



STORTINGET

Innst. 235 S

(2024–2025)

Innstilling til Stortinget
fra transport- og kommunikasjonskomiteen

Dokument 8:80 S (2024–2025)

Innstilling fra transport- og kommunikasjonskomiteen om Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigrid Zurbuchen Heiberg og Kari Elisabeth Kaski om utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland

Til Stortinget

Bakgrunn

I dokumentet fremmes følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at Statens vegvesen legger frem en fremdriftsplan som sikrer at Oslo bystyes ønske om å rive hele eller deler av Nylandsbrua kan realiseres.»

Det vises til dokumentet for nærmere redegjørelse for forslaget. Sakens dokumenter er tilgjengelige på sakssiden på stortinget.no.

Komiteens behandling

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård har uttalt seg til forslaget i brev av 26. februar 2025. Brevet følger som vedlegg til denne innstillingen.

Komiteens merknader

Komiteen, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Jone Blikra, Tom Einar Karlsen og

Marte Mjøs Persen, fra Høyre, Liv Kari Eskeland, Trond Helleland og Erlend Larsen, fra Senterpartiet, lederen Sigbjørn Gjelsvik, Geir Adelsten Iversen og Geir Inge Lien, fra Fremskrittspartiet, Morten Stordalen og Frank Edvard Sve, fra Sosialistisk Venstreparti, Mona Fagerås, og fra Venstre, André N. Skjelstad, viser til Representantforslag 80 S (2024–2025) fra stortingsrepresentantene Sigrid Zurbuchen Heiberg og Kari Elisabeth Kaski om utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland.

Komiteen merker seg at forslagsstillerne peker på at Nylandsveien med tilførselsramper og rundkjøring ligger som et lokk over et byområde preget av store sosiale problemer og levekårsutfordringer. Forslagsstillerne viser til at Nylandsveien og Nylandsbrua utgjør barrierer for god utvikling av nærområdet, selv etter at tidligere planer om bymotorveinett ikke ble realisert. Forslagsstillerne viser til et samarbeid om reguleringsplan mellom Oslo kommune og Statens vegvesen, og mener det er behov for en tydelig bestilling fra Samferdselsdepartementet for å sikre oppfølging av denne.

Komiteen viser videre til statsrådets svarbrev av 26. februar 2025. Statsråden understreker Nylandsbruas betydning for Oslo S-området, Ring 1 og Oslo bussterminal, samt dens rolle for kollektivtransport, nødetater og næringstrafikk. Han viser også til et pågående samarbeid mellom Statens vegvesen og Oslo kommune om utvikling av byrommene samt veinett på østsiden av Oslo S, og at dette arbeidet skal være ferdig høsten 2025.

Komiteen merker seg at Samferdselsdepartementet vil komme tilbake til Stortinget med en fremdrifts-

plan for iverksetting av tiltak når partene har funnet løsninger som ivaretar ulike interesser i området.

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Høyre, Senterpartiet, Sosialistisk Venstreparti og Venstre, er kjent med at kommunen er i dialog med Statens vegvesen, utbyggere og Bane NOR om fremtiden til Nylandsbrua. Flertallet har forståelse for behovet for å fjerne deler av eller hele broen og bidra til ny byutvikling i Oslo sentrum. Flertallet vil bemerke viktigheten av at staten og kommunen fortsetter dialogen om en fremtidig plan for området og er positive til arbeidet som er satt i gang.

Flertallet viser til at broen skaper utfordringer for ny byutvikling, og området er i dag preget av kriminalitet. Ved å fjerne broen vil man kunne åpne området opp og legge til rette for bedre og tryggere bomiljøer på Grønland og i Oslo sentrum. Flertallet er opptatt av at plansamarbeidet mellom stat og kommune fortsetter, og at disse planene legges frem på egnet vis.

Komiteens medlemmer fra Arbeiderpartiet og Senterpartiet vil vise til at Statens vegvesen og Oslo kommune ved Bymiljøetaten 11. februar 2025 signerte en avtale om å se på hvilke muligheter det er for utvikling av byrommene og det statlige og kommunale veinettet ved østsiden av Oslo S. Samarbeidsprosessen skal ende opp i en rapport med behovsanalyse og vurderinger av alternativer innen 1. oktober 2025.

