

Jernbanedirektoratet
Postboks 16 Sentrum
0101 OSLO

Deres ref

Vår ref

25/299-

Dato

3. april 2025

Statsbudsjettet 2025 – Supplerende tildelingsbrev nr. 2 – overføring av ubrukte bevilgninger til 2025 og oppdrag om å vurdere arealbehov på Skøyen

Samferdselsdepartementet viser til tildelingsbrev av 19. desember 2024. Dette supplerende tildelingsbrevet gjelder følgende saker:

- Overføring av ubrukte bevilgninger fra 2024 til 2025
- Oppdrag om å vurdere arealbehov på Skøyen

1. Overføring av ubrukte bevilgninger fra 2024 til 2025

Finansdepartementet har godkjent å overføre følgende ubrukte bevilgninger fra 2024 til 2025 for Jernbanedirektoratet:

Kap.	Post	Benevning	Beløp (kr)
1330		Særskilte transporttiltak	
	76	Reiseplanlegger og elektronisk billettering	25 200 000
1352		Jernbanedirektoratet	
	01	Driftsutgifter	24 359 000
	21	Spesielle driftsutgifter - utredninger	5 000 000
	70	Kjøp av persontransport med tog	170 000 000
	77	Tilskudd til godstogselskaper etter ekstremværet «Hans»	55 169 000

Overføringene er i samsvar med Samferdselsdepartementets søknad til Finansdepartementet, men avviker fra Jernbanedirektoratet søknad av 17. februar 2025 for kap. 1352, post 01. Der er det godkjente overførte beløpet 1 000 kr lavere enn i tabell 1 i Jernbanedirektoratets brev.

De overførte bevilgningene stilles til disposisjon for Jernbanedirektoratet.

2. Oppdrag om å vurdere arealbehov på Skøyen

Oppdrag nr.	13-2025
Navn på oppdrag	Vurdere arealbehov på Skøyen
Bakgrunn Samferdselsdepartementet har i sin uttalelse til Kommunal- og distriktsdepartementet 3. februar 2025 om innsigelsessaken for områdereguleringsplan Skøyen gitt tilråding om at SD sin endelige beslutning om hvorvidt SD støtter innsigelsene fra Bane NOR vil avvente til oppdaterte vurderinger av trasévalg for ny rikstunnel foreligger i oktober 2025. I uttalelsen meddelte også departementet at Bane NOR skal konkretisere arealbehov knyttet til drift og vedlikehold av eksisterende infrastruktur på Skøyen, for å gi ytterligere avklaringer til arealplaneleggingen av Skøyen. Uttalelse fra Samferdselsdepartementet i innsigelsessaken for områdereguleringsplan Skøyen er vedlagt.	
Beskrivelse av oppdraget Samferdselsdepartementet ber Jernbanedirektoratet konkretisere arealbehov knyttet til drift og vedlikehold av eksisterende jernbaneinfrastruktur på Skøyen. Jernbanedirektoratet skal hente inn nødvendig grunnlag og innspill fra Bane NOR. Arbeidet skal gi oppdaterte vurderinger av arealbehovet i området og bidra til nødvendige avklaringer for videre planlegging.	
Frist og rapportering Oppdraget skal oversendes til departementet innen 17. oktober 2025.	

Kontaktperson i SD for oppdraget er Benjamin Borch, telefon 22 24 82 20. Kopi av brevet er sendt til Bane NOR.

Med hilsen

Øystein Rembar (e.f.)
avdelingsdirektør

Linn Hokholt
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Vedlegg

Kopi
Riksrevisjonen
Bane NOR SF

Kommunal- og distriktsdepartementet
Postboks 8112 Dep
0032 OSLO

Deres ref

Vår ref
25/432-

Dato
3. februar 2025

Områdereguleringsplan Skøyen - innsigelsessak

Vi viser til Kommunal- og distriktsdepartementets brev av 13. september 2024 og møte/befaring 29. november 2024 angående innsigelser til områderegulering på Skøyen i Oslo kommune.

Områdereguleringsplanen for Skøyen er av stor betydning for både byutvikling og nasjonale transportinteresser. Statens vegvesen og Bane NOR har fremmet innsigelser til planen. Statens vegvesen sine innsigelser er knyttet til konsekvenser for riksveinettet med tilkobling til Skøyen knutepunkt, samt sektoransvaret for kollektivtransportens fremkommelighet.

