



Statsråden

Transport- og kommunikasjonskomiteen

Deres ref

Vår ref

Dato

25/1225-

26. februar 2025

Dokument 8:80 S (2024-2025) - utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland

Jeg viser til brev datert 13. februar 2025 med Dok. 8:80 S (2024-2025) - utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland. Brevet ble først mottatt i Samferdselsdepartementet 17. februar 2025.

Forslagsstillerne påpeker behovet for å ruste opp gater og byområdet nord og øst for Oslo S for å bedre byrom og bymiljø i Grønlandsområdet.

Nylandsbrua er en del av Nylandsveien mellom Hausmannsgate på Vaterland og Dronning Eufemias gate i Bjørvika. Brua er en sentral del av veisystemet knyttet til Oslo S-området og en viktig forbindelse for Ring 1 over sporområdet på Oslo S og med tilkobling til Oslo bussterminal. Nylandsbrua sikrer i dag framkommelig trasé for nødetater, kollektivtransport og næringstransport i sentrum. I tillegg er Ring 1 her omkjøringstrasé for E18 Operatunnelen. Veien var tidligere en del av riksvei 4, men den nordre delen av bruonstruksjonen som går over Grønlands torg, ble ved ombyggingen av veisystemet i Oslo omklassifisert til kommunal vei og overført til Oslo kommune.

Området rundt Nylandsbrua, Oslo S og Bussterminalen er Norges største knutepunkt. Det er mange aktører som er berørt og har interesser her, og området er komplekst. Gjennomføring av eventuelle tiltak vil påvirke de ulike funksjonene området har, og det er derfor viktig å kunne beholde muligheten for god mobilitet i området samtidig som det skal gjennomføres eventuelle tiltak. Som forslagstillerne påpeker, har det allerede pågått et samarbeid mellom mange parter for å finne frem til aktuelle løsninger for byutviklingen i tilknytning til Oslo S-

området som også ivaretar framtidens behov for kollektivtrafikk, og gode løsninger for gående og syklende i området.

Byutviklingen i Bjørvika ble muliggjort som resultat av at gjennomgangstrafikken på E18 ble lagt i tunnel, Operatunnelen, som ble åpnet i 2010. Ombygging av veisystemet i Bjørvika og riving av det gamle «Bispelokket» ble igangsatt umiddelbart. Dronning Eufemias gate ble ferdigstilt i 2015. Nylandsbrua ble beholdt som en viktig forbindelse over sporområdene til jernbanen, og ble nedrampet til Dronning Eufemias gate med byrom langs delvis åpning av Akerselva. Tilsvarende løsning har ikke vært mulig for tilkobling til Schweigaardsgate på grunn av stigningen og av hensyn til sporområdet på Oslo S. En ny bru over sporområdet i øst, Nordenga bru, ble åpnet i 2011, og sikrer tilkobling for trafikk fra Ring 1 / Schweigaardsgate og E18 ved Sørenga. Brua har to felt med en separat bru for gående og syklende. Den muliggjorde at Nylandsbrua ble prioritert med egne felt for kollektivtrafikk, og at veisystemet samlet sett, da med begge bruer, fikk tilstrekkelig kapasitet til å ivareta transportbehovene i området.

Det er gjennomført mange utredninger om utvikling av byområdet og gatesystemet rundt Oslo S. Behovet for et forsterket kollektivsystem med god fremkommelighet, økt kapasitet for Oslo bussterminal og bedre tilgjengelighet mellom jernbanen og bussterminalen har vært en viktig del av dette. Å fjerne nordre del av Nylandsbrua, nord for avkjøringen til Schweigaardsgate, har også vært vurdert som del av planene for byutvikling av området. Bussterminalen har per i dag utfordringer med kapasitet. En mulighetsstudie for alternativ lokalisering av bussterminal i Oslo ble gjennomført i 2009 med vurdering av alternative lokaliseringer. Forslagene ble imidlertid skrinlagt i 2018 på grunn av innsigelser fra jernbanemyndighetene som fryktet konsekvenser for driften av Oslo S, bl.a. knyttet til svært krevende grunnforhold. Det ble i 2024 utarbeidet en utredning om bussterminalen og jeg er ikke kjent med at denne er behandlet lokalt.

