

Innst. S. nr. 236

(2001-2002)

Innstilling fra familie-, kultur- og administrasjonskomiteen om utvikling av Bjørvika

St.meld. nr. 28 (2001-2002)

Til Stortinget

1. SAMMENDRAG

1.1 Innledning

Utredning av byutvikling i Bjørvika-Bispevika har pågått mer eller mindre kontinuerlig i 20 år. Utvikling av Bjørvika-Bispevika forutsetter at veisystemet legges om. Riksveiprojektet i Bjørvika er en del av Oslo-pakke 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 2002 St.prp. nr. 48 (2001-2002) om nytt operahus i Bjørvika.

I juli 2001 ble det inngått en avtale mellom staten, Oslo kommune og grunneierne om å forhandle om et felles eiendomsselskap for alle Bjørvika-området uutviklede arealer under forutsetning om en prosess som sikret nødvendig avklaring av rammebetingelser i form av bidrag til infrastruktur og fremdrift for den infrastrukturromleggingen som er nødvendig for å utvikle området. I pkt. 1.4 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 Osloregionen og realisering av disse i lys av regjeringens målsetting om at Osloregionen ikke skal vokse raskere enn, og på bekostning av resten av landet.

1.2 Byutvikling og reguleringsplanarbeidet

I mars 1999 uttalte Oslo kommune seg til konsekvensutredning for E18 mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen. Konsekvensutredningen dekker også byutvikling i Bjørvika-Bispevika. Kommunen mente at veialternativet med senketunnel med kryss på Sørenga og ved Havnelageret skulle legges til grunn for den videre planleggingen. Oppstart av reguleringsplanarbeidet for hele Bjørvika-Bispevika-området inkludert senketunnel med kryss, ble kunngjort 19. april 1999. Det utarbeides en reguleringsplan for riksveianlegget og én for byutviklingen i Bjørvika-Bispevika, men disse samordnes i tid og saksfremstilling. Nytt operahus i Bjørvika inngår som en premiss for planarbeidet.

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.

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

Målsettingen er å kunne utarbeide et forslag til reguleringsplan for byutviklingen som alle parter kan stille seg bak som forslagsstillere. Reguleringsplanarbeidet organiseres som et prosjekt ledet av Plan- og bygnings-etaten 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.

Bystyret behandlet saken "Byutvikling i Bjørvika-Bispevika; grunnlag for videre planarbeid" 28. november 2001. Hovedtrekkene i Plan- og bygnings-etatens vurdering og konklusjon basert på vurderingene i eva-

lueringsrapporten ble vedtatt lagt til grunn for det videre arbeidet.

Bystyret fattet i tillegg blant annet et viktig vedtak om at det i planområdet skal bygges ut minimum 4 000-5 000 boliger med tilhørende service og sosial infrastruktur.

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 2002. Det er forutsatt at vedtatt og stadfestet reguleringsplan skal foreligge våren 2003.

1.3 Riksveiomlegging i Bjørvikaområdet

1.3.1 Veiprosjektet som forutsetning for byutvikling

Bjørvikaområdet er et viktig knutepunkt med betydelig støy og luftforurensing. Med E18 i tunnel vil 75-80 pst. av trafikken på nåværende E18 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 E18 i Bjørvika er å legge til rette for byutvikling og å etablere et bedre og sikrere transportsystem.

1.3.2 Bakgrunn for hovedalternativer

Tunnel under Bjørvika inngår som en del av Oslo-pakke 1 (St.prp. nr. 96 (1987-1988)).

I melding i henhold til plan- og bygningsloven av 1994 for E18, er vist 4 hovedprinsipper for riksveiomleggingen, herav tre med senketunnel. Etter at Vegdirektoratet godkjente konsekvensutredningen i desember 1999, sto en tilbake med prinsipp D: direkteført senketunnel. Kryss på bru på Sørenga, 4-felts samlevei mellom Sørenga og Nylandsvei som grunnlag for videre planlegging.

1.3.3 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 veiutbyggingen. Samferdselsdepartementet har ønsket en samlet finansieringsplan før det tas endelig stilling til prioriteringen av prosjektet. I NTP er det lagt til grunn 500 mill. kroner i statlige midler, 350 mill. kroner i bompenger og 150 mill. kroner fra Oslo kommune. Det antydes eventuell anleggstart i perioden 2002-2005 med fullføring i perioden 2006-2011.

