

Notat – Kunnskapsgrunnlaget Forberedende arbeid Oslo S og Biskop Gunnerus gate 14b

| | | | |
|-----------------|--------------------------------------|----------------|----------------------------------|
| Prosjekt: | Oslo S – Forberedende arbeider | Prosjektnr.: | 10227859-403 |
| Kunde: | Bymiljøetaten | Prosjektleder: | Helge Gidske Naper |
| Utarbeidet av: | Andreas Ims | Dato: | 25.02.2026 |
| Kontrollert av: | Juan José Nievas López 24.02.2026 | Godkjent av: | Helge Gidske Naper 25.02.2026 |
| Dokumentnr.: | <Nr.> | Rev.: | 02 |

Revisjonshistorikk

| Rev | Dato | Beskrivelse av endringen | Utarbeidet av | Kontrollert av | Godkjent av |
|-----|------------|-----------------------------------------|---------------|----------------|-------------|
| 00 | 25.02.2026 | Utkast | NOANIM | NOJUAN | NONAPE |
| 01 | 26.02.2026 | Rettet etter kommentarer fra BYM og SVV | NOANIM | NOJUAN | NONAPE |
| 02 | 03.03.2026 | Rettet etter kommentarer fra BYM | NOANIM | NOJUAN | NONAPE |

Oppsummering

Bymiljøetaten er bedt av byrådsavdeling for miljø- og samferdsel (epost fra 11.02.2026) å vurdere hvorvidt planforslaget for Biskop Gunnerus gate 14b er forenlig med nedramping av Nylandsbrua. Sweco bistår Bymiljøetaten med å vurdere innsendt dokumentasjon fra forslagsstiller KLP Eiendom. Dokumentasjonen inneholder blant annet notatet «Notat – Oslo Horisont og nedramping av Nylandsbroen» fra 30.01.2026 og "Notat OSLO HORISONT OG NEDRAMPING AV NYLANDSBROEN" fra 16.02.2026.

Sweco har i dette notatet vurdert plansaken BG14b mot nedramping av Nylandsbrua som er presentert i systemløsningene i kunnskapsgrunnlaget «Forberedende arbeid Oslo S». Videre har Sweco også kommentert notatene fra KLP Eiendom. Bymiljøetaten ønsker å belyse forbehold og vurderinger som Bymiljøetaten sammen med Sweco mener er viktig å inkludere i vurderingen av plansaken. Det gjelder spesielt foreslått vedtakspunkt der kommunen skal jobbe for å rampe ned Nylandsbrua til Schweigaards gate. I dette notatet begrunnes det 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 løsning der Nordenga bru føres via Anett Tommesens plass.

I kunnskapsgrunnlaget er systemperspektivet vektlagt. Årsaken til det er at Nylandsbrua og Schweigaards gate er brikker i større systemer rundt Oslo S. Systemvurderinger er helt grunnleggende for å få til en utforming av veg- og gatesystem lokalt i prosjektområdet, og må være utgangspunktet når det skal avgjøres om Nylandsbrua kan rampes ned til Schweigaards gate. KLP nevner ikke konsekvenser for systemene som en hovedkonflikt.

Arbeidet med kunnskapsgrunnlaget viser at høydeforskjeller og tilgjengelige bredder i mange tilfeller er avgjørende for om løsningene er gjennomførbare, og om de krever fravik. Sweco har også vurdert de tekniske løsningene og overvannshåndtering.

Systemene i kunnskapsgrunnlaget er ikke planlagt i detalj, og det må tas forbehold om endringer i systemene i senere faser når flere fag inkluderes og detaljeringsnivået økes. Linjestruktur for busstrafikken og tilhørende behov for terminalkapasitet er ikke vurdert enda, og har svært stor betydning

for hvilke systemer som er aktuelle. Noen systemløsninger krever fraviksgodkjenning og gitt at en slik godkjenning ikke innvilges kan noen systemer være ugjennomførbare, som forsterker argumentet om å ikke låse seg til enkelte systemer. Det pågår fortsatt trafikkfaglige vurderinger, og dette notatet er skrevet basert på de resultatene som foreligger.

Mulighetsrommet

Planforslaget BG14b berører noen av systemene som er utarbeidet i kunnskapsgrunnlag med tittelen «Forberedende arbeid Oslo S».