Disse medlemmer vil vise til at Statens vegvesen i forbindelse med offentliggjøringen av avtalen i en pressemelding 12. februar 2025 uttalte at:

«For Statens vegvesen er det viktig å finne gode løsninger som ivaretar Riksvegens rolle og funksjon, samtidig som vi bidrar til å styrke Oslo S som et nasjonalt kollektivknutepunkt, sier Fred Anton Mykland, avdelingsdirektør transport og samfunn. Statens vegvesen vil legge vekt på en god kobling mellom Operatunnelen og Oslo S, samfunnssikkerhet og beredskapsbehov og fremkommelighet for kollektivtrafikken rundt Oslo S. I tillegg vil Statens vegvesen også bidra til god byutvikling.»

Disse medlemmer vurderer at de momentene som Statens vegvesen trekker frem her, er svært viktig å ivareta dersom hele eller deler av Nylandsbrua eventuelt rives.

Disse medlemmer vil videre vise til statsrådens svarbrev, der det kommer fram at en fremdriftsplan må avklare den økonomiske ansvarsfordelingen i prosjektet. Disse medlemmer merker seg også at prosjektet ikke ligger inne i verken Nasjonal transportplan eller Oslopakke 3. Selv om prosjektet er et viktig prosjekt lokalt, mener disse medlemmer at et slikt prosjekt må innpasses i overordnede planer, slik at tiltaket ikke fortrenger andre tilsvarende viktige prosjekter i resten av landet.

Disse medlemmer mener området rundt Norges viktigste kollektivknutepunkt må gjøres bedre for reisende og lokalbefolkning. Disse medlemmer ser det som positivt at statsråden vil be Statens vegvesen gjennomføre mindre strakstiltak for å avhjelpe situasjonen på kort sikt, og imøteser samtidig resultatet av de igangsatte utredningsprosessene for mer langsiktige løsninger.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det i statsrådens svarbrev fremkommer at området rundt Nylandsbrua, Oslo S og Bussterminalen er Norges største trafikknutepunkt. Nylandsbrua er en sentral del av veisystemet og sikrer fremkommelighet for både nødetrer, kollektivtransport og næringstransport. Disse medlemmer mener det er viktig å sikre fortsatt god mobilitet i dette området.

Disse medlemmer mener det skal legges til rette for bruk av alle transportformer også i byområdene. Disse medlemmer mener at folk skal kunne velge bil som transportmiddel også i byene, derfor må nullvekstmålet bort, og det må sørges for god veikapasitet også for bilen.

Komiteens medlemmer fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen sørge for at det i byområdene også av hensyn til samfunnssikkerheten sikres et veisystem med nødvendig fremkommelighet.»

Komiteens medlemmer fra Sosialistisk Venstreparti og Venstre viser til at det i over 20 år har det vært et politisk ønske om å rive Nylandsbrua, fordi dette eksempelet på feilet bilbasert byplanlegging er en barriere og et hinder for god utvikling av Grønland og Vaterland. En tidligere konseptvalgutredning fra byrådet i Oslo har vist at det er mulig å skape et grønnere, åpnere og mer attraktivt byområde dersom brua rives, og bystyret har vedtatt dette.

Disse medlemmer viser til statsrådens svarbrev og er enig i hans vurdering av at det er behov for en helhetlig løsning for området. Nettopp av denne grunn er det avgjørende at det kommer en tydelig bestilling til alle involverte statlige foretak om å prioritere dette arbeidet høyt, og om å samarbeide med kommunen for at utrednings- og planarbeid for området kommer videre. Mindre strakstiltak, som statsråden tar til orde for, vil ikke løse de store og strukturelle utfordringene i området.

Disse medlemmer mener det er behov for sterkere politisk styring, der regjeringen gir tydeligere politiske styringssignaler til veimyndigheter og andre sentrale statlige aktører som er en del av utviklingsprosessen

i området, om at det må legges frem en plan, og at dette arbeidet skal prioriteres.

