



DET KONGELIGE ARBEIDS-  
OG ADMINISTRASJONSDEPARTEMENT

# St.meld. nr. 28

(2001-2002)

---

## Utvikling av Bjørvika

*Tilråding fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet av  
26. april 2002,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

## 1 Innledning

Utredning av byutvikling i Bjørvika–Bispevika har pågått mer eller mindre kontinuerlig i 20 år. I kommunedelplan for Oslos sentrale sjøside av 1988 vedtok Oslo kommune at området skal omdisponeres fra havneområde til område for byutvikling. Utvikling av Bjørvika–Bispevika forutsetter at veisystemet legges om. Riksveiprojektet i Bjørvika er en del av Oslopakke 1 som ble behandlet av Stortinget allerede i 1988. Senere har Stortinget gitt sin tilslutning til prosjektet i forbindelse med veg- og vegtrafikkplanen for 1998–2007 og Nasjonal transportplan for 2002–2011.

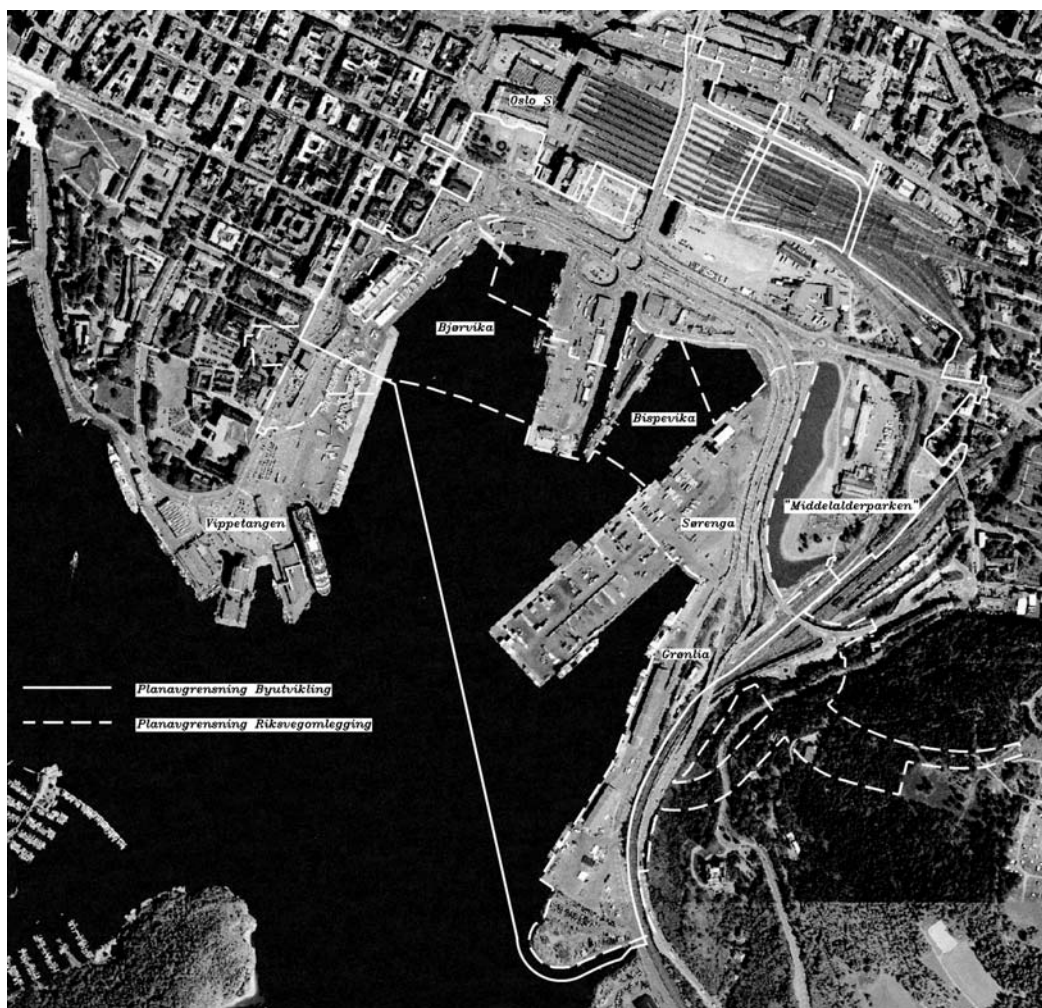
Våren 1999 vedtok Stortinget at *«det bygges et nytt operahus med lokalisering i Bjørvika. Operahusprosjektet gjennomføres uavhengig av den videre vei- og byutvikling og med basis i en særskilt reguleringsplan»*. Forprosjektet for operahusprosjektet er nå ferdigstilt og Regjeringen fremmet 15. mars i år St.prp. nr. 48 (2001–2002) Nytt operahus i Bjørvika. Saken ligger nå til behandling i Stortinget.

I juli 2001 ble det inngått en avtale mellom Staten, Oslo kommune og grunneierne om å forhandle om et felles eiendomsselskap for alle Bjørvika-områdets utviklede arealer under forutsetning om en prosess som sikret nødvendig avklaring av rammebetingelser i form av bidrag til infrastruktur og fremdrift for den infrastrukturuomleggingen som er nødvendig for å utvikle området. I kapittel 4 redegjøres det for den enighet det nå er om å etablere et selskap mellom grunneierne og et eget infrastrukturselskap eid av dette. Dessuten redegjøres det for hvilke forslag regjeringen arbeider med å fremme for Stortinget når det gjelder finansiering av riksveiomleggingen og håndtering av eiendomsforhold og begrensninger på disse i området.

Regjeringen vil se andre prosjekter i Oslo-regionen og realisering av disse i lys av regjeringens målsetting om at Oslo-regionen ikke skal vokse raskere enn, og på bekostning av resten av landet.

## 2 Byutvikling og reguleringsplanarbeidet

Grunnlaget for den pågående reguleringsplanleggingen i Bjørvika, ble allerede avtegnet i idékonkurransen «Byen og fjorden – Oslo år 2000» som ble utlyst i 1982. Planlegging og utredning vedrørende byutvikling og senketunnel har pågått mer eller mindre kontinuerlig siden denne konkurransen.



Figur 2.1 Omfanget av Bjørvikaområdet.

