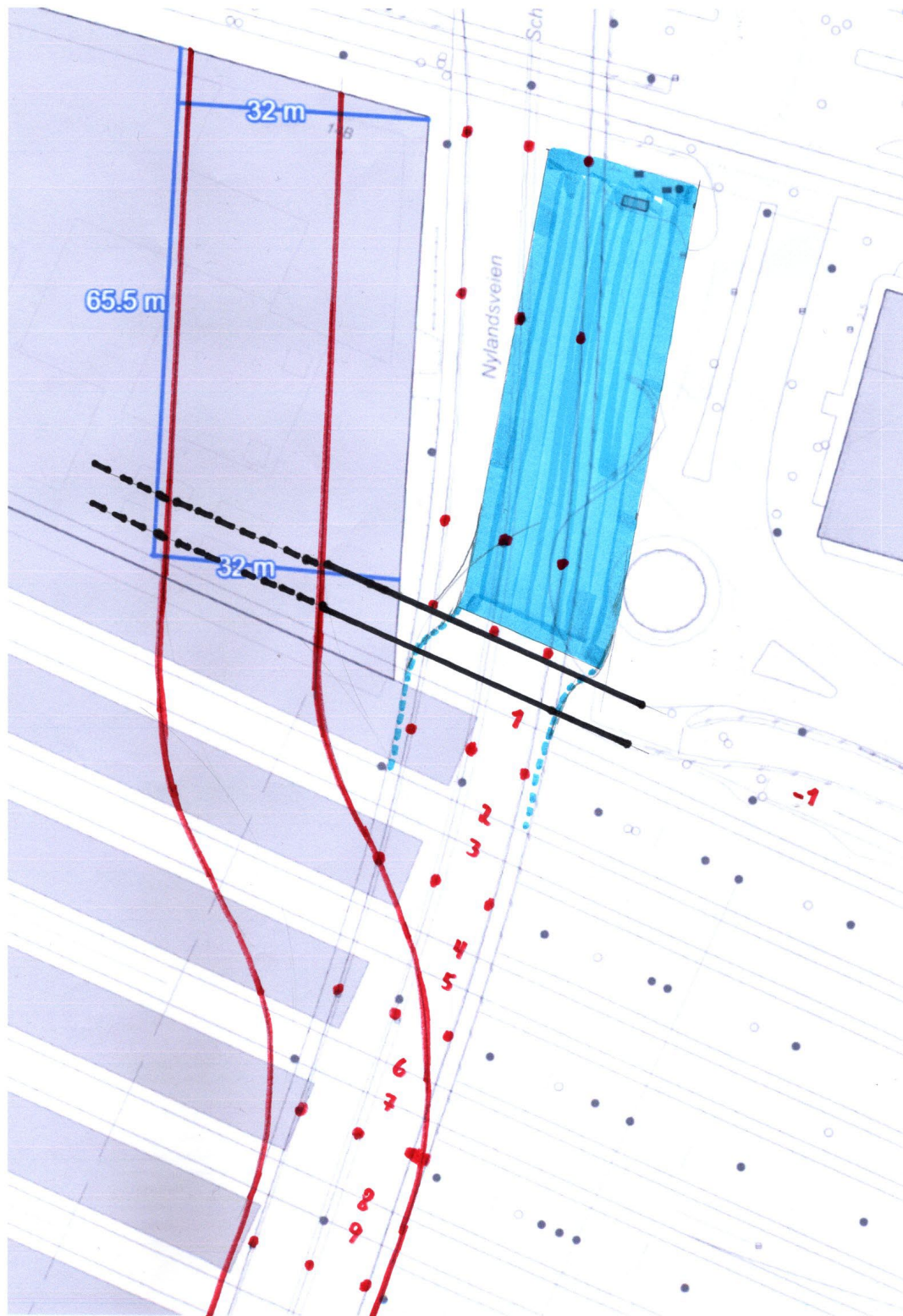
Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner påpekte i møtet at Sweco, på oppdrag av Bymiljøetaten, faktisk har vurdert å rampe Nylandsbrua ned vest for Akerselva, og har anbefalt at dette gjøres, i notatet «Vurdering av Biskop Gunnerus' gate 14B». Vi redegjorde deretter for innholdet i Swecos notat fra høsten 2024 i vår presentasjon «Med KLPs planforslag gjenåpnes ikke Akerselva» under byutviklingsutvalgets møte, med Bymiljøetaten og Sweco som tilhørere.

Hvis bygget i Biskop Gunnerus' gate 14 B trekkes godt tilbake fra Akerselva, økes mulighetsrommet for nedramping betraktelig. Det blir da heller ikke nødvendig å rampe Nylandsbrua ned i en rett linje. Ny veikurvatur vil kunne gi lengre fall, dvs. en lengre strekning å ta opp høydeforskjellen over. I et eget møte med Haakon Riekeles 28. april 2026 presenterte og overleverte vi illustrasjoner med både PBEs planalternativ og Swecos alternativ 2 (fra notatet) som viser at nedrampet strekning kan økes.