Disse medlemmer anser det som positivt at statsråden i sitt svar signaliserer at Samferdselsdepartementet vil 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, og understreker at dette arbeidet må prioriteres og settes av ressurser til. Disse medlemmer imøteser også planen for finansiering av eventuelle tiltak for ombygging av veisystemet eller Nylandsbrua hvor grunneierbidrag, finansiering gjennom Oslopakke 3 og byvekstavtalen for Oslo-området og eventuell statlig finansiering gjennom Nasjonal transportplan og de årlige statsbudsjettene ses i en helhet.

Disse medlemmer viser til at Oslo S-området er Norges største og viktigste kollektivknutepunkt, og inngangsporten til landets hovedstad. En helhetlig løsning for samferdselsknutepunktets funksjonalitet for fremtiden, i møte med befolkningen og bymiljøet, må ha svært høy prioritet.

Disse medlemmer vil også understreke at riving av hele eller deler av Nylandsbrua må henge sammen med en plan om å utvikle Grønland og Vaterlandsområdet, med mål om å åpne Akerselva og etablere et trivelig byrom. Trafikken må derfor ledes bort på en måte som ikke fortrenger trivsel og et levende bymiljø i området.

Komiteens medlemmer fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre fremmer følgende forslag:

«Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at Statens vegvesen legger frem en fremdriftsplan som sikrer at Oslo bystyres ønske om å rive hele eller deler av Nylandsbrua kan realiseres.»

Komiteens medlem fra Sosialistisk Venstreparti viser til statsrådets svarbrev hvor det heter at:

«Bussterminalen har per i dag utfordringer med kapasitet»,

og mener dette ikke medfører riktighet. De siste årene før stengningen av Ring 1 var kapasitetsutnyttelsen ved Oslo Bussterminal på det meste 67 pst. Etter stengningen har 40 pst. av bussene (Ring 1-trafikken) blitt borte. Nye bussterminaler under planlegging på Lysaker

og Bryn/Helsfyr har som mål å sørge for mindre busstrafikk rundt Oslo S. Allerede i 2015 påpekte KVV Oslo-navet denne strategien.

Dette medlem viser til at arbeidet med planleggingen av ny bussterminal over sporområdet ble terminert av Oslo byråd i 2021, blant annet begrunnet med at kapasitetsøkningen var unødvendig og uheldig, at mer av regionbusstrafikken skal mate til bane og tog utenfor sentrum for ikke å belaste bygatene med busser, samt at opprettholdelse av subsidiert regionbusstrafikk mellom Lysaker og Oslo S, etter at Fornebubanen har kommet i tillegg til Hovedbanen, vil være uakseptabel ressursbruk. Terminaler utenfor sentrum skal gi lett overgang fra buss til skinnegående.

Forslag fra mindretall

Forslag fra Senterpartiet og Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber regjeringen sørge for at det i byområdene også av hensyn til samfunnssikkerheten sikres et veisystem med nødvendig fremkommelighet.

Forslag fra Høyre, Sosialistisk Venstreparti og Venstre:

Forslag 2

Stortinget ber regjeringen ta initiativ til at Statens vegvesen legger frem en fremdriftsplan som sikrer at Oslo bystyres ønske om å rive hele eller deler av Nylandsbrua kan realiseres.

Komiteens tilråding

Komiteens tilråding fremmes av en samlet komité.

Komiteen har for øvrig ingen merknader, viser til representantforslaget og rår Stortinget til å gjøre følgende

vedtak:

Dokument 8:80 S (2024–2025) – Representantforslag fra stortingsrepresentantene Sigrid Zurbuchen Heiberg og Kari Elisabeth Kaski om utbedring av området på Oslo sentralstasjons nordside, Vaterland og Grønland – vedlegges protokollen.

Oslo, i transport- og kommunikasjonskomiteen, den 24. april 2025

Sigbjørn Gjelsvik

leder

André N. Skjelstad

ordfører



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

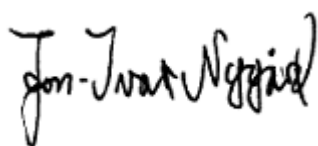
har i dag veldig god forbindelse vestover, brukbar mot nord og syd, men mangelfull kontakt med byen østover. Stasjonen er også etter hvert en kapasitetsbegrensning som sammen med tunnelen gjennom Oslo er av jernbanenettets største flaskehalser. Det er derfor viktig at tiltak som gjøres for å bedre bomiljøet 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