1.3.4 Prosess for reguleringsplanarbeidet

Med bakgrunn i prinsipp D fra konsekvensutredningen fra 1999 ble et forslag til reguleringsplan for etappe 1 av veianlegget lagt ut til offentlig ettersyn sommeren 2000. Nye ideer for byutvikling og endrede rammebetingelser for havnearealer medførte at forsla-

get 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.

Planen for E18 samkjøres i tid med reguleringsplanen for byutviklingsområdet Bjørvika/Bispevika. 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.

1.3.5 Beskrivelse av løsning

Meldingen inneholder en nærmere beskrivelse av løsning, herunder også forhold som gjelder sikkerheten i vei-/tunnel-systemet.

Det vises til at senketunnel ikke er bygget i Norge tidligere, 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 kompleks for anlegg og drift.

Siden løsningene for veisystemet har vært under kontinuerlig utvikling siden 2000 finnes det ikke noe nøyaktig kostnadsoverslag. Kostnadene er på nåværende stadium, inkludert usikkerhet, vurdert til å ligge innenfor en ramme på 2 400-3 200 mill. kroner (2001 prisnivå).

Usikkerheter i kostnadsoverslaget har sammenheng med at det ikke finnes godkjente planer, manglende detaljeringsgrad, omfang av fremtidig riksveinett, markedsituasjon 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 pst. når det foreligger godkjente og detaljerte planer og når ekstern kvalitets-sikring av veiprosjektet er gjennomført.

I forhold til den fremdrift som er skissert i St.prp. 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.

1.4 Eiendomsselskap og finansiering av infrastrukturromlegging

1.4.1 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 farvannsløp
- 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.

1.4.2 Finansiering av riksveiomleggingen

Når det gjelder finansiering av riksveiomleggingen vurderer Regjeringen det dithen 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 mill. kroner til riksveiomleggingen.

Ut fra de beregninger som nå foreligger, med en foreløpig anslått kostnad for riksveiomleggingen på 2,8 mrd. kroner vil Regjeringen foreslå at 350 mill. kroner bevilges over statsbudsjettet innenfor NTP-rammen. Disse midlene er begrunnet ut fra at det gir bedret transportøkonomi. Det forutsettes at det bevilges ytterligere 800 mill. 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 mill. kroner, og at dette kompenseres med et høyere statlig bidrag og en høyere andel brukerfinansiering. Økt statlig innsats begrunnes med opprydding i området etter statlig båndlegging, betaling for forurensning av sentralt by- og hovedstadsområde og et løft for utvikling av byen og hovedstaden.

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

Regjeringen vil når saken senere fremmes for Stortinget foreslå at midlene til veiprosjektet 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	2 800 mill. kroner
Over statsbudsjettet	1 150 mill. kroner
Brakerfinansiering	1 200 mill. kroner
Salg av dagens riksveiarealer	300 mill. kroner
Tilskudd fra Oslo kommune	150 mill. kroner

1.4.3 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 nedenfor 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.

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. Denne ekstrabelastning vil Regjeringen kompensere. Det andre punktet er skattemessige inngangsverdier på disse grunnarealene. Regjeringen forutsetter at dette tema kan løses tilfredsstillende.

1.4.4 Fragmentert eierstruktur og organisering

Det er tre store eiere i området. 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. Det er enighet mellom grunneierne om å etablere et felles utviklings-

selskap (Bjørvika utvikling AS) og et infrastrukturselskap eid av dette med det finansielle og gjennomføringsmessige ansvaret for tekniske infrastrukturoppgaver minus riksveiomlegging.

1.5 Særlov for Oslo havn

Etter dagens havnelov, lov av 8. juni 1984 nr. 51 om havner og farvann mv., kan ikke havnestyret anvende havnekassen til annet enn havneformål. 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 spørsmål knyttet til organisering av havnevirkksomheten, 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.