I mars 1999 uttalte Oslo kommune seg til konsekvensutredning for E18 mellom Festningstunnelen og Ekebergstunnelen. Konsekvensutredningen dekker også byutvikling i Bjørvika–Bispevika. Kommunen mente at vegalternativet med senketunnel med kryss på Sørenga og ved Havelageret (alternativ D2; se kapittel 3.2) skulle legges til grunn for den videre planleggingen. Oppstart av reguleringsplanarbeidet for hele Bjørvika–Bispevika-området inkludert senketunnel med kryss, ble kunngjort 19.04.1999. Det utarbeides en reguleringsplan for riksveganlegget og en for byutviklingen i Bjørvika–Bispevika, men disse samordnes i tid og saksfremstilling. Nytt operahus i Bjørvika inngår som en premiss for planarbeidet. NSB BA Eiendom kunngjorde også

19.04.1999 oppstart av reguleringsplanarbeidet for utvikling av arealene mellom sporområdet på nordsiden av Oslo S og Schweigaardsgate. Planen har viktige forbindelser med reguleringsplanen for Bjørvika–Bispevika, og de søkes derfor lagt ut til offentlig ettersyn samtidig.

## **2.1 Premisser for arbeidet og organisering**

---

Oslo bystyres vedtak om kommunedelplan for indre by (02.12.1998), Kommuneplan 2000 (08.12.1999) og Fjordbyen (19.01.2000) representerer viktige politiske premisser og føringer av betydning for pågående reguleringsplanlegging. Det samme gjelder parallelloppdragene for Bjørvika–Bispevika som ble gjennomført i perioden mai–september 2000 av fire norske og internasjonale konsulentgrupper. Statens vegvesen Oslo, Statsbygg, NSB BA Eiendom og Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten gjennomførte og finansierte parallelloppdragene. Oppdragsgiverne vurderte og evaluerte i fellesskap de fire forslagene. Omforente konklusjoner av evalueringsarbeidet forelå 30.11.2000 i en egen evalueringsrapport. Denne utgjør grunnlaget for pågående planlegging.

Reguleringsplanarbeidet har en meget høy grad av kompleksitet både organisatorisk og planfaglig. Bjørvika er et sammensatt område med en rekke elementer, strukturer og kontekster som legger føringer for planarbeidet. Dette har gjort det nødvendig å igangsette et stort antall delutredninger for å belyse aktuelle problemstillinger. Sammensyningen av disse delutredningene til en god helhetsplan, er i seg selv en utfordring.

Utarbeidelse av reguleringsplan for byutvikling i Bjørvika–Bispevika skjer i et samarbeid mellom Oslo kommune, veimyndighetene og grunneierne:

- Statens vegvesen Oslo
- Statsbygg
- ROM Eiendomsutvikling AS (tidl. NSB BA Eiendom)
- Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelse-setaten og Oslo Havnevesen.

Målsettingen er å kunne utarbeide et forslag til reguleringsplan for byutviklingen som alle fire parter kan stille seg bak som forslagsstillere. Reguleringsplanarbeidet organiseres som et prosjekt ledet av Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune som også er planmyndighet.

Dersom samarbeidet ikke skulle føre frem til et omforent forslag, kan en eller flere av partene fremme et eget planalternativ og få lagt dette ut til offentlig ettersyn.

## **2.2 Bystyrets rammevedtak**

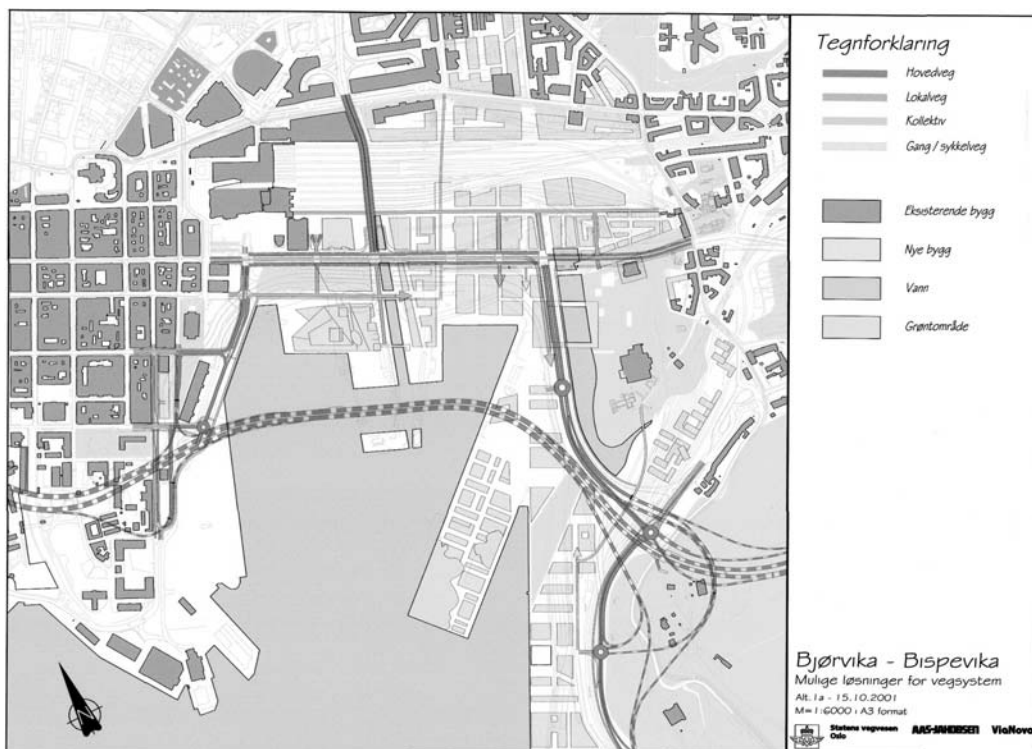
---

Basert på ovennevnte omforente anbefalinger fra parallelloppdragene, utarbeidet Plan- og bygningsetaten et forslag til rammeplan som sammen med evalueringsrapporten ble lagt ut til offentlig ettersyn februar og mars 2001. For å understreke at anbefalingene skilte seg fra de fire parallelloppdragene, ble de lansert som 'det femte forslaget'.