Bane NOR mener at planforslaget er i vesentlig strid med nasjonale jernbaneinteresser og har derfor fremmet innsigelser med hjemmel i plan- og bygningslovens § 5-4. Disse innsigelsene omfatter blant annet:

- Krav om en 30-meters byggegrense nord for jernbanen, med unntak av felt S15 og S16, hvor foreslått byggegrense aksepteres.
- Justering av byggegrense og jernbaneformål for felt S11 til å følge eiendomsgrensen der denne ligger lenger unna enn 10 meter fra sporet.
- Behov for å opprettholde eksisterende jernbaneformål, samt regulering av deler av områdene BKB13 og G10 til jernbaneformål.

Innsigelsene fra Statens vegvesen

E18 er en viktig nasjonal riksvei og Skøyen er et viktig kollektivknutepunkt med bane, buss, tog og annen trafikk. Fortetting ved slike knutepunkt - noe som er ønsket - vil stimulere til økt kollektivtransport, gange og sykling og bidra til at målet om nullvekst i personbiltrafikken kan oppnås. Det er derfor sentralt for nullvekstmålet at kollektivknutepunktets funksjon for

kollektivtrafikk, gange og sykling kan utvikle seg videre. Byvekstavtalen for Oslo og Akershus legger opp til sterk vekst i disse transportformene. Videre er det viktig at E18 sin funksjon som nasjonal hovedvei, ivaretas, jf. at nullvekstmålet ikke gjelder for gjennomgangstrafikk og næringstrafikk.

Områdereguleringsplanen er basert på at Oslo kommune sammen med partene i byvekstavtalen lykkes med sterk trafikkreduksjon på Skøyen (30-40 prosent). I dag er det ikke vedtatt tiltak som tilsier at en slik trafikkreduksjon i dette området kan oppnås, jf. også konsekvensvurderinger som kommunen selv har gjort og faglige utredninger som er utarbeidet på bestilling av Oslopakke 3-samarbeidet i 2023. I løpet av 2025 vil det bli gjennomført arbeid med byutredninger for Osloområdet som vil gi mer kunnskap om hva som skal til for å nå mål om nullvekst i personbiltransporten.

Statens vegvesen mener at områdereguleringsplanen slik den foreligger, i for stor grad snevrer inn handlingsrommet for videre detaljregulering og vil begrense muligheten for utvikling av et framtidsrettet veitrafikksystem for kollektivtransport, gange og sykling - og for øvrig trafikk. Det er viktig at områdereguleringen gir noe handlingsrom for neste plannivå.

Statens vegvesen viser til at det i forbindelse med planprosessen med områdereguleringsplan for Skøyen, og før planen ble vedtatt, satte Bymiljøetaten i Oslo kommune i gang et forprosjekt for sentrale gater og byrom i planområdet. Konklusjonene fra Bymiljøetatens utredning er i tråd med Statens vegvesens innsigelser til planen.

Oppsummert begrunner Statens vegvesen sine innsigelser med at:

- Planens gjennomføring vil føre til at riksveinettet og lokalt veinett ikke lenger henger sammen. Planen innebærer nedbygging av krysset med ramper og rundkjøringer som kobler E18 til lokalt veinett og Skøyen knutepunkt.
- Planen legger sterke begrensninger på videreutvikling av riksveien og vil gi mer kø på E18 og i store deler av Oslo vest.
- Behov for videreutvikling av gang-, sykkel- og kollektivtiltak samt drift og vedlikehold av E18 er ikke ivaretatt.
- Kollektivtrafikken får vesentlig dårligere framkommelighet enn i dag.
- Trafikksikkerheten vil reduseres i knutepunktet.
- Mange av forutsetningene for flytting av trikken er falt bort.

Statens vegvesen mener videre at planen ikke bygger opp under;

- nullvekstmålet i byvekstavtalen om at all veksten i persontransporten skal tas med kollektivtransport, sykling og gange.
- målene om satsing på regionalt kollektivsystem i Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
- plan for sykkelveinettet i Oslo der hovedsykkelrute langs E18 er definert som sykkelekspressvei og skal være et høystandard tilbud mellom bygrensen og viktige målpunkt i Oslo.