2. KOMITEENS MERKNADER

2.1 Innledende merknader

Komiteens flertall, medlemmene fra Arbeiderpartiet, Eirin Faldet, Trond Giske og Torny Pedersen, fra Høyre, Afshan Rafiq, lederen Sonja Irene Sjøli og Olemic Thommessen, fra Sosialistisk Venstreparti, Magnar Lund Bergo og May Hansen, fra Kristelig Folkeparti, Dagrun Eriksen og Ola T. Lånke, og fra Senterpartiet, Eli Sollied Øveraas, viser til at utvikling av Bjørvika har pågått mer og mindre kontinuerlig i 20 år og at omlegging av riksveisystemet som er en forutsetning for slik utvikling, 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.

Flertallet viser videre til at Stortinget våren 1999 vedtok å lokalisere det nye operahuset til Bjørvika. I vedtaket ble det samtidig gjort klart at operahusprosjektet skulle gjennomføres uavhengig av den videre vei- og byutvikling og med basis i en særskilt reguleringsplan. Flertallet viser imidlertid også til at daværende regjering i St.prp. nr. 48 (1998-1999) Om nytt operahus II, understreket at eventuell bygging av et operahus i Bjørvika måtte forutsette at det på sikt skjer en byutvikling i området.

Flertallet viser til at Regjeringen nylig også har fremmet en proposisjon med forslag til bindende kostnadsramme for det nye operahuset som egen sak for Stortinget, jf. St.prp. nr. 48 (2001-2002). Proposisjonen bygger på slutført forprosjekt for operahuset og forutsettes gjennomført uavhengig av byutviklingen i Bjørvika.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, er av den oppfatning at selv om en utvikling av Bjørvika/Bispevika

også bør vedtas på selvstendig grunnlag, vil det uten tvil også være en fordel for det nye operahuset om en slik utvikling kommer raskest mulig i gang. Dette flertallet ser derfor den enighet som er oppnådd mellom grunneierne om å etablere et eiendomsselskap, Bjørvika Utvikling AS, som et svært positivt skritt i denne retning.

Dette flertallet mener det er rimelig slik Regjeringen har lagt vekt på, at statens rolle avgrenses til å dreie seg om det som angår riksveiomleggingen, samt tilrettelegging av havne- og farvannsløvens bestemmelser slik at den ikke er til hinder for utvikling av området. Dette flertallet er derfor enig i at staten og bilistene må ta hovedansvaret for finansiering av riksveiomleggingen, samtidig som det ikke går ut over satsing på andre veiprosjekter.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet, Ulf Erik Knudsen og Karin S. Woldseth, mener at det er grunnleggende galt å benytte et monofunksjonelt enkeltbygg som et operaprojekt, som utgangspunkt for utvikling av en hel bydel, i dette tilfellet Bjørvika. Disse medlemmer understreker at byutvikling innebærer komplekse sammenhenger og problemstillinger som er avhengige av helhetlige løsninger. Ved å regulere et sentralt byområde som omfatter sentrale funksjoner med hovedvekt på tilpasning til et prosjekt som en opera med begrenset nytteverdi, begynner man i feil ende.

Disse medlemmer går imot bygging av senketunnel på et såpass usikkert grunnlag, så vel økonomisk som teknisk. Disse medlemmer mener at det er urimelig med en brukerfinansiert løsning lokalt som det fremgår av meldingen, ettersom prosjektet ikke er initiert ut fra trafikale behov eller brukersyn, men pålegges en allerede sterkt avgiftstynget brukergruppe som en dobbeltavgift. Disse medlemmer registrerer at man allerede nå har fått protestreaksjoner i forbindelse med mulig økning av bompengesatsene i Oslo.

Disse medlemmer viser til at trafikken fungerer relativt tilfredsstillende i Bjørvika-Bispevika, og de enorme tilleggskostnadene nye trafikk løsninger som en følge av operaprojektet, kan ikke forsvares ut fra trafikale hensyn. Tilstøtende infrastruktur/trafikk løsninger vil gi ytterligere kostnader på minimum 8,5 mrd. kroner, ifølge beregninger fra ECON og Holthe Prosjekt, jf. artikkel i Aftenposten 22. november 2001.

