



DET KONGELIGE  
SAMFERDSELSDEPARTEMENT

# St.prp. nr. 50

(2004–2005)

---

## Om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo

*Tilråding fra Samferdselsdepartementet av 8. april 2005,  
godkjent i statsråd samme dag.  
(Regjeringen Bondevik II)*

### 1 Innledning

Samferdselsdepartementet legger i denne proposisjonen fram forslag om utbygging og finansiering av E18 Bjørvikaprojektet. Departementet legger videre fram forslag om å forlenge dagens bompengeordning i Oslo med inntil 5 år, til senest utløpet av 2012.

Utredninger om Bjørvika har pågått i mer enn 20 år. Omlegging av E18 har stått sentralt i dette arbeidet. Formålet med vegprosjektet er å legge til rette for byutvikling og å etablere et mer miljøvennlig transportsystem i området. Forutsatt at byutviklingen (Bjørvikabyen) kom i gang, var det lagt til grunn at prosjektet skulle gjennomføres som en del av Oslopakke 1, jf. St.prp. nr. 96 (1987–88). I St.meld. nr. 28 (2001–2002) Utvikling av Bjørvika er det redegjort for planlegging og byutvikling i området, med blant annet bygging av nytt operahus. Med E18 i tunnel er det ventet at 75–80 pst. av trafikken på nåværende E18 flyttes til tunnelen, og store arealer frigjøres for byutvikling. Det er også inngått avtaler mellom de ulike partene som deltar i utviklingen av Bjørvika-området. Dette avtaleverket bygger på Stortingets tilslutning til prinsippene i St.meld. nr. 28 (2001–2002). Det er nærmere redegjort for avtalene i Arbeids- og administrasjonsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004).

Prosjektet er delt i to etapper. Første etappe av vegprosjektet omfatter bygging av en om lag 1 200

meter lang tunnel med to løp under Bjørvika og Bispevika mellom Festningstunnelen og Ekeberg-tunnelen, hvorav om lag 700 meter som senketunnel. Det skal bygges kryss med Havnelageret og på Sørenga/Grønlia. I andre etappe skal det bygges nytt vegsystem i området.

### 2 Omtale av utbyggingen

#### 2.1 Bakgrunn

Bjørvika og området rundt Oslo S er i dag et av landets viktigste knutepunkt både for bil- og kollektivtrafikk. Her møtes hovedinnfartsårene mot Oslo, E18 fra vest og sør og E6 fra nord via rv 190 (Ekeberg-tunnelen og Vålerengatunnelen) med fordeling av trafikk til sentrum og deler av indre by. I tillegg er Bjørvika et omfattende kollektivknutepunkt med T-bane, trikk, buss, jernbane og deler av ferjeterminal for forbindelse til København og Frederikshavn.

Dagens trafikk på E18 og rv 4 er på til sammen om lag 140 000 kjøretøy i årsdøgnetrafikk (ÅDT), og dette gjør Bjørvika til Norges mest belastede kryssområde. Vegsystemet er komplisert og framkommeligheten er i perioder dårlig for både bil- og busstrafikken. Området er belastet med støy og luftforurensning og forholdene for syklist og gående er vanskelige. E18 utgjør i dag en barriere

mot havna og sjøområdene og hindrer byutvikling i området.

Det er utredet prinsippalternativer for ny E18 over Bjørvika som bru/veg i dagen, senketunnel og kombinasjon av bru/tunnel. Konsekvensutredning etter plan- og bygningsloven ble godkjent i desember 1999, og senketunnel ble lagt til grunn for videre planlegging.

## 2.2 Omtale av prosjektet

Det foreligger godkjente reguleringsplaner for hele Bjørvikaprosjektet.