Bystyret behandlet saken «Byutvikling i Bjørvika–Bispevika; grunnlag for videre planarbeid» 28.11.2001. Hovedtrekkene i Plan- og bygningsetatens vurdering og konklusjon basert på vurderingene i evalueringsrapporten ble ved-

tatt lagt til grunn for det videre arbeidet. Disse hovedtrekkene omfatter blant annet:

- Den nye bydelen er inndelt i fire områder med hver sin rolle, funksjonelle profil og arkitektoniske karakter.
  - Området vest for Akerselva er funksjonelt og arkitektonisk en utvidelse av bysenteret. Operaen innerst i Bjørvika, gir premisser for utbyggingen.
  - Området omkring Bispevika har et sammensatt program. Mot sporområdene er det preget av tung næringsbebyggelse, mot sjøen boliger.
  - Gamlebyen med Middelalderparken videreutvikles gjennom en moderat fortetting og reparasjon ut fra de historiske strukturene og kulturlagenes premisser. En egen tomt for Universitetets kulturhistoriske museer skal settes av i tilknytning til Middelalderparken.
  - En løsning med Sørengakrysset i hovedsak i fjell, åpner for en lineær byutvikling fra innerst i Bispevika og sørover langs Ekeberg.
- Bygningsvolumene utføres i stigende høyde fra fjorden mot sporområdet der byggehøyden kan være inntil 12 etasjer.
- Det legges til rette for et levende byliv basert på tradisjonelle bygater med gode forhold for fotgjengere.
- Det stilles strenge estetiske krav til utforming av utearealer, gater og bygninger.
- En sammenhengende offentlig tilgjengelig kaifront / havnepromenade knytter den nye bydelen til fjorden.
- Det foreslås opparbeidet en opplevelsesrik sekvens av byrom og parker i øst-vestretningen, samtidig som byrom i nord-sør-retning gis en overordnet strukturerende virkning.
- Den nye bydelen skal tilføre nabobydelene nye kvaliteter og gi disse tilgang til fjorden.
- Det bør tidligst mulig etableres en veg- og gangforbindelse på tvers av sporområdet, og en østre stasjonsinngang til Oslo S må inngå i reguleringssplanen.
- Parkeringsdekningen skal holdes på et lavt nivå ut fra områdets sentrale beliggenhet og særlig høye kollektivdekning.



Figur 2.2 Illustrasjon som viser hvordan Bjørvikaområdet kan se ut med de premisser Bystyret har lagt til grunn i sitt vedtak av 28. november 2001.

Bystyret fattet i tillegg blant annet et viktig vedtak om at planområdet skal utvides sørover slik at det også dekker Sørengautstikkeren og Grønliå som et ledd i realiseringen av visjonen om Fjordbyen. Det gir et planområde på ca 700 daa med et samlet utbyggingspotensiale på ca 900.000m<sup>2</sup> – noe som omtrent representerer en fordobling av utbyggingspotensialet i forhold til det opprinnelige planområdet. Innenfor dette planområdet skal det bygges ut minimum 4–5000 boliger med tilhørende service og sosial infrastruktur.

Bystyret legger til grunn at området skal være stort nok til å finansiere «..mest mulig av infrastruktur, veier og tunneler, parker og fellesområder», og «utbyggerne i området må forpliktes i forhold til reguleringsplaner slik at finansieringen av fellestiltak kan sikres».

Generelt reflekterer vedtakene meget høye ambisjoner om en byutvikling av høy kvalitet basert på prinsipper om bærekraft med målsettinger om blant annet bruk av alternative energikilder og balanse i forbruk/produksjon av energi. Det søkes blant annet også en tilrettelegging for sosial boligbygging og en andel på minimum 10 % utleieboliger for ungdom.

### 2.3 Ambisjoner og gjennomførbarhet

Som det fremgår ovenfor, har saken hatt en lang og grundig politisk behandling i Oslo kommune. Allikevel må det antas at de politiske ambisjonene for Bjørvika er under kontinuerlig utvikling.

For å øke sannsynligheten for vellykket resultat i Bjørvika, må planlegging og økonomi vurderes sammen, og det må skapes organisatoriske løsninger

som sikrer reelle prosesser fremover i en skrittvis løsning som er kvalitativt god, gjennomførbar og som oppleves rettferdig av alle parter, inklusive befolkningen.

I arbeidet med reguleringsplanen har det til nå vært forutsatt at området skal utvikles med en tidshorisont på 20–25 år. For å øke utbyggers mulighet til å bære infrastrukturkostnadene i området aksepterer byrådet at området utvikles over en tidshorisont på maksimalt 10–12 år.

Det har til nå vært forutsatt at reguleringsplanen skal legges ut til offentlig ettersyn i slutten av mai 2002. På grunn av arbeidets kompleksitet og omfang vil utkast til reguleringsplan etter all sannsynlighet ikke bli lagt ut før i slutten av juni i år. Det er forutsatt at vedtatt og stadfestet reguleringsplan skal foreligge våren 2003.

## 3 Riksveiomlegging i Bjørvikaområdet

### 3.1 Veiprojektet som forutsetning for byutvikling

---

Bjørvikaområdet er et viktig knutepunkt mellom Ev 18, rv 4, rv 190 (Ekeberg-tunnelen), Ring 1, Oslo sentralstasjon og Oslo havn. Ev 18 har i dag en trafikkbelastning på ca 100.000 kjøretøy pr. døgn og utgjør en betydelig barriere mellom byen og fjorden. I tillegg består området av store havne- og jernbanarealer. Området er støybelastet og er utsatt for relativt høye konsentrasjoner av luftforurensing.

Med Ev 18 i tunnel vil 75–80 % av trafikken på nåværende Ev 18 flyttes til tunnelen, og store arealer frigjøres til byutvikling. Dagens miljøforhold og trafikkbelastning gjør at bare begrensede områder kan bygges ut før tunnelen er på plass.

Hovedmålet med ny Ev 18 i Bjørvika er å legge til rette for byutvikling og å etablere et bedre og sikrere transportsystem. Ny Ev 18 bidrar til å rydde opp i området og skape mer miljøvennlige løsninger.