Disse medlemmer påpeker at tidsaspektet er en ytterligere negativ faktor ved utbyggingen og prosjektets brukervennlighet. Dato for ferdigstilling av operaen er satt til 2008. Statsbygg opplyser om at en trafikk løsning med senketunnel og nye veiløsninger kan ta ytterligere åtte år. Altså kan man forvente et publikumsvennlig anlegg i 2016.

Disse medlemmer går på dette grunnlag imot ytterligere bevilgninger til utvikling av Bjørvika med utgangspunkt i operaprojektet, og viser til prosjektets usikre estimater i forhold til finansiering, tekniske løs-

ninger, tidsrammer og mangel på reelle befolkningshensyn.

Disse medlemmer fremmer følgende forslag:

"Stortinget ber Regjeringen revidere planen for utvikling av Bjørvika. Herunder at man vurderer billigere veiløsninger enn den skisserte, der eiendommene i Bjørvika søkes omregulert til byggeområder for kontor, næringsliv, boliger og infrastruktur mv., og at eiendommene deretter kan selges fritt og bygges ut av de fremtidige eierne."

"Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at bompengeansatsene i Oslo ikke skal økes utover den nåværende prisen på 15 kroner for personbiler."

2.2 Omlegging av riksveianlegget

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at E18 i dag har en trafikkbelastning på 100 000 kjøretøy pr. dag og utgjør en betydelig barriere mellom byen og fjorden. Veien bidrar i ikke liten grad til at området er svært støybelastet og utsatt for relativt høye konsentrasjoner av luftforurensning. Dette er faktorer som etter flertallets oppfatning understreker behovet for en omlegging av hovedveinettet og som legger viktige premisser for valg av planalternativ.

2.3 Valg av løsningsalternativ

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til at det med bakgrunn i konsekvensutredningen er vist fire hovedprinsipper for riksveiomleggingen i Bjørvika, og at prinsipp D er lagt til grunn ved utarbeidelsen av reguleringsplan. Senere er det utarbeidet en alternativ løsning for Sørengakrysset som innebærer at store deler av krysset blir lagt i tunneler.

Flertallet har merket seg at en omlegging av riksveien med bygging av senketunnel som foreslått representerer et meget komplisert veitrafikkanlegg innebygd i fjell og betongkonstruksjoner. Selv om prosjektet med senketunnel bygger på kjent teknologi, er det svært komplekst både for anlegg og drift, noe som forsterkes på grunn av dårlige grunnforhold, forurensning i grunnen mv.

Flertallet viser i den forbindelse til brev av 4. juni 2002 fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet (jf. vedlegg) med gjengivelse av brev fra Samferdselsdepartementet, der det framgår at ulike alternative modeller for senketunnel i forhold til den foreslåtte har vært vurdert. Flertallet har merket seg at disse alternativene er funnet uaktuelle først og fremst av sikkerhetsmessige grunner og tar dette til etterretning.

Flertallet har også merket seg det som er sagt i nevnte brev både vedrørende allerede gjennomført og framtidig sikkerhetsmessig vurdering, samt de intensjoner Statens vegvesen har om å bygge opp sin kompetanse ytterligere i forbindelse med planlegging og bygging av senketunnel. Flertallet leser brevet som

en understrekning av at de sikkerhetsmessige og tekniske sider av prosjektet har høyeste prioritet og legger dette til grunn.

2.4 Finansiering

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, viser til Regjeringens redegjørelse i meldingen for nødvendigheten av at staten og bilistene må dele på ansvaret for finansiering av riksveiomleggingen og slutter seg i hovedsak til den begrunnelse som er gitt.

Flertallet slutter seg også til at de statlige midlene til veiprosjektet budsjetteres på egen post i tillegg til NTP-rammen og forutsetter at disse midlene kommer i tillegg til full måloppfylling for perioden 2002-2005 sett under ett.

Flertallet har merket seg det som er sagt i brevet fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet av 4. juni 2002 (jf. vedlegg) vedrørende så vel intern som ekstern kvalitetssikring av kostnadsoverslaget.