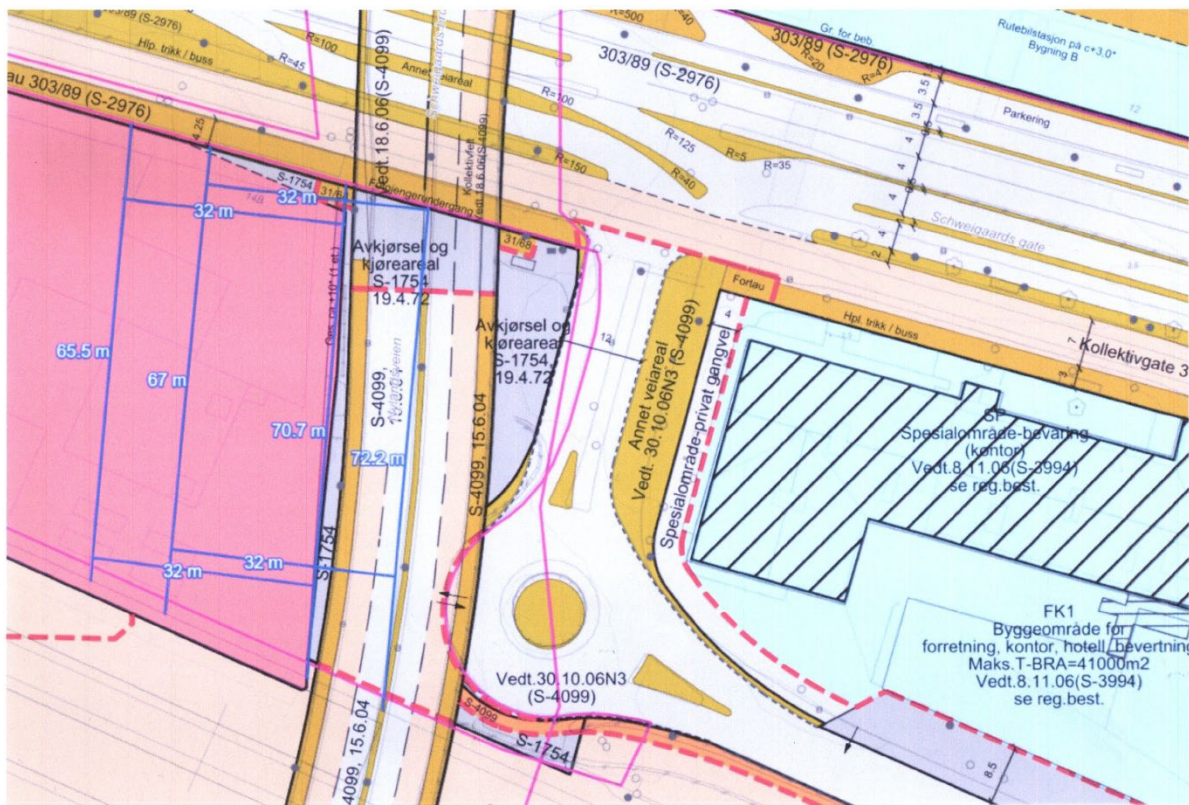
På de to illustrasjonene endres ikke plasseringen av noen av dagens bæresøylar for Nylandsbrua på jernbanens sporområde, jf. at nåværende søyleplassering er vist med røde prikker på illustrasjonene. Den økte nedrampingslengden fra spor 1 til Schweigaards gate sammenholdt med en nedramping til Schweigaards gate oppå Akerselva er angitt på illustrasjonene både med en veibredde på 15 og 20 m.

Ideelt sett bør nedrampingen skje parallelt med bygningsmassen ved at Nylandsbruas trasé legges om over sporområdets nordre del, slik som illustrert under med byggets fasade trukket 32 m tilbake.



På illustrasjonen på forrige side er Nylandsbrua vist med dagens bredde: 20 m. Jernbanesporene er nummerert, og den 6 m brede kjøreatkomsten til bygningen er lagt mellom eksisterende vegg mot spor 1 og de tre første søylene. Dette er beste løsning for kjøreatkomsten dersom den fortsatt skal legges fra øst. På illustrasjonen har vi lagt om Akerselvas løp slik at kantsonene blir omtrent like brede på begge sider av elva. Omlagt elveløp er godt tilpasset antatt fremtidig situasjon nord for Schweigaards gate etter riving av Galleri Oslo og åpning av elva på gatas nordside. Schweigaards gate forutsettes lagt i bru over Akerselva i forbindelse med gjenåpningen av elva.

Da vi presenterte illustrasjonen for Haakon Riekes, la vi samtidig fram et plankart med innlagte avstander som viser hvor beskjeden reduksjonen i avstand fra spor 1 til Schweigaards gate er med fasadelivet trukket 32 m lenger vekk fra Akerselva enn i dag. Reduksjonen viste seg å være kun 5,2 m.



Ettersom Nylandsbrua trolig vil bli rampet ned i Schweigaards gate med 7 % stigning, betyr dette at det ikke er nødvendig at Schweigaards gate ligger mer enn 36 cm høyere med nedrampingsløsningen på forrige side enn ved en nedramping oppå Akerselva. I byutviklingsutvalgets møte 15. april 2026 var Henning Sunde i Rodeo arkitekter tydelig på at KLPs planforslag kunne tilpasses en heving av gata med ikke bare 1,0 m og 1,5 m, men også mer enn dette om det skulle bli behov for det. Med samme hjørneløsning for et bygg med fasaden trukket 32 m tilbake som for Oslo Horisont vil dette gi en svært god nedrampingsløsning for Nylandsbrua. Dersom hele bygget må rives ved en riving av østre del, står en fritt til å legge 1. etasje i et nytt bygg på et nivå som er optimalt tilpasset gatelegemet nivå. Jf. at Galleri Oslo planlegges revet på gatas nordside. Nye bygg kan tilpasses gatas kotenivå.

Det er på høy tid at mulighetsrommet for å rampe ned Nylandsbrua vest for Akerselva utforskes. Sweco bør få i oppdrag å utarbeide systemskisse både med nedrampingen lagt inn mot en fasade trukket 32 m tilbake og nedrampingen tilpasset PBE alternativ 2. Veiløsningene bør være forskjellige i de to nye systemskissene, men utformet med tanke på å sikre optimal trafikkavvikling.