### 3.2 Bakgrunn for hovedalternativer

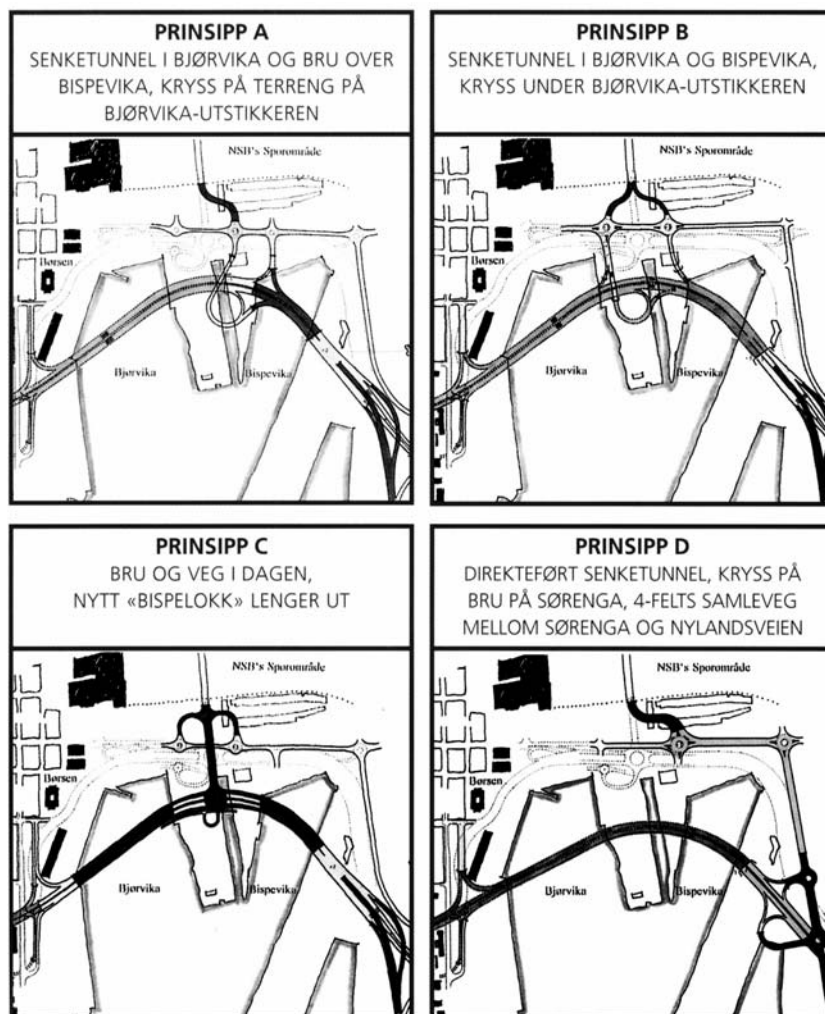
---

Tunnel under Bjørvika inngår som en del av Oslopakke 1 (St.prp. nr. 96 (1987–88)). Da Festningstunnelen ble planlagt lå en videreføring under Bjørvika fram til Bispelokket inne som en senere utbyggingsetappe. Festningstunnelen ble åpnet i 1990. Reguleringsplanen for Ekeberg-tunnelen fra 1992 gav føringer for videreføring av ny E18 lenger sør enn i tidligere planer via Bispegata.

I melding i henhold til plan- og bygningsloven av 1994 for Ev 18, er vist 4 hovedprinsipper for riksvegomleggingen:

- *Prinsipp A: Senketunnel i Bjørvika, bro over Bispevika, kryss på terreng på Bjørvikautstikkeren.*
- *Prinsipp B: Senketunn el i Bjørvika og Bispevika. Kryss under Bjørvika-utstikkeren.*
- *Prinsipp C: Bro og veg i dagen. Nytt «Bispelokk» lenger ut.*
- *Prinsipp D: Direkteført senketunnel. Kryss på bru på Sørenga, 4-felts samleveg mellom Sørenga og Nylandsveien.*





Figur 3.1 Illustrasjon av de 4 alternativene for riksveiomlegging vurdert i melding av 1994 i henhold til plan- og bygningsloven.

Prinsipp A og C med bro ble vurdert å bryte med vesentlige byplanmessige kriterier som kontakt mellom by og fjord og frihet til arealutvikling (blant annet på grunn av støy og luftforurensning), og ble ikke sluttført i konsekvensutredningene fra 1996 og 1998. Vegdirektoratet godkjente konsekvensutredningen i desember 1999, men vraket prinsipp B av sikkerhetsmessige årsaker. En stod da tilbake med prinsipp D som grunnlag for videre planlegging.

### 3.3 Forutsetninger i Nasjonal transportplan 2002–2011 (St.meld. nr. 46 (1999–2000))

I Nasjonal transportplan 2002–2011 (NTP) slås det fast at prosjektet er et byutviklingsprosjekt som har relativt liten betydning for trafikkavviklingen. Det forutsettes at verdiøkningen som vil komme på frigjorte arealer i Bjørvika skal inngå i finansieringen av vegutbyggingen. Samferdselsdepartementet har ønsket en samlet finansieringsplan før det tas endelig stilling til prioriteringen av prosjektet. I NTP er det lagt til grunn 500 mill kr i statlige midler, 350 mill

kr i bompenger, og 150 mill kr fra Oslo kommune. Det antydes eventuell anleggstart i perioden 2002–2005 med fullføring i perioden 2006–2011.

### 3.4 Prosess for reguleringsplanarbeidet

Med bakgrunn i prinsipp D fra konsekvensutredningen fra 1999 ble et forslag til reguleringsplan for etappe 1 av veganlegget lagt ut til offentlig ettersyn sommeren 2000. Nye ideer for byutvikling og endrede rammebetingelser for havnearealer medførte at forslaget til reguleringsplan ikke ble behandlet videre. Statens vegvesen utarbeidet en alternativ løsning for Sørengakrysset der store deler av krysset er foreslått lagt i tunneler. Denne løsningen har klare fordeler for byutvikling, men bidrar til høyere kostnader. Det vil dessuten føre til at tunnelsystemet i Oslo blir mer komplisert med hensyn på drift og sikkerhet, jf. nærmere omtale i pkt. 3.5.1.

Planen for Ev 18 samkjøres i tid med reguleringsplanen for byutviklingssområdet Bjørvika/Bispevika inklusive Sørengautstikkeren og Grønlikaia. I henhold til foreløpig fremdriftsplan for arbeidet skal reguleringsplanene legges ut til offentlig høring i juni 2002 med intensjon om at stadfestet regulering skal foreligge første kvartal 2003.



*Figur 3.2 Skisse av mulig forslag til nytt veisystem i Bjørvikaområdet.*

### **3.5 Beskrivelse av løsning**

---

#### *Etappe 1 – tunnel og kryss ved Havnelageret og Sørenga*

Den nye Ev18 går i en 6-felts tunnel under Bjørvika og Bispevika og knytter sammen Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen. Total lengde vil bli ca 1150 m, derav ca 650 m som senketunnel. Ved Havnelageret anlegges et kryss som gir atkomst til Kvadraturen, Oslo S, ny bydel og rv 4. På Sørenga anlegges et kryss som knytter sammen Ev 18, rv 190 (Ekeberg tunnelen), Sørengaområdet og gir atkomst til den nye bydelen og Ring 1. I forhold til tidligere planforslag er en stor del av Sørengakrysset anlagt i tunneler.

#### *Etappe 2 – riksveier i byutviklingsområdet.*

Etappe 2 består i gater fra Sørengakrysset og Havnelagerkrysset fram til Nyland allé som blir en viktig øst/vest-forbindelse i bydelen. Nyland allé planlegges med tilstrekkelig antall felt for å sikre fremkommelighet for kollektivtrafikk og biltrafikk, samt omkjøring ved stengte tunneler. Bispeløkket rives og rv 4 Nylandsveien senkes ned til kryss i plan med Nyland allé. For å avlaste byutviklingsområdet for trafikk bygges en Østre tangent som er en ny forbindelse over sporområdene på Oslo S, fram til Schweigaardsgate og Ring 1.