Komiteens medlem fra Senterpartiet viser til de merknadene partiet hadde ved behandlingen av Nasjonal transportplan, der partiet foreslo å omfordele midlene som var foreslått til Bjørvika til riksveinvesteringer i distriktene, 250 mill. kroner i perioden 2002-2005 og 500 mill. kroner i 2002-2011. Dette ble begrunnet med at et prosjekt med så stort islett av byutvikling, ikke bør finansieres innenfor samferdselsektorens trange rammer. Dette medlem går imot å avsette statlige midler til riksveiomlegging i Bjørvika.

2.5 Byutviklingsprosjektet

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, ser det som positivt at det er enighet mellom grunneierne i Bjørvika-området om å etablere et felles utviklingsselskap (Bjørvika Utvikling AS) og et infrastrukturselskap eid av dette, som skal stå for den videre utvikling av bydelen minus riksveiomleggingen. Flertallet har merket seg forutsetningen om at stat og kommune ikke skal delta i disse selskapene og at grunneierne legger til grunn at operaen og et statlig kulturhistorisk museum ikke skal dekke infrastrukturkostnader.

Flertallet tar orienteringen om byutviklingsprosjektet til etterretning og forutsetter at Stortinget blir holdt informert om den videre utvikling av prosjektet.

2.6 Særlov for Oslo havn

Komiteens flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet, har merket seg at Fiskeridepartementet har fremmet en lovproposisjon (Ot.prp. nr. 90 (2001-2002)) hvor det blir foreslått at Oslo havn gis anledning til å disponere havnekassens eiendommer i Bjørvika til annet enn havneformål, til havnas beste.

Et annet flertall, alle unntatt medlemmene fra Fremskrittspartiet og Senterpartiet, legger til grunn at lovendringen er avgjørende for å kunne videreføre

utviklingsprosjektet og at det er viktig at den blir behandlet i tide.

3. MERKNADER FRA SAMFERDSELSKOMITEEN

Utkast til innstilling av 6. juni 2002 ble oversendt samferdselskomiteen til uttalelse. Samferdselskomiteen har i brev av 11. juni 2002 følgende merknader til innstillingen:

"Samferdselskomiteen sitt fleirtal, medlemene fra Arbeidarpartiet, Høgre, Sosialistisk Venstreparti, Kristeleg Folkeparti og Senterpartiet, viser til merknadene frå dei respektive partia i familie-, kultur- og administrasjonskomiteen.

Komiteens medlemmer fra Fremskrittspartiet viser til at det er politisk enighet blant alle partier om at Bjørvika skal "byutvikles", hvilket medfører svært omfattende endringer for avviklingen av trafikken over Oslo Havn. Byutviklingen i Bjørvika gjør at deler av havnevirksomheten må flyttes til andre områder i Oslo Havn, slik Oslo Bystyre har vedtatt. Uenigheten går på hvem som skal betale for byutviklingen, og hvem som skal bære risikoen under utbyggingen.

Disse medlemmer viser til at det i Ot.prp. nr. 90 (2001-2002) foreslås at store verdier tilhørende havnekassen til Oslo Havn investeres i byutviklingsprosjektet Bjørvika. Lovendringen i proposisjonen må ses på som en spesiallaget lovendring for å få ut verdiene av Oslo Havn slik at disse kan anvendes til formål som ikke har noe med havnevirksomhet å gjøre.

Grunnlaget i St. meld. nr. 28 (2001-2002) er at utbyggingsselskapet skal finansiere utbygging av bygninger og anlegg, og hele infrastrukturen i området, bortsett fra riksveiene. Fra pkt. 4.3 siteres:

"Oslo Havn må tillates å opptre som ordinær grunneier for slik å kunne realisere den potensielle verdi eiendommene har . . . (og) tillate havnevesenet å skille ut disse eiendommene i et eget AS."

Dette betyr at Oslo Havn skal investere verdien av eiendommene, uten at det er foretatt noen risikovurdering av prosjektene. I bystyrets behandling av Bjørvikasaken i november 2001 ble det antydnet maksimalt 12 etasjers byggehøyde, og slik byggehøyde på bare en liten del av området.

Det ble antydnet en begrensning på ca. 900 000 m² utbygging inkludert de prosjektene som skal bygges på Sørenga. Dette er en svært forsiktig utnyttelse, som vil gjøre infrastrukturkostnadene svært høye pr. m² utbygget bygningsmasse. Utgangspunktet for lønnsom utbygging blir dermed vanskelig.