Både Byantikvaren, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten er tydelige på at mulighetsrommet for gater og byrom i Oslo S-området, herunder mulighetsrommet for Nylandsveien, Akerselva og Akersellvollmenningen, begrenses med KLP Eiendoms planforslag.

Til politisk behandling påpekte Plan- og bygningsetaten at det «ikke [er] satt av tilstrekkelig plass til Akerselva og byrom. [...] Lavblokken ligger for nær Akerselva-kulverten. Dette begrenser muligheten for å utvikle et grønt byrom og reduserer fleksibiliteten for fremtidige løsninger knyttet til Nylandsbroen» (s. 45). PBE hadde derfor funnet det nødvendig å utarbeide et eget planalternativ.

BYM har hele tiden advart om at KLPs planforslag reduserer mulighetsrommet for gater og byrom

Ved offentlig ettersyn frarådet Bymiljøetaten KLPs planforslag, og bemerket bl.a. (dok. 318, s. 6, 4, 2):

Bymiljøetaten vurderer at planforslaget i vesentlig grad begrenser handlingsrommet for videre arbeid med utforming av omkringliggende vei og gatestruktur slik at området får gode byrom og et yrende byliv. Vi mener at det er viktig å holde mulighetsrommet åpent med flere alternativer når det gjelder utforming, areal- og funksjonsbehov for Nylandsbrua og Schweigaards gate. [...] planen sikrer ikke de avdekkede behovene i VPKL [Veiledende plan for kabler og ledninger for Oslo S]. VPKL anbefaler full åpning av Akerselva og at det anlegges en teknisk kulvert på vestsiden av elva. [...] Bymiljøetatens anbefaling er å avvente videre planprosess og at planen i større grad må tilpasses overordnede rammebetingelser for området. Vi fraråder planforslaget.

Bymiljøetaten gjentok budskapet i brev til PBE av 19. desember 2023 (dok. 352/1, s. 1–2):

Det er viktig at mulighetsrommet for reguleringsarbeidet for gater og byrom ikke låses før det er vurdert flere alternativer. [...] Mulighetsrommet for reguleringsarbeidet for gater og byrom begrenses av deler av planområdet for forslag til detaljregulering for Biskop Gunnerus gate 14 b. Bymiljøetaten sitt foreløpige arbeid viser at planforslaget for Biskop Gunnerus gate 14 b hindrer oppnåelse av målsetningene i reguleringsplanarbeidet for gater og byrom. Det er helt nødvendig for Bymiljøetaten å få et tidsvindu til å kunne identifisere, undersøke og skissere de ulike løsningsalternativene for gater og byrom inkludert ringvirkningene av disse. Av denne grunn ber Bymiljøetaten om at forslag til detaljregulering for Biskop Gunnerus gate 14 b avventer videre planbehandling til det foreligger et første utkast til planalternativer i planprogrammet for gater og byrom.

I et notat vedlagt brevet av 19. desember 2023, skrev Bymiljøetaten (dok. 352/3, s. 4 og 6):

Forslaget til detaljregulering for Biskop Gunnerus gate 14 b utelukker flere muligheter og vil sette store begrensninger for utforming av det fremtidige systemet for gater og byrom. [...] Bymiljøetaten ser i sitt innledende planarbeid at forslag til detaljregulering for Biskop Gunnerus gate 14 b lukker nødvendig mulighetsrom for effektivisering av gatesystemet samt tilrettelegging for attraktive, hensiktsmessig dimensjonerte, trygge og fremkommelige byrom for myke trafikanter.

I svarbrev til BYM av 7. februar 2024, skrev PBE følgende (dok. 357, s. 1–2):

Området rundt Oslo S er svært sammensatt, og vi har forståelse at det på nåværende tidspunkt trengs et mulighetsrom for å finne utredningsalternativer som kan lede frem til gode områdeovergripende løsninger. Dette gjelder særlig i området der Nylandsveien

bro krysser Schweigaards gate og Akerselva med tilhørende Akersellvollmenning ønskes gjenåpnet ned til sporområdet ved Oslo S. [...] Dere ber om et nødvendig tidsvindu til å kunne identifisere, undersøke og skissere de ulike løsningsalternativene for gater og byrom inkludert ringvirkningene av disse. [...] Plan- og bygningsetaten må forholde seg til saksbehandlingsfrister etter plan- og bygningsloven § 12-11 og har av den grunn ikke anledning til å holde igjen saksbehandling av et innsendt planforslag.

Bymiljøetaten som av Byrådsavdeling for miljø og samferdsel i 2023 hadde fått i oppdrag å være kommunens gjennomføringsorganisasjon for Oslo S-området, bemerket 12. september 2024 blant annet følgende **ved begrenset høring av KLPs planforslag** (dok. 387/1, s. 1–2):

Dersom planforslaget for BG14b vedtas som foreslått, vil det etter vårt syn ikke være mulig å nå kommunens målsetninger for de offentlige byrommene i Oslo S-området. Konsekvensen er at de offentlige byrommene får svært dårlig kvalitet og funksjonalitet.

Vårt hovedbudskap er at planarbeidet bør settes på vent til vi vet mer om gatene og byrommenes arealbehov. Dersom planarbeidet videreføres, må det gjøres endringer i planens kart og bestemmelser for å sikre fleksibilitet og nok areal til fremtidig utforming av byrommet mellom Tollbygningen og BG14b. [...]

Dersom planforslaget for BG14b vedtas som foreslått, vil det bidra til en betydelig reduksjon av mulighetsrommet for utforming av gater og byrom i området. Planforslaget medfører at byrommet mellom BG14b og Tollbygningen får en bredde på omkring 50 meter. Det er ikke tilstrekkelig bredde til gjenåpning av Akerselva med elvepromenade, nedramping av Nylandsveien og etablering av gode løsninger for gående og syklende i området inkl. ny hovedatkomst fra Grønland til Oslo Sentralstasjon. [...]