I kunnskapsgrunnlaget er det vist to systemer (system 2 og 4) med nedramping av Nylandsbrua til Schweigaards gate. Det ble valgt å utarbeide to systemer, fordi system 2 medfører to kryss (Nylandsbrua og Kong Håkon 5.s gate) i Schweigaards gate med tett avstand. De to kryssene gir et uhensiktsmessig kjøremønster for bussene og svært lav avviklingskapasitet, to forhold som kan være avgjørende for om nedramping lar seg gjennomføre. System 4 ble delvis utviklet for å vise hvordan nedramping av Nylandsbrua kan løses uten de to tette kryssene. Løsningen bestod i å føre Nordenga bru over Anette Thommesens plass.

I system 2 og 4 rampes Nylandsbrua ned på nordsiden av sporområdet. Schweigaards gate er hevet med omtrent en meter i kryssområdet og dermed også fortauet mot det nordøstre hjørne av BG14b. Nedrampingen i system 2 følger dagens trasé i plan, mens den i system 4 er flyttet lengre øst sammenlignet med dagens situasjon. Varelevering til BG14b er planlagt under Nylandsbrua. I system 2 ligger Kong Håkon 5.s gate i dagens trase som muliggjør tilkomst for varelevering, gitt at frihøyde under Nylandsbrua er tilstrekkelig.

Gjennomgang av KLP Eiendom sine vurderinger

KLP Eiendom nevner to hovedpunkter for konflikt i sitt notat «Notat – Oslo Horisont og nedramping av Nylandsbroen» fra 30. januar 2026. Det er følgende to punkter.

- Frihøyde for varelevering
- Heving av Schweigaards gate

Angående frihøyde for varelevering argumenterer KLP Eiendom med følgende, «Ved nedrampet bru vil Oslo Horisont sin varelevering ha en buffer på mer enn en meter frihøyde.» De tar utgangspunkt i samme høyde på bakkenivå som spor 1 og 3,8 meter som nødvendig frihøyde for deres kjøretøy.

Videre om heving av Schweigaards gate skriver KLP Eiendom følgende, «En eventuell fremtidig heving av Schweigaards gate vil ikke være i konflikt med Oslo Horisont». De viser til beregninger utført av Galleri Oslo med tilhørende fagkonsulenter at en heving av gata på omtrent 1 meter er uproblematisk da høydeforskjellen kan tas opp over et større område. De skriver også at «Om gaten må heves ytterligere, vurderer vi også det som uproblematisk». KLP Eiendom skriver at det i plansaken er satt av areal for buffer mot fremtidige terrengtilpasninger.

Avslutningsvis oppsummerer KLP Eiendom at de ovennevnte forholdene svært enkelt lar seg løse og det med god margin.

Tekniske vurderinger

Sweco har ingen kommentarer til:

- Frihøyde for system 1, 3, 5, 6, 7 og 8
- Tilkomst for varelevering for system 1, 2, 5, 7 og 8
- Høydeforskjell Schweigaards gate og BG14b for system 1, 3, 5, 6, 7 og 8

Sweco har kommentarer til:

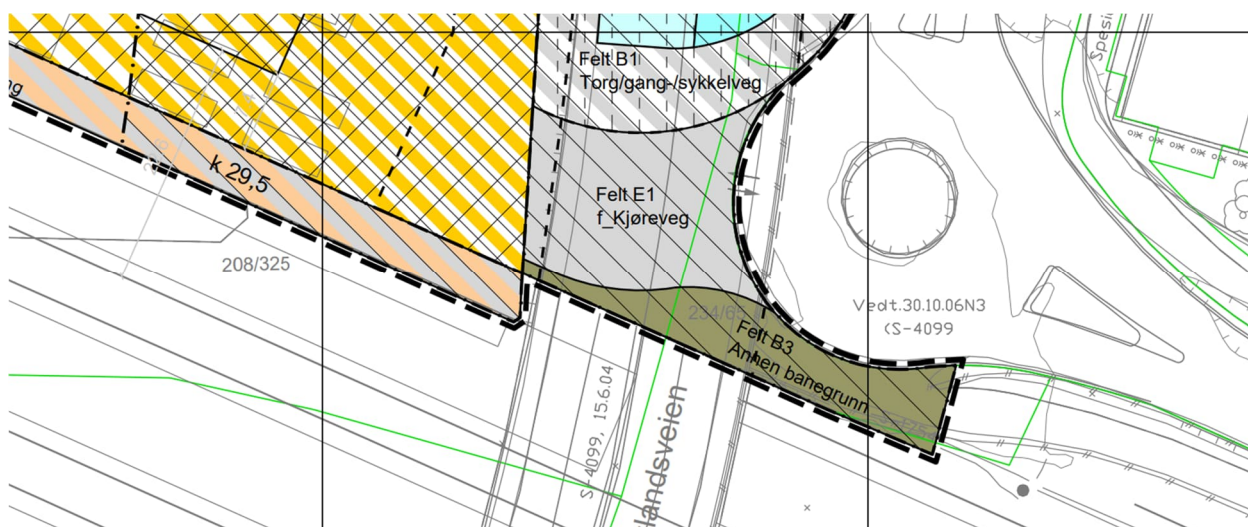
- Frihøyde for system 2 og 4
- Tilkomst for varelevering for system 3, 4 og 6
- Høydeforskjell Schweigaards gate og BG14b for system 2 og 4
- Overvannshåndtering/flomvei for system 2 og 4
- Prinsipp for åpning av Akerselva

Sweco har kontrollert at høyde på kjørebane til varelevering under Nylandsbrua kan ta utgangspunkt i dagens kotehøyde på 3,5 meter. Sweco har også kontrollert at det på dette detaljeringsstadiet for system 2, 3 og 4 er tilstrekkelig med frihøyde for varelevering, men Sweco tar med noen forbehold. System 3 inneholder en nedrampet bruløsning som er i henhold til krav fra Statens vegvesen og Bane Nor. De nedrampede bruløsningene i system 2 og 4 krever derimot fraviksgodkjenning fra både Statens vegvesen og Bane Nors gjeldende teknisk krav/regelverk, og dette er utgangspunktet for videre diskusjon rundt vurderingene fra KLP Eiendom og Sweco.

Det er ikke vurdert hva konsekvensene blir for en løsning med nedramping til Schweigaards gate der fravikene for nedrampingene ikke godkjennes. Et system som imøtekommer krav fra tekniske regelverk for Bane Nor og Statens vegvesen vil kreve heving av Schweigaards gate med mer enn 1 meter, gitt at nedrampingen skal treffe samme sted i plan som for system 2 og 4. Dette kan vise seg å ikke være gjennomførbart i en senere detaljeringsfase, og underbygger argumentet om å ikke låse seg til enkelte systemer.