Samferdselsdepartementet er kjent med at Statens vegvesen har inngått en avtale med Oslo kommune om å se på mulighetsrommet for utvikling av byrommene samt statlig og kommunalt veinett på østsiden av Oslo S. Det heter i denne avtalen at andre berørte interesser (som Jernbanedirektoratet og Bane NOR) skal involveres løpende slik at man får avklart viktige grensesnitt. Dette skal være for å danne et grunnlag for senere reguleringsplan for statlige og kommunale gater og byrom i knutepunktet og byutviklingsområdet Oslo S. Det skal ses spesielt på Nylandsbrua og Schweigaardsgate. Statens vegvesen har opplyst at arbeidet er igangsatt og skal være ferdig høsten 2025. Ring 1 med Nylandsbrua, er en svært viktig hovedveiforbindelse som sikrer kobling for prioritert trafikk mellom vestlige og østlige deler av byen, der fremkommelighet for kollektivtrafikk, næringstrafikk og nødetater har høyest prioritet.

Oslo S er Norges største og viktigste trafikale knutepunkt for jernbanen. Det er i dag ca. 120 000 av- og påstigninger på Oslo S på hverdager, og antallet togreisende forventes å stige i årene fremover. Det er derfor viktig at stasjonen henger godt sammen med byen, og at den har forbindelser i flere retninger for kollektivreisende, gående og syklende. Stasjonen

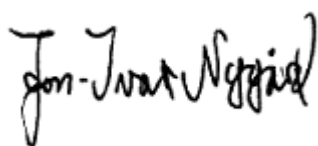
har i dag veldig god forbindelse vestover, brukbar mot nord og syd, men mangelfull kontakt med byen østover. Stasjonen er også etter hvert en kapasitetsbegrensning som sammen med tunnelen gjennom Oslo er av jernbanenettets største flaskehalser. Det er derfor viktig at tiltak som gjøres for å bedre bomiljøet i denne delen av byen, samt tilgjengeligheten til knutepunktet for passasjene ikke begrenser kapasiteten for togene og dermed også togtilbudet. Bane NOR er opptatt av det ikke vil være aktuelt å gjennomføre tiltak som reduserer mulighetene for å gjennomføre tiltak på Oslo S. Dersom det skal gjøres noe med Nylandsbrua, må det legges en plan som sikrer full funksjonalitet på alle dagens spor, også spor 1. Det er en forutsetning at det er tilstrekkelig frihøyde over sporene. I tillegg må det legges en gjennomføringsplan for eventuelle arbeider som sikrer kontinuitet i togdriften og driftsstabiliteten til jernbanen må sikres. Planer som vil føre til store negative konsekvenser for jernbaneinfrastrukturen og togframføringen kan ikke aksepteres. Jernbanedirektoratet stiller seg bak Bane NORs vurderinger.

Oslo S er også et knutepunkt med stor betydning for nasjonale funksjoner som har en sentral betydning i beredskapssammenheng. Gode knutepunkt er en vesentlig del av et godt kollektivtransportsystem, et viktige element i reisekjeden og dermed også et viktig bidrag for oppfølgingen av nullvekstmålet. Riksveinettet har en sentral funksjon for samfunnssikkerhet og det må sikres fremkommelighet på veisystemet selv under ekstreme påkjenninger som alvorlige hendelser og evakuering av større folkemengder.

Samferdselsdepartementet vil måtte komme tilbake til Stortinget med en fremdriftsplan for iverksetting av tiltak når partene har kommet frem til gode løsninger som ivaretar partenes interesser i området. Det må også lages en plan for finansiering av eventuelle tiltak for ombygging av veisystemet eller Nylandsbrua hvor grunneierbidrag, finansering gjennom Oslopakke 3 og byvekstavtalen for Oslo-området og eventuell statlig finansering gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene ses i en helhet.

Det er altså behov for en helhetlig løsning for området. Jeg vil imidlertid allerede nå be Statens vegvesen innenfor riksveidelen, gjennomføre mindre strakstiltak som vil kunne bedre situasjonen noe på kortere sikt. I 2025 vil det være aktuelt å gjennomføre tiltak under den statlige delen av brua over Schweigaardsgate for å øke tryggheten og gi området et løft. Dette innebærer belysning, maling, oppgradering av trapp og generell opprydding. Alle tiltak må avklares og utvikles i tett dialog med Oslo kommune. Jeg vil også oppfordre Oslo kommune til å vurdere liknende mindre strakstiltak innenfor den kommunale delen av brua, slik at også dette området kan gis et lite løft.

Med hilsen



Jon-Ivar Nygård