Samferdselsdepartementet støtter innsigelsene fra Statens vegvesen, og begrunnelsene for disse. Det er viktig at det ikke vedtas en plan som vil innebære at byvekstavtalens målsetting om nullvekst i personbiltransporten undergraves, og snevrer inn et handlingsrom for en videre utvikling av satsingen på kollektiv og sykkelveinettet. Staten bidrar med store midler innenfor byvekstavtalen, og det brukes også midler fra bompengeneinnkrevningen i Oslopakke 3 til tiltak som skal bidra til å nå nullvekstmålet. Arealdisponering er lokale myndigheters viktigste virkemiddel innenfor byvekstavtalen, og det er helt sentralt at alle partene i avtalen trekker i samme retning. Vi har merket oss at Bymiljøetaten i Oslo kommune ser ut til å ha samme vurderinger som Statens vegvesen.

Innsigelsene fra Bane NOR

Jernbaneforbindelsen gjennom Oslo-navet er overbelastet, og utgjør en betydelig flaskehals i jernbanenettet nasjonalt. For å nå nullvekstmålet i hovedstadsområdet, og sikre et pålitelig og effektivt togtilbud, er utvikling av kapasiteten i jernbanenettet rundt Oslo avgjørende. Dette omfatter både langsiktig planlegging for utvidelse, og sikring av tilstrekkelige arealer til drift og vedlikehold.

I Nasjonal transportplan (NTP) har Regjeringen prioritert å starte opp igjen arbeidet med å planlegge en ny rikstunnel, og økt innsats for å sikre en driftssikker jernbane. Dette understreker betydningen av å opprettholde handlingsrom og sikre nødvendige arealer for jernbanen i områder som Skøyen. Samtidig er det viktig at jernbanesektoren er en god samarbeidspartner i byutviklingen og at arealavklaringer gjøres så fort det er rasjonelt og mulig å gjøre det.

Samferdselsdepartementet har innhentet Jernbanedirektoratets vurdering av saken. Direktoratet støtter Bane NORs behov for å sikre arealer på Skøyen med tanke på at valg av trasé for ny rikstunnel gjennom Oslo ikke er tatt. Det vises i den forbindelse til jernbaneloven § 10, som innebærer forbud mot å oppføre bygninger og anlegg mv., samt å foreta utgraving eller oppfylling innen 30 meter fra nærmeste spors midtlinje uten tillatelse fra kjøreveiens eier. Videre påpeker direktoratet at Bane NORs arealbehov til drift og vedlikehold heller ikke er avklart. Direktoratet skal, i samarbeid med Bane NOR, utarbeide et beslutningsgrunnlag for oppstart av forprosjekt for ny rikstunnel i oktober 2025. Dette vil omfatte oppdaterte vurderinger av traséalternativer, inkludert konsekvenser for arealbehov på Skøyen. Inntil dette beslutningsgrunnlaget foreligger, har direktoratet anbefalt at en beslutning knyttet til innsigelsen avventes.

Samferdselsdepartementet støtter Jernbanedirektoratets anbefaling, og mener det er riktig å avvente endelig beslutning i denne saken til de oppdaterte vurderingene av trasévalg og drift- og vedlikehold foreligger. Vurderingene knyttet til trasévalg for ny rikstunnel skal inngå i beslutningsgrunnlaget som leveres til Samferdselsdepartementet i oktober 2025. Samferdselsdepartementet vil også be Bane NOR parallelt konkretisere arealbehov knyttet til drift- og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. En slik tilnærming vil sikre at nødvendig kapasitet og funksjonalitet i jernbanen ivaretas, samtidig som det vil gis ytterligere avklaringer til arealplanleggingen av Skøyen.

Samferdselsdepartementets tilråding

Samferdselsdepartementet anbefaler at innsigelsene til Statens vegvesen tas til følge. Når det gjelder Bane NOR sine innsigelser anbefaler departementet å avvente beslutning til pågående utredningsarbeid knyttet til ny rikstunnel fullføres. Parallelt vil departementet be Bane NOR konkretisere arealbehov til drift- og vedlikehold av eksisterende infrastruktur. Dette arbeidet skal gi oppdaterte vurderinger av arealbehov på Skøyen, noe som vil gi viktige arealavklaringer til områdereguleringsplanen for Skøyen. Videre tilrår Samferdselsdepartementet at områdeplanen sendes tilbake for ny behandling i Oslo kommune, og bearbeides mer i samråd med transportetatene og andre interessenters merknader og sendes på ny høring før endelig vedtak.

Med hilsen

Ingun Hagesveen (e.f.)
avdelingsdirektør

Lars Krogset
underdirektør

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Kopi
Jernbanedirektoratet
Statens vegvesen