

Byrådsavdeling for miljø og samferdsel
Rådhuset
0037 OSLO

Unntatt offentlighet
Offl. § 14 1. ledd

Deres ref.:

Vår ref. (saksnr.):
22/55766 - 25

Saksbehandler:
Heidrun Hansen Kolstad

Dato: 04.03.2026

Svar på bestilling om å belyse hvorvidt planforslaget er forenelig med nedramping av Nylandsbrua.

Byrådsavdelingen for miljø- og samferdsel ba 11.2.26 Bymiljøetaten om å bidra til å belyse hvorvidt planforslaget til KLP for Biskop Gunnerus gate 14b er forenelig med nedramping av Nylandsbrua. Spørsmålet kom i etterkant av befaring med Byutviklingsutvalget, og spørsmål til byråden om plansaken. Bymiljøetaten ble også bedt om å undersøke med forslagsstiller og PBE om det finnes ytterligere dokumentasjon som kan gi BYM godt nok grunnlag til å vurdere hvorvidt planforslaget er forenelig med nedramping av Nylandsbrua. Sweco er benyttet som rådgiver for den fagspesifikke kvalitetssikringen, og deres notat er vedlagt.

Kunnskapsgrunnlaget er ikke detaljert og egnet til å vurdere tekniske detaljer i et omfang som kan gi endelige svar på spørsmålene som stilles til plansaken i Biskop Gunnerus gate 14b. 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.

På forespørsel fra BYM sendte forslagsstiller et nytt notat som svar på spørsmålet, og dette har BYM lagt til grunn for å gjøre vurderingen. Notatet er vedlagt. Forslagsstiller har opplyst om at det ikke foreligger modeller eller annet digitalt materiale utover plankart som kan belyse saken. Notat fra forslagsstiller fokuserer på frihøyde under nedrampet bru i punktet for ønsket varelevering, mulige tilpasninger til en hevet Schweigaards gate, og at planforslaget ikke er til hinder for nedramping av brua. Forslagsstiller har orientert muntlig om at atkomstpunktet for varelevering må være på det foreslåtte anmerkede punktet på plankartet, men at det også kan løses alternativt i plansak for Galleri Oslo. BYM er ikke forelagt ytterligere informasjon om dette. Notatet presenterer også tanker om finansiering av tilpasninger, men dette har ikke BYM vurdert nå.

Bymiljøetaten baserer sin tilbakemelding på et overordnet og lite detaljert grunnlag, og vil poengtere at det ikke er mulig på nåværende tidspunkt å garantere for fremtidige løsninger. Det er flere forhold rundt nedramping av Nylandsbrua som etaten mener er svært usikre, og som vi ikke har svar på per nå. Bæring, fundamentering, grunnforhold, tilkomst og tilgang til arealer ved anleggsgjennomføring, stenging av spor i anleggsperiode og godkjenning av fravik er blant usikkerhetene vi ikke har tilstrekkelig kunnskap om. Med de foreløpige funnene fra trafikale vurderinger har vi allerede nå en forståelse for at flere av systemskissene vil medføre store ringvirkninger for mobiliteten i Oslo.

Ut fra det materialet vi har tilgjengelig kan vi ikke avdekke at det er noen direkte konflikt med tanke på frihøyde mellom vareleveringspunkt for KLP og en nedsenket bro. Av vedlagt notat utarbeidet av Sweco, ser man at det isolert sett er prinsipielt mulig å nedrampe Nylandsbrua ved utbygging av «Oslo horisont» i tråd med planforslagets alternativ 1. Dette er ikke overraskende, ettersom systemskisser som vist i kunnskapsgrunnlaget er basert på dagens situasjon, og ettersom planforslaget ikke endrer dagens fotavtrykk. Dog forutsetter den nedsenkede broen slik den er vist i systemskissen at fravik fra tekniske krav og standarder faktisk blir godkjent. Konsekvensen dersom disse ikke blir godkjent har vi ikke oversikt over, men det kan potensielt påvirke høyder i Schweigaards gate og endre premisser for nedramping. Foreløpig må vi anta at det kun i mindre grad vil påvirke frihøyde i det aktuelle punktet for foreslått regulert vareleveringsinnkjøring.

Forslagsstiller opplyser om at de mener terrengtilpasninger mot Schweigaards gate kan gjøres på egen eiendom dersom det blir behov for det, og det er lagt inn et bestemmelsesområde som skal sikre dette. Vi har ikke grunnlag for å mene om dette er gjennomførbart, og må lene oss på illustrasjoner og beskrivelser fra forslagsstiller. Dog reiser ulike høyder på vegbane og inngangspartier, i et punkt hvor flomvei ikke må hindres, en del problemstillinger som BYM heller ikke fullt ut ser konsekvensene av per nå.