Oslo Havn vil på denne måten bli tvunget ved stortingsvedtak til å delta i et særdeles usikkert, ja spekulativt, byutviklingsprosjekt. Om det hele skulle gå galt, vil verdien av eiendommene være tapt for Oslo Havn, som i sin tur vil måtte kreve dette tilbake fra havnebrukerne, det vil si alle vareforbrukere og fergepassasjerer i Østlandsområdet.

Disse medlemmer stiller seg tvilende til ombyggingssplanene for hovedveisystemet i området. E18 krysser området i øst-vest-retning i fire felt i dag. Vei-systemet ble bygget i 1970, og fungerer tilfredsstillende selv om trafikkmengdene er adskillig større en man så for seg da veisystemet ble bygget. Midt i området er en kryssløsning i tre plan ("Bispelekket") med riksvei 4, Nylandsveien/Trondheimsveien. I meldingen skisserer Regjeringen en seksfelts tunnel under Bjørvika/Bispevika, med kryssløsninger på begge sider. Rv 4-trafikken og 20-25 pst. av E18-trafikken (punkt 3.1, side 5) foreslås ført inn i bygatene i det fremtidige Bjørvika. Alt dette skal koste ca. 2 800 mill. kroner, som skal skaffes til veie ved salg av veiarealer i dagen (300 mill) som frigjøres, bompenger (1 200 mill), statsbevilgninger (1 150 mill) og et tilskudd på 150 mill. fra Oslo kommune. Det er ikke laget noen plan for hva som skal gjøres hvis kostnadsrammen ikke overholdes.

Fremskrittspartiet har tidligere - lokalt - påpekt at det planlagte hovedveinettet har betydelige svakheter, og vil til dels fungere dårligere enn det nåværende. Dette gjelder både fremkommelighet, trafiksikkerhet, miljø og transportøkonomi.

Disse medlemmer vil derfor gå i mot hele prosjektet, og be Regjeringen fremme en ny sak der eiendommene i Bjørvika søkes omregulert til byggeområder for kontor, næringsliv, boliger og infrastruktur mv, og at eiendommene deretter kan selges fritt og bygges ut av de fremtidige eierne."

4. FORSLAG FRA MINDRETALL

Forslag fra Fremskrittspartiet:

Forslag 1

Stortinget ber Regjeringen revidere planen for utvikling av Bjørvika. Herunder at man vurderer billigere veiløsninger enn den skisserte, der eiendommene i Bjørvika søkes omregulert til byggeområder for kontor, næringsliv, boliger og infrastruktur mv., og at eiendommene deretter kan selges fritt og bygges ut av de fremtidige eierne.

Forslag 2

Stortinget ber Regjeringen legge til grunn at bompengesatsene i Oslo ikke skal økes utøver den nåværende prisen på 15 kroner for personbiler.

5. KOMITEENS TILRÅDING

Komiteen har ellers ingen merknader, viser til meldingen og rår Stortinget til å gjøre slikt

v e d t a k :

St.meld. nr. 28 (2001-2002) - om utvikling av Bjørvika - vedlegges protokollen.

Oslo, i familie-, kultur- og administrasjonskomiteen, den 11. juni 2002

Sonja Irene Sjøli
leder

Ola T. Lånke
ordfører

Trond Giske
sekretær

Vedlegg**Brev fra Arbeids- og administrasjonsdepartementet v/statsråden til familie-, kultur- og administrasjons-komiteen, datert 4. juni 2002****Stortingsmelding nr. 28 (2001-2002)
Utvikling av Bjørvika**

Det vises til brev av 27.05.02 fra komiteen.