Etter vårt syn vil et vedtak av planforslaget være i strid med Oslo kommunes målsetninger for Oslo S-området. Byrådet har som mål å 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 (jf. Hammersborgerklæringen). Det er ikke mulig å gjennomføre dersom dette planforslaget vedtas. [...]

Vi støtter Plan- og bygningsetaten i at østre del av basen må rives for å sikre tilstrekkelig areal til elvepark og for å skape fleksibilitet for fremtidige løsninger for Nylandsveien og Akersellvollmenningen. Vår foreløpige vurdering er at [...] to konstruksjonsmoduler/søylerekker [...] må rives dersom vi skal sikre et tverrsnitt som gjør det mulig å rampe ned Nylandsveien, gjenåpne Akerselva og etablere elvepromenade og gode løsninger for gående, syklende og opphold.

Både Byantikvaren og Eiendoms- og byfornyelsesetaten støttet PBEs vurderinger til begrenset høring. BYA anbefalte (dok. 386) at det utarbeides et planalternativ basert på PBEs føringer og vurderinger. **Eiendoms- og byfornyelsesetaten** bemerket følgende i brev av 12. september 2024 (dok. 385, s. 2):

Som det påpekes av PBE i høringsbrevet, begrenser planforslaget muligheten for å få til ønsket byplangrep ved Akersellvollmenningen og tilgrensende vei- og gatestruktur. Løsningene det legges opp til i planforslaget medfører en risiko for at det ikke avsettes tilstrekkelige arealer for å kunne ivareta ulike funksjoner i de offentlige veiene og byrommene. Derfor er det svært viktig at planforslaget bedre koordineres med BYM sitt planarbeid for regulering av Biskop Gunnerus gate og Schweigaards gate, gjenåpningen av Akerselva og ombyggingen av Nylandsveien, samt arbeidet knyttet til løsningen for Oslo bussterminal.

Byrådet avfeier BYA, EBY, BYM og PBEs bekymringer med en lettvent henvisning til forslagsstiller

I byrådssak 215/25 Biskop Gunnerus' gate 14 B av 18. desember 2025 avfeies etatenes bekymring for mulighetsrommet for gater og byrom i Oslo S-området på følgende måte (s. 15):

Det presenteres i saken at planforslagets alternativ 1 ikke hindrer en fremtidig løsning for Nylandsbroen eller Schweigaards gate, og byrådet ser frem til ferdigstilling av BYMs planarbeid for å ivareta en helhetlig løsning for gater og byrom i området.

Byrådet bruker med andre ord forslagsstiller KLP Eiendom som sannhetsvitne. Og nøyer seg med det. I byrådssaken sies det ingenting om egne etaters bekymring for mulighetsrommet.

Sies det så noe i plansaken som kan underbygge at KLPs planforslag «ikke hindrer en fremtidig løsning for Nylandsbroen eller Schweigaards gate»?

I «Planforslag til politisk behandling» skriver PBE at «planforslaget må [...] sikre en fleksibilitet for et fungerende fremtidig vei- og gatenett for Nylandsbroen og Schweigaards gate. Dette er sikret i PBEs alternativ 2» (s. 26), mens «Realisering av planforslaget [til KLP] begrenser mulighetsrom for planlegging og gjennomføring av den fremtidige Nylandsveien og Schweigaards gate» (s. 3).

I «Forslagsstillers planbeskrivelse til politisk behandling» står det ingenting om at alternativ 1 ikke hindrer en fremtidig løsning for Nylandsbroen eller Schweigaards gate, selv ikke i avsnittet «Forholdet til omkringliggende planer» der BYMs planarbeid for gater og byrom omtales (s. 58).

Forslagsstiller berører tematikken i to av vedleggene som fulgte plansaken til politisk behandling, i vedleggene «Bemerkningshåndtering» og «Oslo Horisont – Notat åpning av Akerselva».

I vedlegget «Bemerkningshåndtering» gjengir forslagsstiller denne merknaden fra Bymiljøetaten ved begrenset høring (s. 113–114): «Dersom planarbeidet videreføres, må det gjøres endringer i planens kart og bestemmelser for å sikre fleksibilitet og nok areal til fremtidig utforming av byrommet mellom Tollbygningen og BG14b.» Forslagsstiller kommenterer BYMs merknad slik (s. 114–115):

Slik innspillet til Bymiljøetaten er formulert, virker det ikke som at etaten har tatt innover seg hva prosjektet innebærer. Det er ikke foreslått et nytt bygg med et nytt fotavtrykk. Bygget står der allerede, og prosjektet er et av Oslo største transformasjonsprosjekter. Prosjektet gjør det meste ut av handlingsrommet mellom bygningskroppene, som i dag utgjør mellom 54 meter i sør og 62 meter i nord. [...] Forslagsstiller mener at arealet øst for prosjektet også i fremtiden i stor grad vil bli dominert av Nylandsbrua i en eller annen grad. Derfor anser vi det ikke som aktuelt at den grønne elvepromenaden i «nedre del av Akerselva» (fra Hammersborgerklæringen) henviser til dette arealet, men heller nord for Schweigaards gate. [...] Forslagsstiller ser frem til at endelig løsning for gater og byrom vedtas. Reguleringen av Oslo Horisont tilbyr stor grad av fleksibilitet og vil ikke forhindre fremtidig løsning for Nylandsbrua.