#### **3.5.1 Sikkerhet i veg-/tunnelsystemet**

Bjørvikatunnelen binder sammen Festningstunnelen og Ekeberg tunnelen. Sammen med Svartdalstunnelen får man et sammenhengende, høytrafikkert tunnelsystem på ca 6 km fra Framnes til Ryen. Vegprosjektet kan ut fra stor trafikk og mange vanskelige tekniske forhold karakteriseres som et meget komplisert vegtrafikkanlegg innebygd i fjell og betongkonstruksjoner.

Statens vegvesen har etter samråd med Direktoratet for brann og elsikkerhet kommet til at det bør etableres en åpning i tunnelsystemet på Sørenga slik at en får to tunnelsystemer i forhold til ventilasjon og styring. En slik løsning med dagsone på Sørenga, omtrent midt i tunnelsystemet, vil derfor bli innarbeidet i planen. Atkomstmulighetene for redningskjøretøyer og effektive redningsmuligheter for personell/trafikanter i tillegg til eksisterende veg/tunnelløp, skal vurderes spesielt i tilknytning til utforming av det åpne området. Det er ikke avklart hvor store arealer en slik dagsone vil kreve. Det forutsettes også at det blir sikret tilstrekkelige omkjøringsmuligheter ved eventuell stenging av tunnelen.

#### **3.5.2 Prosjektets størrelse og kompleksitet**

Siden fjellet ligger dypt i området er det valgt en løsning med senketunnel. Senketunnelen består av 6 betongelementer som bygges i en dokk, slepes til anlegget, senkes og monteres på bunnen. Senketunnel er ikke bygget før i Norge, mens det i utlandet er bygget mer enn 100 tunneler av denne typen. Prosjektet vil i hovedsak bygge på kjent teknologi, men vil være svært komplekst for anlegg og drift. Det skal avvikles stor trafikk i anleggsperioden med mange aktører og forskjellig aktivitet i området samtidig. Det er dårlige grun-

forhold, forurensing i grunnen, komplisert system for trafikkstyring og behov for omlegging av infrastruktur. For driftsperioden er omfattende ventilasjon og sikkerhet den store utfordringen. Statens Vegvesen arbeider med disse problemstillingene som en del av planleggings- og prosjekteringsarbeidet som pågår.

### **3.5.3 Kostnader og usikkerhet**

Siden løsningene for veisystemet har vært under kontinuerlig utvikling siden 2000 finnes det ikke noe nøyaktig kostnadsoverslag. Kostnadene er på nåværende stadium vurdert til å ligge innenfor en ramme på 2.400–3.200 mill kr (2001 prisnivå) hensyntatt usikkerheten beskrevet foran. Kostnader til Østre tangent som vil ligge på om lag 100 millioner kroner og grunnerverv/erstatninger er ikke iberegnet. Det er dessuten ikke tatt stilling til hvor stor del av veiene i området som skal være riksveier. I forhold til dagens riksveiarealer tilsvarende ca. 110 daa vil fremtidige riksveiarealer kunne utgjøre et sted mellom 50 og 100 daa.

Usikkerheter i kostnadsoverslaget har sammenheng med at det ikke finnes godkjente planer, manglende detaljeringsgrad, omfang av framtidig riksvegnett, markedssituasjon når anbud innhentes, miljøkrav, massehåndtering, uavklarte forhold mot byutvikling m. m.

Det er forventet at usikkerheten i overslaget vil bli redusert til et nivå på om lag 10 prosent når det foreligger godkjente og detaljerte planer og når ekstern kvalitetssikring av vegprosjektet er gjennomført.

### **3.5.4 Videre framdrift i veiprojektet**

I forhold til den fremdrift som er skissert i Stortingsproposisjon nr. 48 (2001–2002) om nytt operahus i Oslo ligger det an til at tidspunktet for når reguleringsplanene for veiomlegging og byutvikling legges ut til offentlig høring forskyves noe, men uten at dette får konsekvenser for den videre prosess.

Offentlig ettersyn: juni–september 2002

Vedtatte reguleringsplaner: tidligst våren 2003

Utsendelse av anbud inkl. godkjenning i VD: tidligst høsten 2004

Anleggstart, etappe 1: tidligst 2005

Etappe 1 ferdig: tidligst 2010

Etappe 2 ferdig: tidligst 2012

## **4 Eiendomsselskap og finansiering av infrastrukturuomlegging**

### **4.1 Innledning**

---

Det er særlig fire forhold knyttet til dagens rammevilkår og organisering som vanskeliggjør realisering av byutviklingen i Bjørvika-området:

- Finansiering av riksveiomleggingen med en tung andel finansiert av grunneierne
- Oslo havnevesens mulighet til å kunne utvikle eiendom innenfor dagens havne- og farvannslov
- Fragmentert eierstruktur og organisering
- Lang gjennomføringstid for utbyggingen

For å få til en løsning har regjeringen lagt vekt på at statens rolle skal avgrenses til å dreie seg om det finansielle og gjennomføringsmessige ansvar for riksveiomleggingen, samtidig som man legger forholdene til rette for at havne- og farvannslovens bestemmelser ikke skal hindre utvikling av området. Samtidig har det vært arbeidet aktivt for å få til en organisering av arbeidet som er mest mulig fornuftig i forhold til ønsket om en helhetlig utvikling av området, samtidig som organiseringen bidrar til mest mulig kostnadseffektive løsninger.

### **4.2 Finansiering av riksveiomleggingen**

---

Når det gjelder finansiering av riksveiomleggingen vurderer regjeringen det dit hen at grunneierne ikke har mulighet til å finansiere store deler av denne, samtidig som de ilegges ansvaret for å finansiere annen infrastruktur i området når dette sees i sammenheng med kostnader og risiko knyttet til vanskelige grunnforhold, forurensning, omfang av kulturminner og reguleringsmyndighetens ønske om høy standard på infrastruktur som skal dekkes av utbygger. Med dette som utgangspunkt mener regjeringen at staten og bilistene må ta hovedansvaret for finansiering av riksveiomleggingen, samtidig som dette ikke går ut over satsing på andre veiprosjekter utenfor Oslo-området. Det forutsettes at inntekter ved salg av dagens riksveiarealer benyttes til finansiering av omleggingen, og at grunneierne stiller ny veigrunn til riksvei vederlagsfritt til rådighet. Oslo kommune har signalisert at de vil godta dette og at de vil bevilge 150 millioner kroner til riksveiomleggingen.

