



SAMMEN UTVIKLER VI OSLO

Oslo 6. juni 2024

Til:

Samferdselsminister Jon-Ivar Nygård (A)  
Kommunal- og moderniseringsminister Erling Sande (SP)

*Kopi:*

*Byrådsleder i Oslo Eirik Solberg (H), Byråd for Byutvikling i Oslo James S. Lorentzen (H), gruppeledere i Oslo bystyre; Merete Agerbak-Jensen (H), Marthe Scharning Lund (A), Sirin H. Stav (MDG), Sunniva E. Holmås (SV), Anna Dåsnes (V), Siavash Mobasheri (R), Magnus Birkelund (F), Øyvind Håbrekke (KrF), Geir lippestad (S) og Lars Petter Solås (uavh.), og leder for KS Storbymnettverk Lisbeth Hammer Krogh (ordfører i Bærum kommune).*

**Statens Vegvesens praksis i Fiskebrygga-saken setter byutvikling i norske byer i fare;  
Statens Vegvesen må bli en medspiller ikke en motspiller når vi skal utvikle norske byer.**

Kjære Statsråder,

Det er gjort kjent blant annet gjennom spørsmål fra Stortinget og dekning i flere mediekanaler at byutviklingsprosjektet «Fiskebrygga» i Oslo, vedtatt av et enstemmig bystyre i Oslo uten innsigelser, nylig er stanset av Statens Vegvesen (SVV). Jeg henvender meg til Statsråd Nygård for din rolle som ansvarlig eier av Statens Vegvesen, og til Statsråd Sande for din rolle som ansvarlig for plan- og bygningsloven og lokalforvaltning.

Som leder for OMA – med over 120 medlemmer av grunneiere, arkitektfirmaer og urbanister i Oslo-regionen – og tidligere Byråd for byutvikling i Oslo, ser jeg med alvorlig bekymring på utviklingen i denne saken og hvilken presedens som skapes for byutvikling i Oslo og norske byer.

Vi lever i en tid med økende urbanisering og hvor statlige føringer pålegger kommunene å utvikle byområder med en effektiv arealbruk, å fortette ved knutepunkt, og å sørge for at trafikkvekst tas med kollektiv, sykkel og gange. Det innebærer ofte utvikling ved, inntil eller over SVVs veianlegg, med forslag om for eksempel nedsenkninger og lokk, justering av veier, og bygging over jernbanespor, for å skape bedre byer og utnytte areal effektivt. Slike utviklingsprosjekter er ofte komplekse, dyre og innebærer stor risiko for utviklere.

Det er en forutsetning for at byutvikling skal kunne finne sted i slike situasjoner, at man kan stole på at statlige aktører som SVV står ved de løsninger man blir enige om i en planprosess og respekterer demokratisk fattede vedtak.

De samfunnsøkonomiske kostnadene ved at statlige aktører som SVV opptrer på denne måten er store. Unødvendige prosesser med forlenget saksbehandlingstid og økt utviklingsrisiko, er enormt kostnadsdrivende både for utbygger og samfunnet, og setter ønsket fremtidig byutvikling i fare bl.a. i store områder som Hovinbyen. Videre går lokalbefolkningen glipp av prosjekter som innebærer byreparasjon, bedre bomiljøer, triveligere byer og flere arbeidsplasser som bidrar til Norges konkurransekraft.

Fiskebrygga-saken er prinsipiell. SVVs praksis i Fiskebrygga-saken setter byutviklingen i norske byer i fare. Eksempelet Hovinbyen illustrerer hvor potensielt skadelig SVVs praksis i Fiskebrygga-saken kan være. Hovinbyen er Oslos største byutviklingsområde, med et potensial på opptil 30 – 40 000 boliger (80 000 innbyggere) og 120 000 arbeidsplasser i løpet av 30-40 år. Oslos politikere har vedtatt at hele dette området nederst i Groruddalen skal transformeres fra tidligere tiders næringsvirksomhet og en utflytende og bilbasert struktur, til tett by med bykvaliteter, gatestruktur, tilrettelegging for gange og sykkel, kollektivtrafikk, nye parker, og sosial infrastruktur som skoler, barnehager og idrettsanlegg. Alt dette skal skje i et område med et nettverk av store statlige veier, som E6, Ring 3 og Riksvei 4. Hvis utviklere i Hovinbyen ikke kan stole på vedtakene som gjøres underveis, fordi veimyndighetene kan finne på å gå tilbake på enkeltsaker og reguleringer, slik vi ser i Fiskebrygga-saken, vil det potensielt kunne torpedere hele Hovinby-planen og lignende planer i norske byer.

### Om Fiskebrygga-prosjektet

Hav Eiendom har siden 2013 forberedt prosjektet «Fiskebrygga». Fiskebrygga er et stort utbyggingsprosjekt som legger til rette for 1 500-1 700 arbeidsplasser med servering på plannivå, og kontorarbeidsplasser i de resterende etasjene. I dag er dette en grå tomt bestående av asfalt og parkeringsplasser; en barriere mellom Bjørvika og Kvadraturen. Ved å realisere prosjektet kan områder bindes sammen, og det kan skapes et byliv i nær gåavstand til landets største sentralstasjon.