Det er foreløpig ikke kunnskap om hvordan en gjennomføring av en eventuell nedramping skal kunne finne sted. Behov for tilkomst, arealer, stenging av spor, omkjøring mm vil potensielt påvirke sidearealer til eksisterende bru. Ettersom eksisterende bru er fundamentert på samme konstruksjon som Akerselvakulverten må vi anta at Akerselva vil bli berørt. Om et fremtidig bygg i tråd med KLPs planforslag vil komme i konflikt med, eller vanskeliggjøre anleggsgjennomføringen vet vi per nå ikke. Erfaringsmessig krever større og kompliserte vegprosjekter et relativt omfattende rigg- og anleggsareal.

Selv om det blir nok frihøyde til varelevering i det foreslåtte punktet vil nedrampingen forringe mulighetene for oppholdskvalitet og plassering av andre funksjoner under brua. Planforslaget regulerer ingen endring av dagens bru, og legger opp til oppholdsfunksjoner, sykkelparkeringsatkomst, vannspeil og gjenåpning av en delstrøm av Akerselva under brua med dagens høyde. Vi vurderer at disse funksjonene ikke kan etableres dersom brua rampes ned, ettersom arealene vil ligge under nedrampingen. Arealene under brua kan, avhengig av bruløsning, måtte benyttes i sin helhet til fundamenteringsløsninger. Det understrekes at

planforslaget er i konflikt med Oslo kommunes ambisjoner for kvaliteten på areal langs Akerselva, og å gjøre Akerselva til en grønn elvepromenade. Å opprettholde eksisterende infrastruktur fra Nordenga bru, og rampe ned Nylandsveien parallelt med denne antas å beslaglegge hele tverrsnittet mellom Biskop Gunners gate 14B og Tollgaarden. Det vil ikke være arealer tilgjengelig for byliv, grønt, vannspeil eller lignende. Gjenåpning av Akerselva fra Vaterlandsparken frem til Schweigaards gate ligger utenfor planområdet og er ikke vurdert om vanskeliggjøres.

Høsten 2025 og vinteren 2026 har SVV og BYM arbeidet med de innledende trafikale analysene knyttet til de 8 presenterte systemskissene. Dette arbeidet skal komplettere kunnskapsgrunnlaget. Analysene er i en ferdigstillingsfase, men etaten ser behovet for allerede nå å kommunisere noen av hovedfunnene fra arbeidet. Analysene peker på hvor det kan forventes at trafikken flyttes og hvordan situasjonen blir for buss. Av de 8 systemskissene, er system 2 det eneste systemet som ramper ned brua til Schweigaards gate samtidig som dagens kryss mellom Nordenga bru og Schweigaards gate opprettholdes. Av de 8 systemskissene er det ingen av systemene som utforsker muligheten for nedramping av Nylandsveien til Schweigaards gate, samtidig som Nordenga bru og Bordtomtgata med rundkjøring mot Schweigaards gate opprettholdes som i dag. System 2, med to tette kryss i Schweigaards gate som følge av nedrampingen, kommer svært dårlig ut trafikalt sett og påvirker store deler av Oslo by. Også knutepunktet Oslo S antas å måtte endre rolle og funksjon i et system som antas å gi såpass begrenset avvikling og såpass mye omfordelt trafikk andre steder i byen. Foreløpig antyder trafikkutredningene at system 2, sammen med system 7, skiller seg ut som særlig utfordrende å jobbe med videre, fra et transportsystemperspektiv. Dette er basert på svært redusert fremkommelighet for buss, sammen med store forsinkelser for øvrige trafikanter som øker trafikal belastning på hele indre by. System 3 og 4 (som for øvrig viser å gi bedre trafikkavvikling enn system 2) vil begrense mulighet for varelevering fra øst, noe planforslagets forutsetter. Hvilke systemløsninger man til slutt lander på for det samlede vegnettet, og hvilke forutsetninger de vil ha for å fungere optimalt er i dag ikke avklart.

Bymiljøetaten er derfor 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 (veien i forlengelsen av Nordenga bru), 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 terrengtilpasning 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. 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.

Vennlig hilsen

Gerd Robsahm Kjørven
etatsdirektør

Randi Margrethe Tornås
divisjonsdirektør

Vedlegg

260216_Oslo Horisont - Notat til BYM
Notat BG14b_sweco februar2026