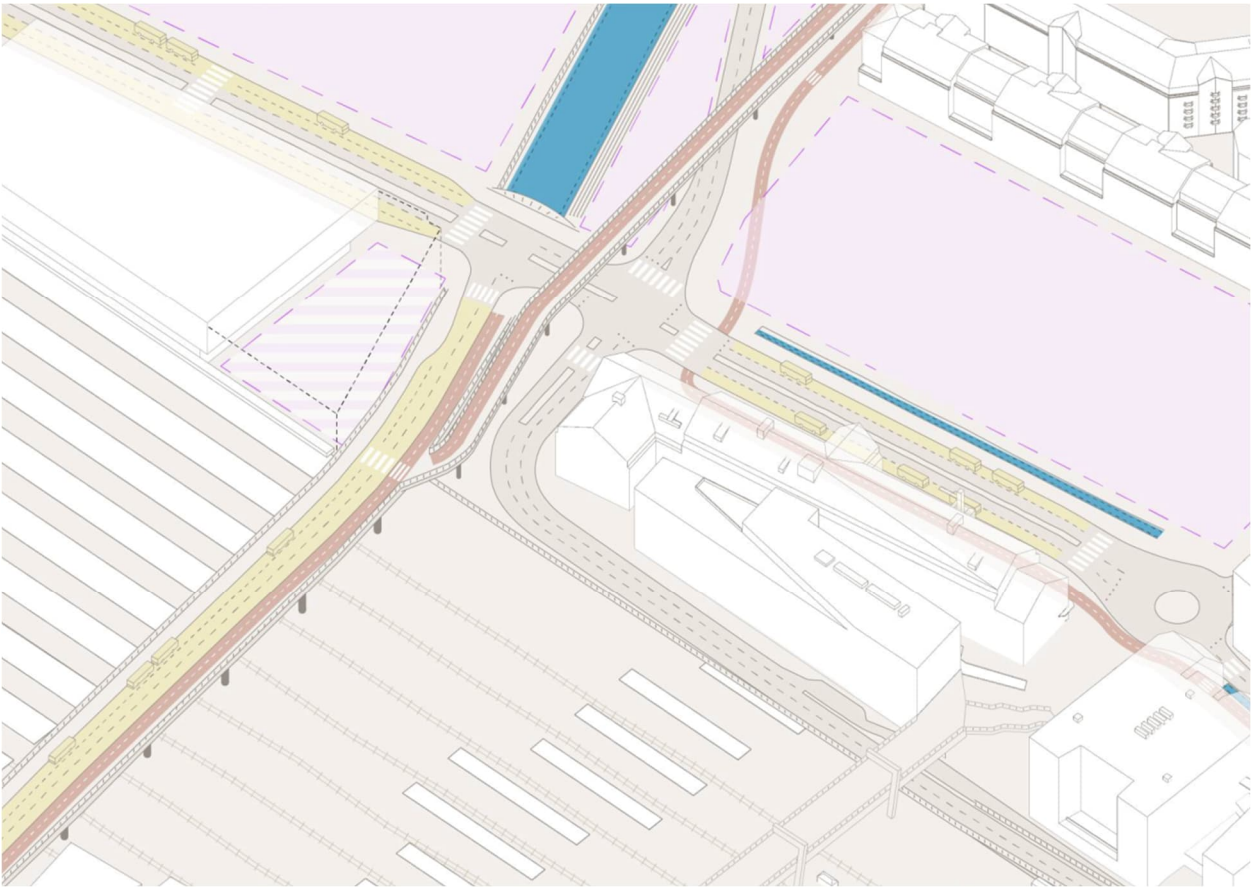
Generelt for alle systemene gjelder at Bane Nor trenger tilgang til sporområdet for servicebiler og dette sikres i felt B3 på reguleringsplanen vist i figur 1.

Kommentarene for varelevering til BG14b har forutsatt den planlagte plasseringen i det sørøstre hjørnet av BG14b.



Figur 1: Reguleringsplan med tilkomst for varelevering igjennom felt E1 samt tilkomst for Bane Nor sine servicebiler gjennom felt B3.