Ut fra de beregninger som nå foreligger, med en foreløpig anslått kostnad for riksveiomleggingen på 2,8 milliarder kroner inklusive Østre tangent vil regjeringen foreslå at 350 millioner bevilges over statsbudsjettet innenfor NTP-rammen. Disse midlene er begrunnet ut fra at det gir bedret transportøkonomi. Det forutsettes at det bevilges ytterligere 800 millioner kroner som kommer som et særskilt tillegg til veibudsjettet uten at dette går på bekostning av NTP-rammen. Dette betyr at bevilgningen som taes over NTP-rammen reduseres i forhold til de tidligere forutsatte 500 millioner kronene, og at

dette kompenseres med et høyere statlig bidrag og en høyere andel brukerfinansiering. Økt statlig innsats begrunnes med opprydding i området etter statlige båndlegging, betaling for forurensning av sentralt by- og hovedstadsområde og et løft for utvikling av byen og hovedstaden.

Brukerfinansiering på totalt 1,2 milliard kroner inndeckes delvis av midler fra bompengeringen, som det er avsatt 350 millioner kroner til i henhold til NTP. De resterende 850 millioner kronene dekkes inn som en del av en lokalt initiert brukerfinansiering.

Regjeringen vil når saken senere fremmes for Stortinget foreslå at midlene til veiprojektet budsjetteres på egen post i Statsbudsjettet. Det forutsettes at eventuelle kostnadsøkninger knyttet til veiomleggingen også må komme som tillegg til NTP-rammen.

Foreløpig anslått kostnad for riksveiomlegging 2800 mill. kr.

Over statsbudsjettet 1150 mill. kr.

Brukerfinansiering 1200 mill. kr.

Salg av dagens riksveiarealer 300 mill. kr.

Tilskudd fra Oslo kommune 150 mill. kr.

### **4.3 Oslo havnevesen og utvikling av havneeiendommer**

---

En betydelig del av arealet som forutsettes utviklet og utbygget disponeres i dag til havneformål. I henhold til havne- og farvannsloven skal havnevesenets verdier, som er finansiert av havneavgifter, utnyttes til havneformål.

Regjeringen mener det i dag vil være problematisk å avhende havnevesenets eiendom i Bjørvika til en akseptabel pris i forhold til de betydelige investeringer Oslo havnevesen står overfor både på kort og lang sikt. Det dreier seg om investeringsbehov knyttet til utvikling av en midlertidig havneløsning frem til og med 2012 og utvikling av en permanent havneløsning i indre Oslofjord som i henhold til vedtak av Oslo Bystyre forutsettes lagt utenfor Oslo. For å realisere utviklingen i Bjørvika mener regjeringen derfor at man må finne frem til en løsning på hvordan havnevesenets eiendommer kan håndteres i dette området.

På denne bakgrunn mener regjeringen Oslo Havn må tillates å opptre som ordinær grunneier for slik å kunne realisere den potensielle verdi eiendommene har, forutsatt at dette skjer uten risiko for den øvrige havnevirksomheten. Som det redegjøres for i kapittel 5 arbeider regjeringen med et forslag til særlov for Oslo havnevesens forvaltning av eiendommer i Bjørvika-området som vil tillate havnevesenet å skille ut disse eiendommene i et eget AS. Regjeringen forutsetter at løsningen av spørsmålet i denne sak, grunnet statens spesielle behov for å få området utviklet ikke skal skape presedens for liknende saker.

For å få enighet om en utskilling av havnevesenets eiendommer i et eget selskap, blant annet for å sikre at eventuelle økonomiske problemer knyttet til utviklingen av disse eiendommene ikke skal ramme havnevesenets evne til å løse sine oppgaver, har det vært nødvendig å komme til enighet om håndtering av skatte- og avgiftsspørsmål. Regjeringen forutsetter at valg av organisasjonsform ikke vil ha negative konsekvenser med hensyn til skatter og avgifter

for havnevesenet. På to punkter er det behov for en avklaring for å unngå ekstrabelastninger for det nye selskapet:

- Det ene punktet gjelder dokumentavgiften, som påløper for selskapet ved tinglysing av skjøte på de aktuelle grunnarealene. Dette blir en ren ekstrabelastning for prosjektet, og en ren ekstrainntekt for statskassen, sammenlignet med om havnevesenet hadde beholdt eierrettighetene i utviklingsperioden. Denne ekstrabelastning vil Regjeringen kompensere.
- Det andre punktet er skattemessige inngangsverdier på disse grunnarealene. Havnevesenets overføring av arealene til selskapet medfører ikke i seg selv noen inntektsskatt. Ved senere salg av arealer fra selskapet vil det bli en skattepliktig gevinst lik salgssummen minus inngangsverdi og aktiverte utviklingskostnader på det solgte areal. Fastsetting av en realistisk inngangsverdi blir dermed viktig for å sikre at den arealverdi som allerede er opparbeidet i havnevesenets eiertid ikke blir skattlagt ved slike senere salg fra selskapet. Det er de lokale likningsmyndigheter som fastsetter inngangsverdi. Selskapet vil ta kontakt med disse myndighetene med sikte på en slik realistisk verdsettelse. Regjeringen forutsetter at dette tema kan løses tilfredsstillende.

#### **4.4 Fragmentert eierstruktur og organisering**

---

Det er tre store eiere i området: Oslo kommune/Oslo Havnevesen, ROM Eiendomsutvikling AS (datterselskap av NSB BA med ansvar for alle NSBs driftsuavhengige eiendommer) og Oslo S Utvikling AS. I tillegg eier Statsbygg og Entra Eiendom to små tomter i tilknytning til Tollboden, og Jernbaneverket eier noen områder som i dag benyttes til sporområder.

I forhold til realisering av byutviklingen og å få til en helhetlig utvikling av området, har det vært en målsetting å få etablert et felles eiendomsselskap for området. Et slikt selskap skal blant annet sikre at det i planlegging av felles funksjoner legges vekt på helhetlige løsninger i stedet for at den enkelte grunneier arbeider for at egne eiendommer får høy utnyttelse og få eller ingen fellesfunksjoner.

I juli 2001 ble det inngått en avtale mellom staten, Oslo kommune og de store grunneierne om snarest å starte forhandlinger for å etablere et felles eiendomsselskap for Bjørvika-området. På bakgrunn av de vurderinger som er gjort foran om utbyggernes evne til å finansiere store deler av riksveiomleggingen med mer har regjeringen overfor partene skissert at staten kan ta et større finansielt ansvar for riksveiomleggingen og løse problemene knyttet til Oslo Havn. På denne bakgrunn er det enighet mellom grunneierne om å etablere et felles utviklingsselskap (Bjørvika utvikling AS) og et infrastrukturselskap eid av dette med det finansielle og gjennomføringsmessige ansvaret for tekniske infrastrukturoppgaver minus riksveiomlegging. Byrådet i Oslo har signalisert at Oslo kommune vil ta kostnadene knyttet til sosial infrastruktur. Bjørvika utvikling AS vil ha HAV Eiendom AS (som skal eie havnevesenets eiendommer i Bjørvika-området) og Oslo S Utvikling AS som aksjonærer. Det forutsettes at stat og kommune ikke deltar i disse selskapene, og at Bjørvika utvikling AS får forkjøpsrett til de nærmere bestemte eiendommer stat og kommune eier i området. Byrådet i Oslo kommune er innforstått med

dette. Regjeringen forutsetter at staten selger sine eiendommer i området til markedspris.