Bymiljøetaten er selvsagt fullstendig klar over at forslagsstiller ikke lenger vil bygge nytt og med redusert fotavtrykk, slik KLP Eiendom ønsket helt fram til 2021. Bymiljøetatens målsetting er å få redusert byggets fotavtrykk ved å fjerne den delen av bygget som ligger nærmest Akerselva. Som BYM bemerket ved begrenset høring (og vi siterte på s. 23 i dette brevet), er det «ikke tilstrekkelig bredde [mellom Tollbygningen og Biskop Gunnerus' gate 14 B] til gjenåpning av Akerselva med elvepromenade, nedramping av Nylandsveien og etablering av gode løsninger for gående og syklende i området inkl. ny hovedatkomst fra Grønland til Oslo Sentralstasjon.»

Byrådet har forstått at Bymiljøetaten og Plan- og bygningsetaten har rett i dette, men har i byråds-saken om Biskop Gunnerus' gate 14 B valgt bort gjenåpning av Akerselva og etablering av en bred, grønn elvepromenade i partiet fra Schweigaards gate til nordsiden av jernbanens sporområde til fordel for KLPs planforslag som ikke øker dagens tilgjengelige bredde mellom Tollbygningen og Biskop Gunnerus' gate 14 B. Jf. byrådssak 215/25 (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 [...].

Det blir likevel for drøyt når forslagsstiller i sine kommentarer til BYMs merknadsbrev forsøker å bestride intensjonen med Hammersborgerklæringens formulering om at byrådet 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). Det er ingen tvil om at byrådet da byrådsplattformen ble lagt fram 24. oktober 2023, ville gjøre både strekningen fra Vaterlandsparken til Schweigaards gate og strekningen videre ned til nordsiden av jernbanens sporområde til en grønn elvepromenade, dvs. gjenåpne Akerselva i et grøntdrag ned til sporområdet.

I vedlegget «Oslo Horisont – Notat åpning av Akerselva» av 7. november 2024, skriver forslagsstillers fagkyndige Rodeo arkitekter AS (s. 1–2 og 4–5):

Når det videre ikke er avklart hvordan Nylandsbroen skal løses, oppstår det avhengigheter utover det som kan løses i denne reguleringsplanen. Planforslagets løsning er å regulere det som svarer best til anbefalingene og som man teknisk og prosessuelt får til, uten å legge opp til tiltak som kan være til hinder for nye løsninger for Akerselva og/eller Nylandsbroen. [...]

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 KVVU for Schweigaards gate og Nylandsbroen, gjennom Bymiljøetatens planarbeid for gater og byrom i Oslo S-området. [...]

KVVU for Schweigaards gate og Nylandsveien [...] anbefaler konsept «byliv» som blant annet anbefaler at Nylandsbroen blir ført over Schweigaards gate og ned til Nylandsveien, noe som muliggjør full åpning av Akerselva. Samtidig understreker rapporten at det er store uenigheter rundt premissene for vurderingskriteriene til konseptene. [...] Status p.t. er at det er utført en KS1 (ekstern kvalitetssikring) av KVVUen. Denne er oversendt Rådhuset (MOS) og blir nå gjennomgått. [...]

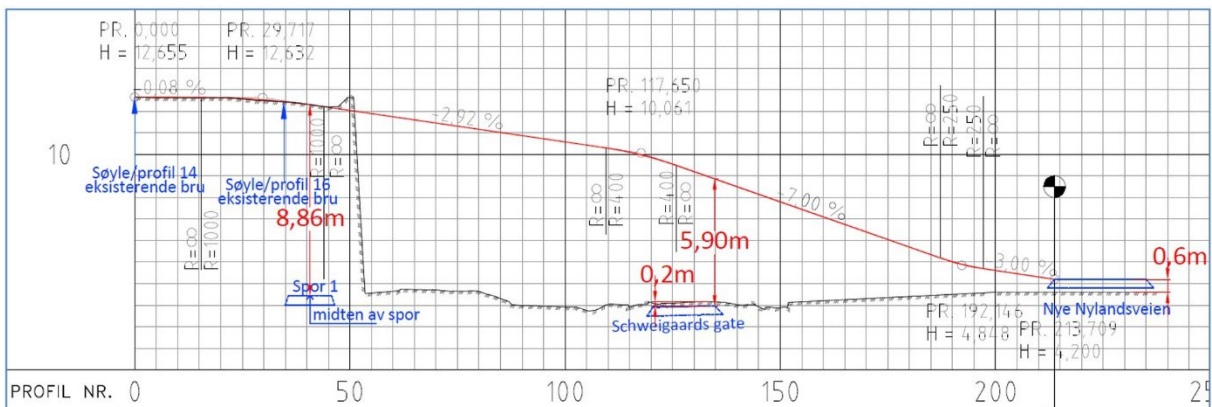
For Oslo Horisont er det viktig å påpeke at regulering og bygging av prosjektet kan fortsette som planlagt, uten avhengigheter fra kommende reguleringsplaner. [...] Av den grunn har det blitt vektlagt i det nye planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14b at det skal ha en robusthet til å ta opp i seg nye sannsynlige løsninger for gatesystemet rundt. Forslaget fungerer derfor både med dagens veisystem, med KVVU-anbefalingen og en eventuell trinnsvis nedbygging av dagens Nylandsbro.

Det er en selvfølge at prosjektet må fungere med dagens veisystem, noe det også vil gjøre om KVVU Eiendom får vedtatt sitt planforslag. Oslo Horisont vil også fungere med anbefalingen i KVVU-en for Schweigaards gate og Nylandsveien, dvs. med konseptet «Byliv» (alternativ 1). KVVU Eiendom var da også raskt ute med å illustrere det anbefalte konseptet. Illustrasjonen gjengis øverst på neste side.