Med gangavstand til Oslo S legger prosjektet godt til rette for at flere kan ta arbeidsreiser med kollektivtrafikk. Dette er en type utviklingsprosjekt med positiv klimaeffekt, som Regjeringen har gitt mange styringssignaler om skal prioriteres, inkludert i SVVs tildelingsbrev.

Fiskebrygga-prosjektet har så, etter gyldig vedtak i bystyret i henhold til Plan- og bygningsloven, blitt forsøkt stanset av Statens Vegvesen, ved å bruke Veglovens §57. Vegvesenet har hele tiden vært godt kjent med prosjektet og hadde i 2022, da Oslo Bystyre enstemmig vedtok prosjektet, trukket sin innsigelse. Det er vanskelig å se hvordan det skal ha vært noen vesentlige endringer i prosjektet som medfører at Vegvesenet har et lovlig

grunnlag for å nekte å finne praktiske løsninger for etableringen av et 43 meter forlengelse av eksisterende tunellstruktur.

Vi i OMA registrerer for øvrig at SVV i vårt naboland Sverige har funnet gode løsninger sammen med blant annet Stockholm kommune for om å etablere «Hagastaden» med 50 000 arbeidsplasser og 6 000 boliger, nettopp med utgangspunkt i næringsbygg og bebyggelse over motorvei og togbane. Fiskebrygga er et langt mindre omfattende prosjekt enn Hagastaden, og det gjør SVVs motstand vanskelig å forstå.

Vegvesenet har blitt imøtekommet i prosessen og har trukket innsigelsene sine på bakgrunn av tilpassinger avtalt med Hav Eiendom og Oslo Bystyre. Reguleringsplanen har så blitt vedtatt i Oslo Bystyre. I enhver ordinær demokratisk og faglig forankret prosess hadde dette vært tilstrekkelig grunnlag for å initiere en utbyggingsavtale, og igangsette bygging.

Det fremstår uholdbart at Statens Vegvesen opererer på denne måten, og det skaper stor uro blant byutviklere i Oslo og hele landet. «En skandale i offentlig saksbehandling og byutvikling», har for eksempel Geir Haaversen i arkitektkontoret A-Lab uttalt.

#### Hvilken politikk står regjeringen for?

Det fremstår svært spesielt at SVV stanser et demokratisk vedtatt prosjekt i Oslo, som har fulgt prosessene i Plan- og bygningsloven, og hvor SVV tidligere har trukket sin innsigelse. Det har ikke dukket opp nye forhold, som kan forsvare dette. Statlige aktører som SVV må følge spillereglene for demokratisk by- og stedsutvikling i Oslo og alle andre kommuner i landet. Å underkjenne lokaldemokratiske reguleringsvedtak er ikke i tråd med ånden i Hurdalserklæringen.

Fiskebrygga er en viktig brikke i utviklingen av Fjordbyen i Oslo. Avslutningsvis vil jeg minne om at suksessen i Fjordbyen og Bjørvika nettopp er et resultat av tett samarbeid mellom stat, kommune og grunneiere. Planene for Fjordbyen i Oslo ble startet i år 2000 og har vært drevet frem av et bredt flertall i Oslo bystyre. Arbeiderpartiet har spilt en viktig rolle. Det var Brit Hildeng fra Arbeiderpartiet som i sin tid sørget for å flytte Operaen til Bjørvika og det var Arbeiderpartiets Raymond Johansen som var byrådsleder da Fiskebrygga ble vedtatt av et enstemmig Oslo Bystyre – også med støtte fra Senterpartiet. Det var ikke uten grunn at Oslo Arbeiderparti kunne fokusere på Fjordbyen i sin valgkamp i 2023.

Mange i Oslo håper nå at Regjeringen vil vise sitt engasjement for lokaldemokrati i en Oslo-sak og at Arbeiderpartiet vil videreføre sitt engasjement i Fjordbyen, gjennom å ta politisk styring overfor SVV i denne saken.

Det er svært viktig at SVV nå stopper blokkeringen av Fiskebrygga-prosjektet. Videre bør det gis et tydelig signal om at SVV må bli en medspiller som engasjerer seg gjennom løsningsorientert dialog i utvikling av norske byer i tråd med nasjonale mål, og ikke en motspiller som utelukkende forsvarer snevre sektorinteresser i saker som berører SVVs

veier. SVV bør få et styringssignal om at man skal bidra til å forløse byutvikling i tråd med overordnede politiske mål i byene våre, og å stå ved fattede vedtak.

Med vennlig hilsen,

*Rasmus Reinvang*

Rasmus Reinvang  
Administrerende direktør  
Oslo Metropolitan Area (OMA)  
Universitetsgata 2, 0164 Oslo