Bjørvika utbygging AS er fra grunneiernes side forutsatt eid 66 % av HAV Eiendom AS og 34 % av Oslo S Utvikling AS (som igjen er eid 50 % av Linstow AS og NSBs datterselskap Rom Eiendomsutvikling AS). Det er fra grunneiernes side en forutsetning at utbyggingspotensialet minst er i samme størrelsesorden som antydnet i Bystyrets rammevedtak for reguleringsplanarbeidet. Grunneierne legger til grunn at operaen og et statlig kulturhistorisk museum ikke skal dekke infrastrukturkostnader.

Infrastrukturselskapet forutsettes finansiert delvis av ansvarlige lån fra HAV Eiendom AS og Oslo kommune på 300 millioner kroner hver, og delvis av tilskudd fra grunneierne. Oslo kommune aksepterer å gi et slikt lån på markedsmessige vilkår forutsatt at det er i tråd med regelverket.

Framtidige salgsvederlag fra Filipstad og Vippetangen med fradrag for normale infrastrukturkostnader knyttet til disse eiendommene skal gå til havnekassen.

Det vises for øvrig til vedlegg 1 og 2 for nærmere omtale av kommunens og grunneiernes merknader og forutsetninger.



## 5 Særlov for Oslo havn

Etter dagens havnelov, lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann m.v., kan ikke havnestyret anvende havnekassen til annet enn havneformål. Havnens styring og organisering gjør det også vanskelig for havnen å gå inn i den type aktivitet som er nødvendig for utvikling av havnekassens eiendommer i Bjørvika. Loven må endres for å imøtekomme de utfordringer som er aktuelle for utviklingen av havnekassens eiendommer i Bjørvika.

Fiskeridepartementet arbeider med en lovproposisjon hvor det vil bli foreslått at Oslo havn gis anledning til å disponere havnekassens eiendommer i Bjørvika til annet enn havneformål, til havnens beste. Lovproposisjonen vil også omhandle andre spørsmål knyttet til organisering av havnevirksomheten, slik at havnen får en organisering totalt sett som gjør den egnet til også å gå inn i den type aktivitet som er aktuell i Bjørvika.

Arbeids- og administrasjonsdepartementet

t i l r å r :

Tilråding fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet av 26. april 2002 om utvikling av Bjørvika blir sendt Stortinget.

---

## Vedlegg 1

### **Politisk viljeserklæring fra Oslo kommune om utvikling av Bjørvika**

Oslo kommune mener at bygging av opera i Bjørvika og den foreslåtte senketunnelen er helt nødvendig rammebetingelser for en god byutvikling i Bjørvika. Den nye bydelen vil åpne byen mot fjorden, styrke byens grønne preg, gi et betydelig antall boliger, legge til rette for en betydelig næringsutvikling og skape et betydelig kulturelt kraftsentrum. Utviklingen av Bjørvika vil innebære en viktig utvikling av landets hovedstad og har således også en nasjonal betydning utover å være lokalisering for ny opera. Det er derfor i både Oslo kommunes og statens interesse at finansiering, organisering og planlegging av utviklingen i Bjørvika får den nødvendige fremdrift og forutsigbarhet.

De tilrettelegginger som staten og Oslo kommune nå påtar seg, gir et godt grunnlag for utvikling av Bjørvika. Oslo kommune vil legge til rette for å påta seg et ansvar for at Bjørvika blir utbygget, om nødvendig ved selv å stå for utviklingen. For at det ikke skal være noen usikkerhet rundt Oslo kommunes posisjoner i forhold til fremdrift og forutsigbarhet i utviklingen av Bjørvika, vil byrådet med forbehold om bystyrets godkjenning gi uttrykk for følgende synspunkter:

1. Oslo kommune er innforstått med at trafikantbetaling er en forutsetning for å kunne få til den nødvendige finansiering av senketunnelen og tilhørende riksveianlegg i Bjørvika.
2. Oslo kommune er enig med Regjeringen i at verdien av veigrunn tilhørende eksisterende riksveianlegg går inn i finansieringen av senketunnelen, uavhengig av dagens eierforhold.
3. Oslo kommune har allerede forpliktet seg til å bidra med 150 millioner kroner til finansieringen av senketunnelen.
4. Oslo kommune vil forplikte seg til å sørge for den nødvendige fremdrift i utbyggingen av Bjørvika innenfor de deler av prosessen som kan styres og påvirkes av kommunen slik at utbyggingen kan finne sted i løpet av 10–12 år.
5. Oslo kommune er innforstått med en særlov der Havnevesenets eiendommer i Bjørvika/Bispevika (inklusive Sørenga og Grønlia) legges inn i et eget eiendomsselskap eiet av Oslo Havnevesen
6. Oslo kommune er innforstått med at det opprettes ett infrastrukturselskap etablert av grunneierne uten deltakelse fra hverken stat eller kommune
7. Oslo kommune er innforstått med at det opprettes ett utbyggingsselskap/eiendomsselskap etablert av grunneierne uten deltakelse fra hverken stat eller kommune som gis forkjøpsrett til statlige og kommunale arealer i reguleringsplanområdet.
8. Oslo kommune forutsetter at infrastrukturselskapet/utbyggingsselskapet/ eiendomsselskapet dekker kostnadene til teknisk infrastruktur i området.
9. Oslo vil dekke kostnadene knyttet til sosial infrastruktur i området.
10. Oslo kommune er villig til å yte infrastrukturselskapet et ansvarlig lån på inntil 300 millioner kroner på markedsmessige vilkår forutsatt at dette er i tråd med regelverket. Ved eierskifte av selskapet kan kommunen kreve innfrielse.
11. Det legges til grunn at eventuell fremtidige salgsinntekter for Filipstad og

Vippetangen, med fratrekk av normale infrastrukturkostnader, skal gå til havneformål.

Oslo, 9/4-2002  
Byrådsleder Erling Lae

## Vedlegg 2

### **Grunneiernes bidrag til en totalløsning for Bjørvika**

Med det samarbeidsklima som har utviklet seg mellom Staten, Oslo Kommune og grunneierne ved OSU og HAV, har vi all grunn til å tro at det vil være mulig å legge en samlet plan for Bjørvika som skal lykkes. En videreføring av den konstruktive viljen til finne løsninger på utfordringene vil være den beste garanti for dette.