System 2



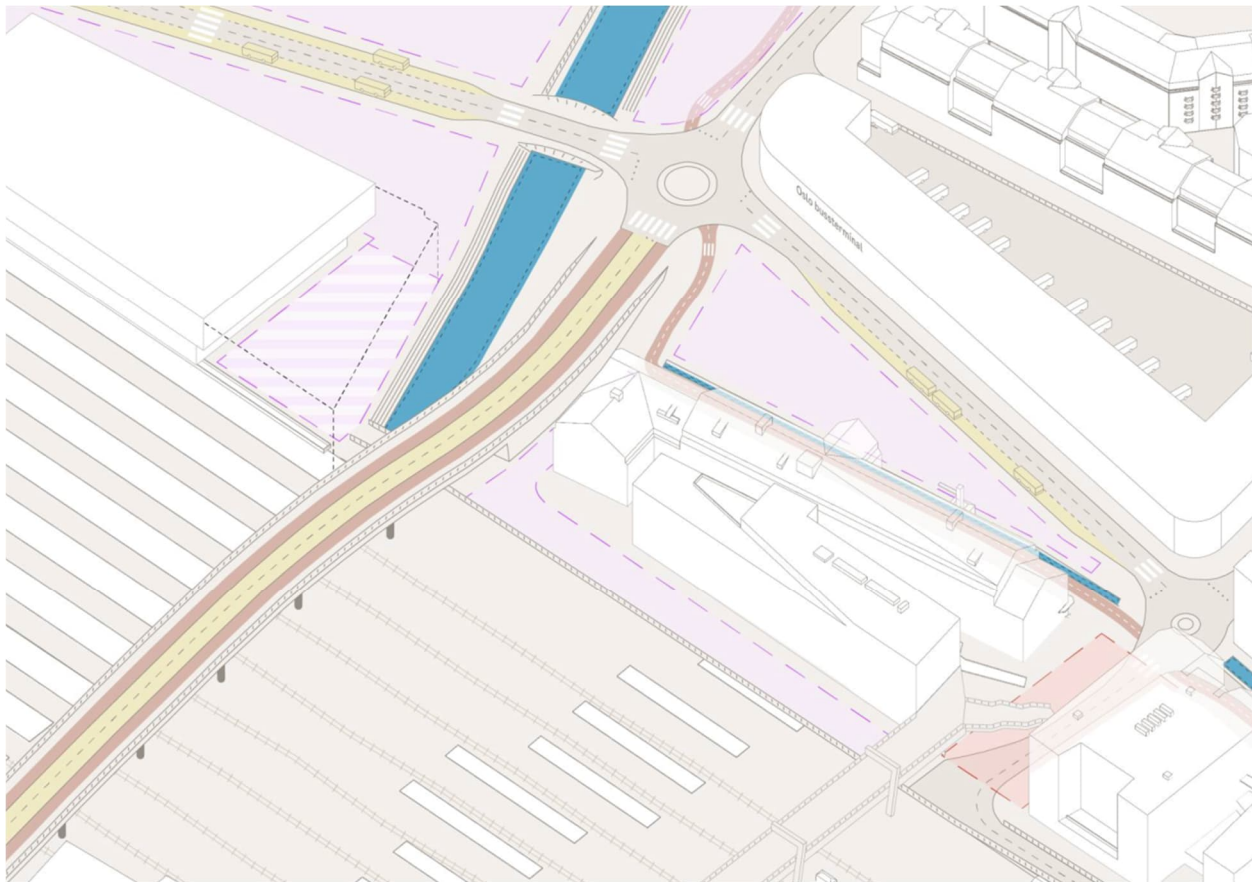
Figur 2: System 2 fra kunnskapsgrunnlaget «Forberedende arbeid Oslo S»

For system 2 må også kjørebane for varelevering hensynta Bane Nor sin tilkomst for servicebiler og dermed plasseres i området ved felt E1 (se figur 1). Sweco har målt frihøyden til å være omtrent 4,1 meter for system 2. Dette er målt i innerkurven av innkjøringen, fra kote 3,5 opp til underkant brukonstruksjon. Sweco tar også forbehold om at det i senere detaljeringsfaser kan bli nødvendig å heve ytterkant vei i Kong Håkon 5.s gate for å imøtekomme annen infrastruktur eller overvannshåndtering, og da kan tilgjengelig frihøyde bli redusert. Forutsatt konstruksjonstykkel på Nylandsbrua kan også i en senere fase bli nødvendig å øke som vil redusere tilgjengelig frihøyde. Som nevnt tidligere er den nedrampede bruløsningen i system 2 basert på fraviksgodkjenning, men gitt at dette ikke godkjennes må løsningen endres og det kan også redusere tilgjengelig frihøyde.

Snumuligheter for varelevering må sikres innenfor tomten til BG14b.

For system 2 er senterlinje i Schweigaards gate hevet med rundt en meter til omtrent kote 4,5 ved BG14b. Tverrfall i Schweigaards gate ved krysset med Nylandsbrua bør ha fall mot nord slik at det har samme fallretning som lengdefallet på Nylandsbrua. Dermed vil bakkant fortau mot BG14b være høyeste side av Schweigaards gate i nærheten av krysset. I denne detaljeringsfasen kan man anta en kote på bakkant fortau mellom 4,5 og 5,0 meter, men i senere detaljeringsfaser kan tilpasning mot annen infrastruktur og overvannshåndtering gjøre at koten endres og en økt høydeforskjell mellom bakkant fortau og BG14b kan ikke utelukkes.