Nedrampingen og den nye bilbrua over Akerselva i forgrunnen på illustrasjonen legger beslag på store arealer. Dette spiser av grøntarealene langs Akerselva og etablerer nye barrierer mellom Grønland og Akerselva. Byromskvalitetene blir langt dårligere med konseptet «Byliv» enn med en nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate, jf. at Nylandsbrua med «Byliv» rampes ned hele 100 m nord for Schweigaards gate.

Dette fremgår da også tydelig av Rambølls notat «Nylandsbrua. Nedføring til Nylandsveien i tråd med anbefaling i KVV for Nylandsbrua og Schweigaards gate, konsept 1: Byliv» av 14. mars 2022. Notatet ble utarbeidet på oppdrag av KLP Eiendom, og illustrert som gjengitt under med nedramping 100 m nord for Schweigaards gate (PBE-sak 201015299-243/2, s. 5. Illustrasjonen øverst på siden er fra s. 6).



Oslo Elveforum og Miljøforeningen Akerselvas Venner frarådet konseptet «Byliv» på det sterkeste i presentasjonen «Tar vi rett medisin for å få åpnet Akerselva?» som vi holdt på Rådhuset 4. mai 2022 på byutviklingsutvalgets seminar om byutvikling langs nedre del av Akerselva. Flere andre advarte også mot konseptet «Byliv», blant andre Galleri Oslo Utvikling.

Allerede fire dager etter seminaret forelå kvalitetssikringsrapporten (KS1) fra Holte Consulting AS for KVU-en. Det hele endte med at **byrådet valgte å se bort fra KVU-en og droppet konseptet «Byliv»**. Konseptet er heller ikke vekket til live igjen av Sweco i kunnskapsgrunnlaget for gater og byrom. Ingen av systemskissene viser en tilsvarende løsning.

Selv om Holte Consultings KS1 forelå allerede 8. mai 2022, er det konseptet «Byliv» som KLP Eiendoms fagkyndige Rodeo arkitekter trekker fram i «Oslo Horisont – Notat åpning av Akerselva» av 7. november 2024, dvs. 2,5 år senere, antakelig for å skape et inntrykk av at KLPs planforslag er forenlig med en full gjenåpning av Akerselva ved nedramping av Nylandsbrua.

H, V og A må ha bitt på agnet og slukt fortellingen fordi Rodeo arkitekters notat fulgte som vedlegg da planforslaget for BG14B ble oversendt til politisk behandling. **Verken dette notatet eller vedlegget «Bemerkningshåndtering» kan brukes som belegg for denne merknaden fra H, A og V:**

Utvalgets flertall, medlemmene fra H, A og V, har særlig lagt vekt på betydningen av Oslo Horisont for videre åpning av Akerselva og potensialet for nedramping eller riving av Nylandsveien. Disse medlemmer legger vekt på at Oslo Horisont ikke legger hindringer i veien for videre åpning av Akerselva ned mot [...] sporområdet til Oslo S. [...] Elveåpning ned til sporområdet vil være et stort løft for området, både for natur og byliv.

KLP Eiendoms planforslag sikrer ikke gjenåpning av en eneste kvadratmeter av Akerselva

KLP Eiendom kommer ikke til å gjenåpne en eneste kvadratmeter av Akerselva, selv om nesten 30 % av Akerselvas tvillingkulvert foreslås regulert til friluftsområde i sjø og vassdrag i KLPs planforslag. KLP Eiendom anser ikke gjenåpning for å være deres oppgave.

Planforslaget sikrer heller ikke at Oslo kommune eller noen andre gjenåpner en eneste kvadratmeter av Akerselva på strekningen fra Schweigaards gate til nordsiden av sporområdet. Jf. bl.a. § 7.1 tredje ledd i reguleringsbestemmelsene:

Dersom Akerselva ikke skal åpnes helt eller delvis, skal arealet under Nylandsbrua opparbeides som et permanent allment tilgjengelig rom. Fra området er ferdig som riggplass til elva skal åpnes tillates det etablert midlertidig møblering og sykkelparkering.

Ved begrenset høring av KLPs planforslag bemerket **Bymiljøetaten** høsten 2024 (dok. 387/1, s. 11):

Det er uvisst om og når Akerselva vil gjenåpnes. Det er også usikkert om og ev. hvordan Nylandsbrua skal nedrampes. Forutsatt at planforslag for BG14b vedtas, anser vi det som sannsynlig at planforslaget for BG14b realiseres før byroms- og gatestrukturen ellers i området er regulert og gjennomført iht. planen. Det må derfor sikres programmering i en overgangsfase under brua som sikrer aktivitet, trygghet og sammenheng med plangrepet i BG14b. **Det bør legges til en rekkefølgebestemmelse om at Felt B1, B3, C1, D2 og E1 skal være opparbeidet før bebyggelse tas i bruk.**

Disse fem feltene dekker til sammen alt areal på grunnen (bakkeplan) i den delen av planområdet som ligger øst for dagens bygningsmasse. Felt C1 og E1 ligger i sin helhet under Nylandsbrua, mens mesteparten av felt D2 og ca. halvparten av feltene B1 og B3 ligger under Nylandsbrua. Forslagsstiller kommenterte Bymiljøetatens merknad slik i vedlegget «Bemerkningshåndtering» (s. 125–126):

Ikke tatt til følge. Forslagsstiller legger ikke til rekkefølgekrav om at Felt B1, B3, C1, D2 og E1 skal være opparbeidet før bebyggelse tas i bruk. Det er for stor usikkerhet knyttet til opparbeidelse av feltene som er offentlig eiendom (gjelder åpning av kulverter i Akerselva), og forslagsstiller vil derfor ikke binde opp fremdriften til prosjektet. [...] Forslagsstiller er positiv til åpning av Akerselva, og prosjektet sikrer økonomisk støtte til gjennomføring av fremtidige tiltak, samt regulerer inn en midlertidig løsning.