De største grunneierne i Bjørvikaområdet har i arbeidet med å finne frem til en utbyggingsløsning for Bjørvika samordnet sine interesser gjennom henholdsvis Oslo S Utvikling (OSU) og Oslo Havnevesen (HAV). De synspunktene som fremkommer nedenfor gir uttrykk for de to styrelederers syn på hvilke krav som må stilles og hvilke løfter som kan gis fra grunneiernes side, med forbehold om en godkjenning fra de respektive organisasjoner.

En vellykket og lønnsom utvikling av Bjørvika, krever i tillegg til et prosjekt som Operaen og fornuftige vei- og kollektivtrafikk-løsninger omfattende investeringer i infrastruktur for å kunne realiseres. For at byutviklingen i Bjørvika skal bli gjennomført innen rimelige tidsrammer er det av sentral betydning at den usikkerhet som er knyttet til gjennomføringen av byutviklingsprosjektet reduseres, at det blir et betydelig utbyggingsareal i området å fordele infrastrukturkostnadene på og at fremdriften i realiseringen av prosjektet blir så rask og kraftfull som mulig, slik at de finansielle kostnadene knyttet til investeringene ikke blir betydelige.

De generelle forhold på eiendomsmarkedet og den vilje som både kommune, stat og grunneiere viser til å prioritere utviklingen i Bjørvika vil også være av sentral betydning for gjennomføringen av prosjektet.

Som Staten og Oslo Kommune er kjent med foreligger det et detaljert sett med forutsetninger og planleggingsrammer fra grunneiernes side, som basis for en positiv holdning til Bjørvikautviklingen. Nedenfor har vi oppsummert de viktigste prinsipielle standpunktene som fremkommer i det ovennevnte materialet.

1. Grunneierne legger til grunn at alle riksveier vil bli finansiert i et samarbeid mellom staten, Oslo kommune og brukerne. På tilsvarende måte vil grunneierne finansiere alle tilknytningsveier til eiendommene i området. Hver part bærer risikoen for de veier med mer de har ansvaret for.
2. En særlov for Oslo Havnevesen forutsettes å legge de formelle rammer til rette for at alle havnens arealer i Bjørvika/Bispevika (inkl Sørenga og Grønli) kan legges inn i et eget eiendomsselskap, eiet av Oslo Havn, men risikomessig fullstendig adskilt fra Havnekassens øvrige virksomhet. Det åpnes for at arealverdiene i dette selskapet kan stilles som sikkerhet for låneopptak for å bidra til lokal infrastruktur og byutvikling i Bjørvika. På dette grunnlag vil HAV Eiendom AS bli etablert, forutsatt at HAV og selskapet holdes skadesløs for evt. skatte og avgiftsmessige konsekvenser av overføringen. HAV Eiendom AS forutsettes å få grunnbokshjemmel til alle de aktuelle eiendommer i Bjørvika med en skattemessig inngangsverdi på arealene tilsvarende 3900 kr/m<sup>2</sup> BRA. Arealer som bygges ut i dagens havnebasseng innenfor reguleringsplanområdet defineres å være havnekassens arealer og tilhøre HAV Eiendom AS som grunneier. Det legges til grunn at fremtidige salgsinntekter fra de frigjorte havnearealene

- på Filipstad og Vippetangen fratrukket normale infrastrukturkostnader skal gå til Havneformål.
3. Det etableres et infrastrukturselskap (Bjørvika Infrastruktur) av grunneierne OSU og HAV Eiendom AS. Staten og Oslo Kommune deltar ikke i selskapet, heller ingen andre interessenter. Infrastrukturselskapet vil få et samlet ansvar for og prosjektstyringen med all utbygging av infrastruktur i reguleringsplanområdet, inkl. de veier som ikke er riksvei, vann og avløp, fjernvarme, parker/plasser, kaifronter osv.
  4. Det etableres ett utbyggingselskap for Bjørvika (Bjørvika Utvikling AS). Dette aksjeselskapet forutsettes eid 66 % av HAV Eiendom og 34 % av OSU. Det legges til grunn at selskapet vil eie Bjørvika Infrastruktur, få ansvaret for internt å fastsette utbyggingsrekkefølge mellom de ulike grunneiere og ansvaret for å løse alle interessekonflikter mellom grunneierne i området og i forhold til omgivelsene. Staten og Oslo Kommune deltar ikke i selskapet, heller ikke andre interessenter i utgangspunktet.
  5. Det forventes at Oslo Kommune vil prioritere all planbehandling med mer knyttet til Bjørvika, slik at området kan være ferdig utbygget innen 2012, dersom Bjørvika utvikling finner grunnlag for å kunne gjennomføre en slik tidsplan. Dette vil kreve at prosjektet koordineres for eksempel tilsvarende det som ble gjennomført ved Gardermoen utbyggingen.
  6. Den sosiale infrastruktur som måtte bli besluttet bygget ut i området forutsettes dekket fullt ut av Oslo Kommune.
  7. Grunneierne legger til grunn at det innen reguleringsplanområdet må være grunnlag for en betydelig utbygging av bolig og næringsarealer el. som skal gi bidrag til å dekke infrastrukturkostnadene. Dersom ikke utbyggingsarealet lar seg realisere vil grunneierne forbeholde seg retten til en tilsvarende pro/rata avkortning av sine forpliktelser til å dekke infrastrukturkostnader. Operaen og UKM forutsettes ikke å dekke infrastrukturkostnader. Tilsvarende må det avtales særskilt mellom partene dersom andre arealer innenfor reguleringsplanområdet ikke skal bidra til å dekke infrastrukturkostnadene.
  8. Infrastrukturselskapet forutsettes å motta et ansvarlig rentebærende lån fra HAV-Eiendom AS på 300 mill og et tilsvarende lån fra Oslo Kommune. Dersom det skjer eierskifte i infrastrukturselskapet kan kommunen kreve lånet innfridd. Ytterligere finansiering av infrastrukturselskapet besørges av grunneierne. Fordelingen av kostnadene grunneierne imellom er avtalt særskilt.

Alle interesserte parter i Bjørvika, Staten; Oslo Kommune og grunneierne vil hver for seg og i fellesskap bidra til å skaffe leietakere til Bjørvikas første utbyggingsfase, slik at utviklingen av området kan komme raskt i gang. I den grad øvrige grunneiere ønsker å selge sine eiendommer vil HAV Eiendom AS og OSU få forkjøpsrett.

Oslo, 9/4-2002

Bernt Stilluf Karlsen Bjørn Sund

Styreleder i Oslo Havnevesen Styreleder i OSU

---

---