System 3



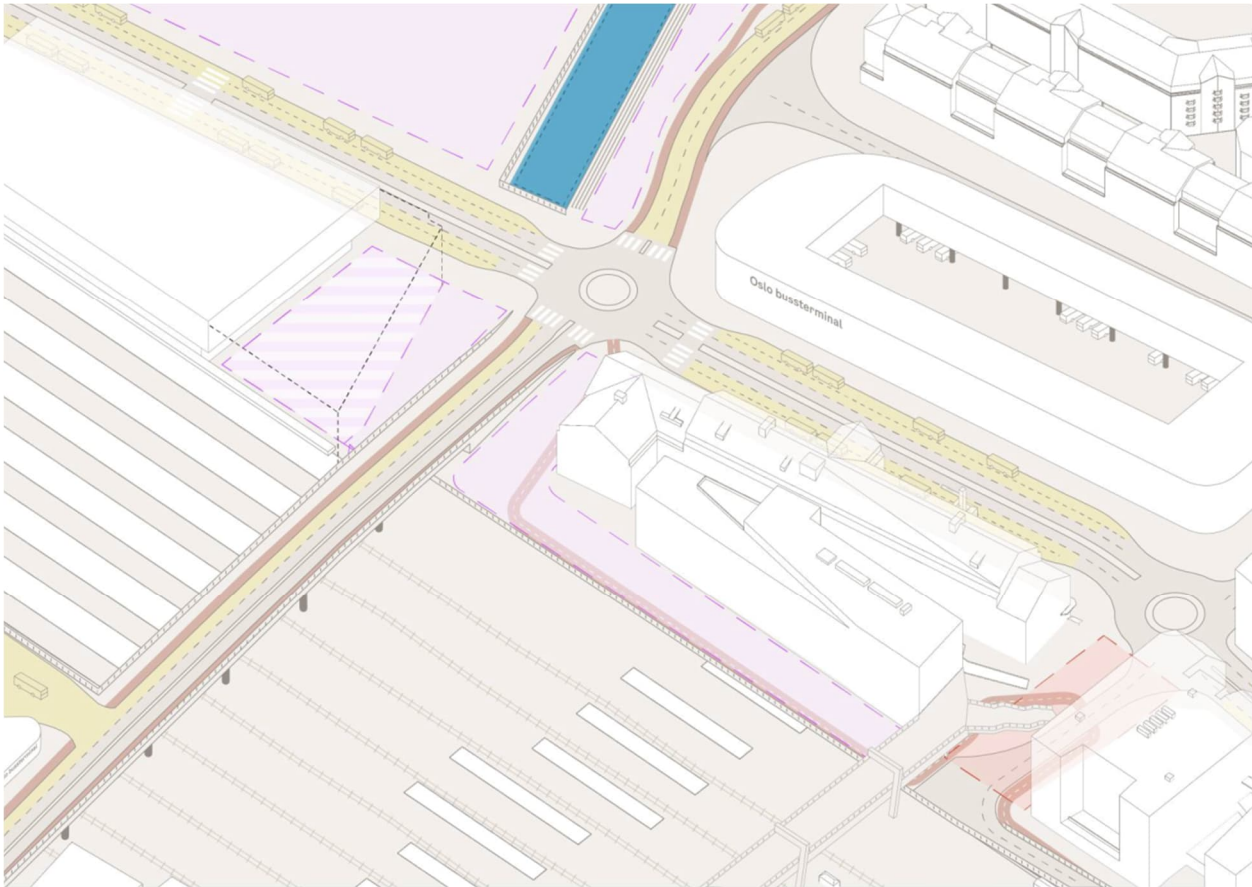
Figur 3: System 3 fra kunnskapsgrunnlaget «Forberedende arbeid Oslo S»

For system 3 må også kjørebanelen for varelevering hensynta Bane Nor sin tilkomst for servicebiler og dermed plasseres i området ved felt E1 (se figur 1), likt som for system 2. For system 3 er frihøyden basert på kunnskapsgrunnlaget tilstrekkelig, men Sweco tar forbehold om at det i senere detaljeringsfaser kan bli nødvendig å heve ytterkant vei i Kong Håkon 5.s gate for å imøtekomme annen infrastruktur eller overvannshåndtering, og da kan tilgjengelig frihøyde bli redusert. Forutsatt konstruksjonstykkelse på Nylandsbrua kan også i en senere fase bli nødvendig å øke som vil redusere tilgjengelig frihøyde. Åpning av Akerselva må avsluttes langt nok nord for å gjøre plass til varelevering inn til BG14b.