Den midlertidige løsningen som er regulert inn i § 7.1 tredje ledd for felt D2 Friluftsområde i sjø og vassdrag, tillater som nevnt «midlertidig møblering og sykkelparkering», men stiller ikke krav om dette. En kan risikere at dette 549 m² store området blir liggende brakk etter at det er benyttet som riggplass. Heller ikke § 9.2 om bestemmelsesområde #2 (Midlertidig bygge- og anleggsområde, vertikalnivå 2) stiller noe krav om programmering av felt D2 etter at det er benyttet som riggplass. Jf. siste punktum i § 9.2: «Etter avsluttet anlegg, senest innen ett år, skal området være ryddet.»

Rekkefølgebestemmelsen i § 10.1.1 om at Akerselvallmenningen skal være sikret opparbeidet fra Vaterlandsparken til sporområdet Oslo S før det kan gis rammetillatelse for nye bygge- og anleggs-tiltak på felt A2, A3 og A4, sikrer ikke at en eneste kvadratmeter av Akerselva åpnes på strekningen fra Schweigaards gate til sporområdet.

I § 10.1.2 er det lagt inn rekkefølgekrav om at Schweigaards gate fra Oslo gate til Lybekkergata, «nedramping av Nylandsbrua over sporområdet til/over Schweigaards gate», kollektivfelt langs Ring 1 både i Schweigaards gate og på Nylandsbrua, samt eget sykkelanlegg i Schweigaards gate fra Oslo gate via Biskop Gunnerus' gate til Skippergata og fra Lakkegata gjennom planområdet og over Nylandsbrua til Bjørvika, skal være sikret opparbeidet før det kan gis rammetillatelse for tiltak over terreng innenfor planområdet for Biskop Gunnerus' gate 14 B.

PBE anser at slike rekkefølgekrav er oppfylt når det er inngått utbyggingsavtale mellom kommunen og utbygger om delvis finansiering og gjennomføring av tiltakene. Det er med andre ord kun snakk om et bidrag fra utbygger til finansiering og gjennomføring av rekkefølgebestemmelsene. Utbygger fullfinansierer ikke kontantbidragstiltakene. Restfinansiering må sikres gjennom utbyggingsavtaler med andre utbyggere og kommunal/offentlig finansiering.

Kostnadene knyttet til tiltakene som skal være sikret opparbeidet før rammetillatelse for Biskop Gunnerus' gate 14 B, beløper seg til flere milliarder kroner.

I utbyggingsavtalen for Sonja Henies plass 3 mfl. (Oslo Plaza), vedtatt av bystyret 29. januar 2020, ble utbyggers anleggsbidrag satt til kr 3 200 pr. kvm BRA ny bebyggelse. Kun nye kvm BRA ble belastet med anleggsbidrag, siden det ikke skulle skje endringer i den eksisterende bygningsmassen. Totalt anleggsbidrag ble estimert til 42,24 mill. kr. Realytelsene ble estimert til 21,60 mill. kr. Dermed ble kontantbidraget til oppgradering av Vaterlandsparken 20,64 mill. kr. Gjenåpning av Akerselva lå opprinnelig inne som et rekkefølgekrav, men ble tatt ut av plansaken for Oslo Plaza før oversendelse til politisk behandling, og ble dermed heller ikke en del av utbyggingsavtalen.

I utbyggingsavtalen for Sonja Henies plass 2 (Oslo Spektrum), vedtatt av bystyret 28. mai 2025, ble utbyggers anleggsbidrag satt til kr 5 800 pr. kvm BRA ny bebyggelse over og under terreng, kr 2 900

pr. kvm BRA for eksisterende bebyggelse som transformeres, og kr 2 900 pr. kvm for ny bebyggelse under terreng (som ikke er BRA). Totalt anleggsbidrag er estimert til 161,75 mill. kr. Realytelser og annen offentlig infrastruktur er kostnadsberegnet til snaut 83 mill. kr, mens samlet kontantbidrag utgjør 79 mill. kr. Kontantbidragstiltakene har en grovt estimert total kostnad på ca. 2 700 mill. kr på nivå P-50, og det selv om «nedramping av Nylandsbrua over sporområdet til/over Schweigaards gate» ikke omfattes av utbyggingsavtalen ettersom plansaken ikke hadde rekkefølgekrav om dette. Kontantbidraget fra Oslo Spektrum-prosjektet dekker med andre ord kun en forsvinnende liten del av finansieringsbehovet til kontantbidragstiltakene.

I **utbyggingsavtalen for Christian Krohgs gate 2**, vedtatt av bystyret 17. desember 2025, ble utbyggers anleggsbidrag satt til kr 5 000 pr. nye kvm BRA over terreng, kr 1 750 pr. transformerte kvm BRA over terreng og kr 2 500 pr. nye kvm under terreng. Totalt anleggsbidrag ble estimert til 44,4 mill. kr. Av dette utgjør samlet kontantbidrag til opparbeidelse av Akerselvallmenningen fra Vaterlandsparken og over sporområdet på Oslo S, opparbeidelse av Vaterlandsparken og opparbeidelse av Brugata og Lilletorget på strekningen fra Storgata til og med Vaterlands bru, kun beskjedne 15,3 mill. kr, mens realytelser og andre ytelser utgjør kr 29,1 mill. kr.