Jeg har sendt over saken til Samferdselsdepartementet for å få departementets og Statens Vegvesens vurdering av spørsmålene. I brev av 29.05.02 svarer Samferdselsdepartementet følgende på spørsmålene:

1. Alternative metoder for senketunnel**Bygging av senketunnel i åpen byggegrop**

Det har tidligere vært sett på et alternativ med etablering av en tørr byggegrop i traseen hvor betongtunnelen ble støpt direkte. Byggegroppen ble etablert ved hjelp av svært dyp og tung stålsjunt. Da en slik løsning ble vurdert var det forutsatt at tunnelen lå grunt (topp tunnel maksimalt 3-4 m under overflaten) for å oppnå tilstrekkelig stabilitet og sikkerhet for byggegropen/tunnelen i anleggsperioden. Med en dypere trasé vil ikke en løsning med tørr grop være teknisk gjennomførbar. Også med en tunnel i grunn trasé ble en tradisjonell løsning med senketunnel klart anbefalt fremfor tørr byggegrop med tanke på miljø, sikkerhet og kostnader.

En løsning med en tunnel i grunn trasé ble forlatt da denne hadde flere ulemper knyttet til seg. Det er en betydelig båttrafikk i området bl.a. med ferger og store cruiseskip. Det er derfor nødvendig å etablere en omfattende og svært dyr sikkerhetsbarriere foran tunnelen for å beskytte mot skip som kunne treffe tunnelen ved uhell. Videre gir en grunn trasé restriksjoner for båttrafikk (øybåtene, rutebåter med mer) og problemer med vannkvalitet på innsiden (dødt vann).

I dagens løsning er traseen senket så dypt at tunnelen ikke kan treffes av skip (topp tunnel 8-12 m under overflaten). Dermed er ikke sikkerhetsbarrieren nødvendig. Tunnelen fundamenteres direkte på grunnen (uten peler) i en utgravet grøft. Deretter fylles det rundt tunnelen slik at den ligger godt beskyttet under sjøbunnen.

En omfattende oppfylling på innsiden av tunnelen er svært krevende med tanke på grunnforholdene. Antikvariske myndigheter er strenge med hensyn til gamle kaifronter og historie. Oppfylling ligger ikke inne i planene for byutvikling av området.

Flytebro med underliggende tunnel

Statens vegvesen er ikke kjent med hva som ligger i en løsning med flytebro med underliggende tunnel og har heller ikke sett slike løsninger andre steder.

Flytebroer er bygget, bl.a. Nordhordlandsbroen (Salhusbroen) i Norge, men under helt andre rammebetingelser enn i Bjørvika.

Tidlig i planleggingen ble en rekke alternative løsninger for kryssing av Bjørvika vurdert, og man har valgt senketunnel. Senketunneler er godt kjent fra utlandet der mer enn 100 tunneler er bygget over en lengre tidsperiode.

Statens vegvesen mener at det må legges vekt på sikkerhet og at det må etableres en tunnel som ikke er i konflikt med skipstrafikken i området og som bygger på enkle og kjente løsninger slik man nå har oppnådd.

Dersom komiteen i sitt spørsmål mener rørbro eller flytebro - og ikke en løsning med bru og tunnel, kan vi opplyse at dette er vurdert som uaktuelle løsninger. Et problem er skipstrafikken som nevnt. Et annet forhold er flo og fjære som vil virke betydelig inn på en slik stor og stiv konstruksjon som tunnelen vil bli.

2. Framtidig kvalitetssikring av veganlegg og senketunnel

I april i år foretok Vegdirektoratet en sikkerhetsmessig vurdering av prosjektet gjennom sin godkjenning av "kryss i fjell". Dessuten skal alle tegninger/beregninger og dokumenter for senketunnelen godkjennes av Vegdirektoratet før anleggsstart. Vegdirektoratet har i denne forbindelse knyttet til seg utenlandsk senketunnelkompetanse.

Anbudsgrunnlaget skal godkjennes av Vegdirektoratet før det sendes ut til entreprenørene. Kostnadene skal beregnes gjennom en bredt anlagt kostnadsvurdering ved hjelp av metoden ANSLAG i regi av prosjektet. Dette overslaget skal kvalitetssikres av kostnadsgruppen i region øst i Statens vegvesen, og det skal i tillegg skje en ekstern kvalitetssikring av prosjektet etter at reguleringsplanen er godkjent.

Statens vegvesen vil bygge opp sin kompetanse ytterligere og sikre seg at konsulenter og entreprenører har knyttet til seg firma med erfaring fra planlegging og bygging av senketunneler.