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.

Snumuligheter for varelevering må sikres innenfor tomten til BG14b.

System 4



Figur 4: System 4 fra kunnskapsgrunnlaget «Forberedende arbeid Oslo S»

For system 4 må også kjørebane for varelevering hensynta Bane Nor sin tilkomst for servicebiler og dermed plasseres i området ved felt E1 (se figur 1), likt som for system 2 og 3. Frihøyden for system 4 vil være omtrent lik som for system 2, altså 4,1 meter. Sweco tar også her forbehold om at det i senere detaljeringsfaser kan bli nødvendig å heve topp vei i tilkomsten for å imøtekomme annen infrastruktur eller overvannshåndtering, og da kan tilgjengelig frihøyde bli redusert. Forutsatt konstruksjonstykkelse på Nylandsbrua kan også i en senere fase bli nødvendig å øke som vil redusere tilgjengelig frihøyde. Som nevnt tidligere er den nedrampede bruløsningen i system 4 basert på fraviksgodkjenning, men gitt at dette ikke godkjennes må løsningen endres og det kan også redusere tilgjengelig frihøyde.

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 en det er heftet usikkerhet om en slik løsning vil godkjennes.

For system 4 er senterlinje i Schweigaards gate hevet med rundt en meter til omtrent kote 4,5 ved BG14b. Tverrfall i Schweigaards gate ved krysset med Nylandsbrua bør ha fall mot nord slik at det har samme fallretning som lengdefallet på Nylandsbrua. Dermed vil bakkant fortau mot BG14b være høyeste side av Schweigaards gate i nærheten av krysset. I denne detaljeringsfasen kan man anta en kotehøyde på bakkant fortau mellom 4,5 og 5,0 meter, men i senere detaljeringsfaser kan tilpasning mot annen infrastruktur og overvannshåndtering gjøre at kotehøyden endres og en økt høydeforskjell mellom bakkant fortau og BG14b kan ikke utelukkes.

Overvannshåndtering rundt BG14b

Sweco har gjennomgått dokumentasjonen som er mottatt, og selve planforslaget.

Swecos kommentarer til overvannshåndtering

Hvis Schweigaards gate heves ved (System 2 og 4) er det viktig at flomvei mellom bebyggelse på BG14b og Nylandsbrua ikke blokkeres. I dagens situasjon er det et lavbrekk lenger vest i Schweigaards gate, og dette blir trolig mer utfordrende ved heving i området Nylandsbrua. Hvis Akerselva åpnes fra nord til Schweigaards gate kan flomveien eventuelt tilrettelegges slik at den krysser Schweigaards gate og renner ut i Akerselva på nordsiden. Det kan også være mulig å etablere egne flomsluk sør for Schweigaards gate med direkte utløp til Akerselva-kulverten.

I illustrasjonsskissen i notatet «Oslo Horisont og nedramping av Nylandsbroen, 16.02.2025» kan det se ut som disse momentene ikke er ivaretatt.

Swecos kommentarer til åpning av Akerselva

Hvis BG14b bygges før det er avklart hva som skjer med Nylandsveien/ Nylandsbrua må det forutsettes at alle alternativer for åpning av Akerselva fortsatt skal kunne gjennomføres senere. I notatet «Oslo Horisont – notat åpning av Akerselva, 07.11.2024» er alle alternativer for mulig åpning av Akerselva blitt vurdert i forhold til BG14b. Når det gjelder «vannspeil» så er det viktig at det presiseres bedre at dette ikke står i direkte kontakt med Akerselva, da den åpne Akerselva vil ligge på et mye lavere nivå. Det er skrevet slik i teksten, men illustrasjonene kan gi rom for misforståelser her.

Hvis alle alternativer for åpning skal være mulige etter bygging av BG14b må det også sikres at det kan utføres grunnforsterkning også under vestre kulvertvegg i vestre løp for eventuelle nye pelefundamenterte søyler etc. slik det er beskrevet for østre og midtre kulvertvegg i figur 5 «Prinsippskisse av alternativ 2: åpning av østre kulvert.». Eventuell kulvert for flytting av teknisk infrastruktur som ligger i Akerselva-kulvertens vestre løp må også etableres samtidig som BG14b realiseres, ettersom det ligger blant annet VA-ledninger i elvekulvertløpet. For å være helt uavhengige her er det mulig det må etableres en spuntvegg eller lignende konstruksjon mellom BG14b og Akerselva slik at det senere kan jobbes fritt i området.