Forhandlinger om **utbyggingsavtale for Biskop Gunnerus' gate 14 B** ble oppstartsvarslet 26. februar 2026. I beste fall vil utbyggers anleggsbidrag bli satt til kr 6 000 pr. kvm BRA ny bebyggelse over terreng og kr 3 000 pr. kvm for eksisterende bebyggelse som transformeres over og under terreng. Med 78 000 kvm BRA over terreng, derav 43 000 kvm BRA ny bebyggelse og ca. 35 000 kvm BRA eksisterende bebyggelse som bygges om, og ca. 13 760 kvm BRA som bygges om under terreng, vil totalt anleggsbidrag i så fall bli 404,28 mill. kr. Et mer realistisk anslag for samlet anleggsbidrag er trolig ca. 350 mill. kr. Det gjenstår å se hvilke realytelser utbygger påtar seg å opparbeide, men i tillegg til egen kjøreatkomst til bygget for varelevering, kan det tenkes at utbygger også påtar seg å opparbeide sykkelatkomsten fra Schweigaards gate til byggets sykkelanlegg. Kontantbidraget til alle kontantbidragstiltakene vil i så fall neppe overstige 300 mill. kr.

Forslagsstiller er tydelig på at det ikke er aktuelt for KLP Eiendom å åpne Akerselvas østre kulvert eller etablere vannspeil over vestre kulvert, og viser til at dette «er sikret som et rekkefølgekrav, noe som i praksis vil bety et økonomisk bidrag inn til gjennomføringen av den endelige løsningen av elveåpningen når den tid kommer» (forslagsstillers planbeskrivelse, s. 54).

Kontantbidraget vil kunne benyttes til en helt annen løsning for Akerselva, men **kommunen behøver ikke å bruke en eneste krone av kontantbidraget fra utbygger verken til gjenåpning av Akerselva eller til opparbeidelse av Akerselvallmenningen**. I utbyggingsavtaler med rekkefølgebestemmelser som omfatter flere tiltak, passer kommunen nemlig alltid på å legge inn en bestemmelse som sikrer at kommunen står fritt til selv å velge hvilke(t) tiltak kontantbidraget benyttes til. Det sikrer samtidig at kommunen slipper å tilbakebetale kontantbidraget til utbygger dersom opparbeidelsen av tiltakene ikke er igangsatt innen en frist som pleier å bli satt til ca. 20 år.

I **utbyggingsavtalen for Biskop Gunnerus' gate 14 B** kommer Eiendoms- og byfornyelsesteten til å sørge for å få lagt inn en bestemmelse som sikrer at kommunen ikke behøver å benytte noe av kontantbidraget fra utbygger verken på opparbeidelse av Akerselvallmenningen, gjenåpning av Akerselva eller nedramping av Nylandsbrua over sporområdet til/over Schweigaards gate, men kan benytte hele kontantbidraget til kollektivt langs Ring 1 og sykkelanlegg i Schweigaards gate og fra Lakkegata via Nylandsbrua til Dronning Eufemias gate, dersom kommunen skulle ønske det.

I utbyggingsavtalene fremgår det gjerne eksplisitt, slik som i utbyggingsavtalen for Oslo Spektrum, at kommunen ikke er forpliktet til å starte prosjektering og opparbeidelse av det enkelte tiltak før tiltaket er fullt ut finansiert ved innbetaling av kontantbidraget i henhold til utbyggingsavtalen og kontantbidrag fra andre utbyggingsavtaler og/eller offentlige bidrag.

Det er langt fram til tiltakene i forslaget til rekkefølgebestemmelser for Biskop Gunnerus' gate 14 B er fullfinansiert, og et åpent spørsmål om de noensinne vil bli det. Kontantbidragene fra kommende prosjekter som Lilletorget 1 og Schweigaards gate 10 mfl. (Nye Galleri Oslo) vil ikke monne stort om de samtidig skal bidra til realiseringen av ny reguleringsplan for byrom og gater i Oslo S-området.

Vi lar daværende byutviklingsbyråd James Stove Lorentzens tilsynelatende godtroende kolportering av KLPs feilaktige påstand i notat 179/26 av 13. februar 2026 og nåværende byutviklingsbyråd Anita Leirvik Norths forsiktige korrigerende påstand ved å viderefremme Bymiljøetatens motsatte syn i notat 328/26 av 24. mars 2026 symbolisere den store uenigheten mellom byrådet og fagetatene i plansaken for Biskop Gunnerus' gate 14 B:

Biskop Gunnerus' gate 14B er utvilsomt en viktig brikke for den videre utviklingen av Oslo S-området, men som det fremkommer av forslagsstillers notat, vil ikke planforslagets alternativ 1 begrense mulighetsrommet for [...] nedramping av Nylandsbroen [...]. (Notat 179/26)

Oppsummert er det stor usikkerhet knyttet til en rekke forhold rundt nedramping av Nylandsbrua [...], og det medfører risiko for at nedramping vanskeliggjøres dersom KLPs prosjekt realiseres. Vi har for lite kunnskap til å konkludere i dag, og vi ønsker å jobbe videre sammen med Statens vegvesen for å finne de gode løsningene for transportsystemet i Oslo S-området. (Notat 328/26)

I denne plansaken har byrådet valgt å overkjøre egne fagetater og anbefalt bystyret å vedta KLP Eiendoms planforslag for Biskop Gunnerus' gate 14 B.

Da bør bystyret utsette behandlingen av planforslaget for Biskop Gunnerus' gate 14 B inntil det er redegjort for de konsekvensene ulike nedrampingsløsninger får for Akerselvallmenningen (inkl. gjenåpning av Akerselva) og trafikkavviklingen (inkl. varelevering til BG 14 og SG15).

Vennlig hilsen

Oslo Elveforum

Miljøforeningen Akerselvas Venner

Helén Svensson (sign.)
leder

Erik Østlyngen (sign.)
leder