Det må også være mulig med adkomst for å kunne utføre arbeider med peling/grunnforsterkning/konstruksjonsarbeider for Akerselva etter bygging av BG14b, hvis dette ikke utføres samtidig. I en anleggsfase hvor Akerselva skal åpnes vil det til enhver tid være behov for at det ene kulvertløpet holdes åpent slik at elva kan gå der. Det ble gjort under anleggelsen av Midgardsormen, og den infrastrukturen som ligger i vestre elvekulvertløp. Mulighet for dette må også ivretas i utbyggingen av BG14b slik at den utbyggingen ikke blokkerer slike muligheter.

Trafikale vurderinger

Det gjennomføres for tiden trafikale vurderinger, og denne vurderingen er gjort basert på foreløpige resultater. Basert på de trafikale vurderingene kan de relative forskjellene på systemene beskrives.

Systemvurderinger er helt grunnleggende for å få til en utforming av veg- og gatesystem lokalt i prosjektområdet, og må være utgangspunktet når det skal avgjøres om Nylandsbrua kan rampes ned til Schweigaards gate.

På dette tidspunktet har vi oversikt over de relative forskjellene mellom system 2 og 4. De negative effektene på avvikling av trafikk er betydelig større i system 2 enn i system 4, og ansees som beslutningsrelevante når det skal avgjøres om Nylandsbrua skal rampes ned til Schweigaards gate:

- Kapasiteten i system 2 er betydelig redusert fra dagens situasjon, spesielt over Oslo S som følge av at Nylandsbrua forbeholdes kollektivtrafikk. Over Oslo S er det beregnet en trafikkreduksjon på 50 % og 80 % i henholdsvis morgen- og ettermiddagsrush.
- I system 2 er det kun kollektivtrafikk som har mulighet til å kjøre på Nylandsbrua over sporområdet. Siden Nylandsbrua stenges for personbiltrafikk vil Kvadraturen og Vippetangen bli avskåret fra lokalvegsystemet i Oslo som følge av rushtidsregulering i Dronning Eufemias gate.
- Kapasiteten i system 4 er betydelig redusert i nord-sør-aksen som følge av nedrampingen av Nylandsbrua til Schweigaards gate, og at forlengelsen av Nylandsveien mellom Schweigaards gate og Hausmanns gate forbeholdes kollektivtrafikk. Over Oslo S er det beregnet en trafikkreduksjon på 30 % og 20 % i henholdsvis morgen- og ettermiddagsrush.
- Begge systemene baserer seg på nye løsninger for bussterminalen. Logistikken for busstrafikken internt i området kan bli avgjørende for valg av løsning. System 4 inneholder rundkjøringer, noe som sannsynligvis er nødvendig for å håndtere bussenes kjøremønster.

Felles for system 2 og 4 er at den reduserte kapasiteten gjennom Oslo S-området vil medføre at biltrafikken vil foreta andre veivalg til og fra sentrumsområdene, men hvor store negative konsekvenser det vil medføre varierer mye mellom systemene. Konsekvensene innebærer forsinkelser for kollektivtrafikken utenfor prosjektområdet, økt belastning på bolig-gater, dårligere avvikling på hovedvegsystemet, økt utrykningstid for beredskapsstatene og mindre robusthet til å håndtere situasjoner der det er behov for omkjøring ved hendelser i tunnelsystemet. Gjennomgående er konsekvensene langt større for system 2 enn for system 4. For system 2 er de trafikale konsekvensene så omfattende at systemet trolig ikke er gjennomførbart uten betydelig endringer i biltrafikken i fremtiden.

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, Anett Thommesens 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.

Dokumentasjon på at det kan gjennomføres trinnvis utvikling der adkomst til BG14b først kobles til dagens løsning, og på sikt til omlagt Nordenga bru via Anett Thommesens plass opprettholder mulighetsrommet.