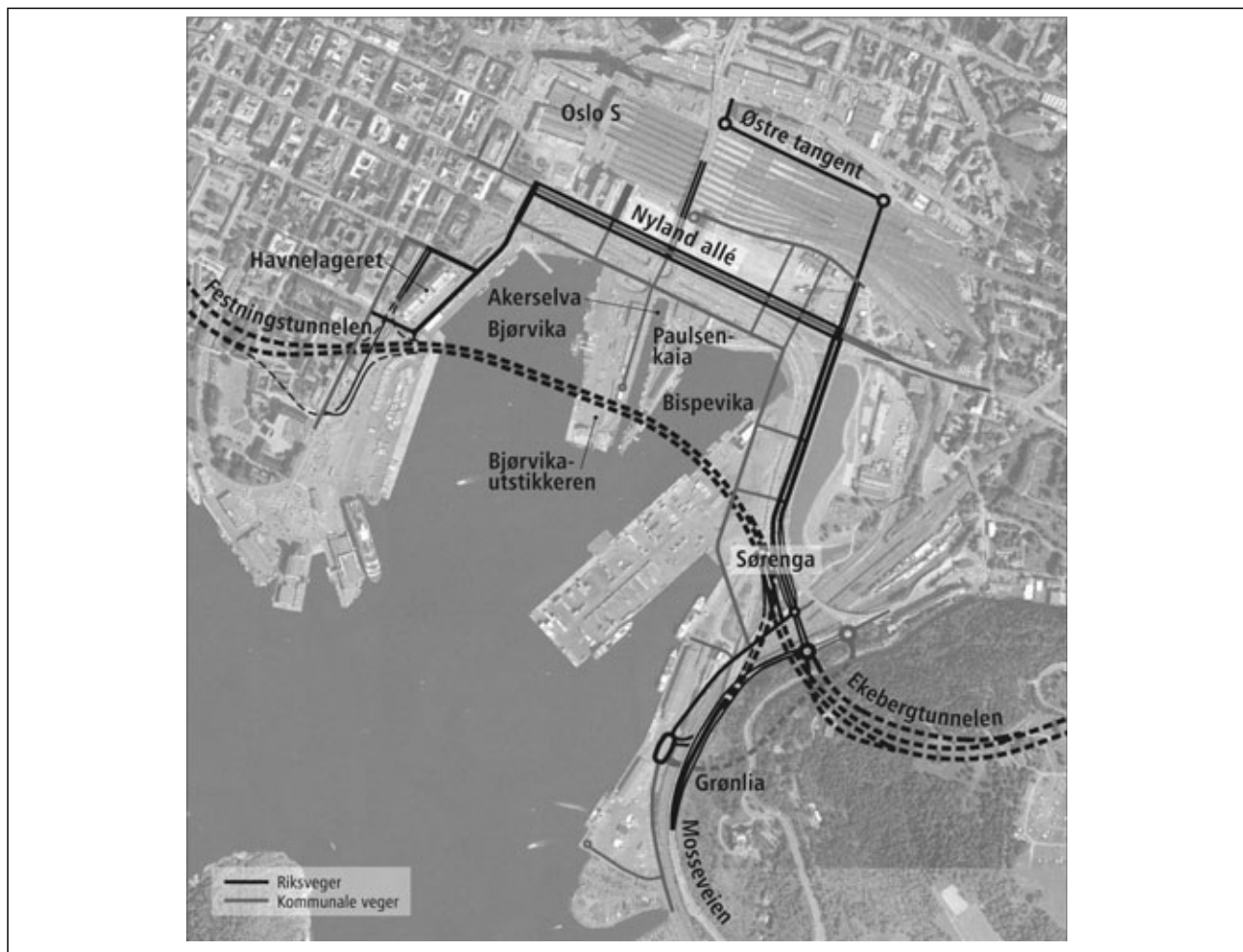
Reguleringsplanen for E18 med tunnel og kryssområder ved Havnelageret og på Sørenga dekker i hovedsak første etappe. E18 Bjørvikaprosjektet er et svært omfattende og komplisert prosjekt. Hoveddelen av vegprosjektet er den om lag 1 200 meter lange tunnelen med tre kjørefelt i hver retning. Under Bjørvika og Bispevika bygges tunnelen som en om lag 700 meter lang senketunnel av 6 betongelementer, hvert på om lag 10 x 30 x 120 meter. Senketunnelen vil dekkes og innpakkes av masser

til beskyttelse mot skipstrafikken. Kryssområdene ved Havnelageret og på Sørenga/Grønlia ligger i fjell og betongkonstruksjoner under bakken.

Tunnelen vil inngå i et sammenhengende tunnelsystem på om lag 6 km mellom Filipstad og Ryen. Det blir etablert en åpning i tunnelsystemet på Sørenga, slik at det blir to uavhengige systemer i forhold til ventilasjon, styring, rømning og redning. Østre Tangent med bru over sporområdet ved Oslo S og tilkobling til Schweigaardsgate, er forsert til første etappe.

Andre etappe av prosjektet består av utbygging av nytt vegsystem i dagen og inngår i reguleringsplanen kalt «Byplanen». Bispelokket skal rives og rv 4 Nylandsveien senkes ned til kryss i plan med Nyland allé. Det blir bygd kollektivfelt langs Mosseveien og langs deler av Sorenggata. Nyland allé blir utviklet til kollektivgate og det blir lagt til rette for gående og syklende.

I deler av indre Oslofjord er sjøbunnen forurenset med tungmetaller og organiske miljøgifter. Dette gjelder også sjøbunnen i Bjørvika og Bispevika, der Bjørvikatunnelen med senketunneldelen



Figur 2.1 Bjørvikaområdet

skal etableres. Ved graving for tunnelen, både på land, i utstikkerne og i sjøen, vil de forurensede massene bli fjernet og levert til godkjent mottak/deponi. Etter at de forurensede massene er fjernet, skal øvrig sjøbunn og landområder graves ut. Disse massene består av ren leire, og skal benyttes til å dekke til deler av den øvrige fjordbunnen som er forurenset. Dette vil skje i samråd med Oslo kommunes etater og etter avklaring med Kystverket, Fiskerisjefen, Norsk Sjøfartsmuseum, miljøorganisasjonene og marinfaglige institusjoner. Tildekking av eksisterende sjøbunn med leirmasser vil gi et lokk over dagens forurensninger, slik at disse isoleres fra organismene som lever i og på sjøbunnen. En slik tildekking er ønsket av Statens forurensningstilsyn (SFT) og Fylkesmannen. I SFTs tillatelse til Bjøvikaprojektet av 14. januar 2005 henstilles det til Statens vegvesen om å la prosjektets rene overskuddsmasser inngå i en tiltaksplan for opprydding i forurensede sedimenter i indre Oslofjord. Dette arbeidet er satt i gang og ledes av Oslo Havn KF.

### 2.3 Kostnadsoverslag og nytte av utbyggingen

Kostnadsoverslaget er kvalitetssikret av ekstern konsulent i samsvar med prinsippene for styring av statlige investeringer. Samferdselsdepartementet legger etter dette til grunn en styringsramme på 3 920 mill. 2005-kr og en kostnadsramme på 4 510 mill. 2005-kr, jf. St.prp. nr. 1 (2004–2005).

Prosjektet avlaster området for gjennomgangstrafikk og legger til rette for byutvikling i Bjørvika. Transportsystemet blir forbedret og integrert i landets største kollektivknutepunkt og gir et bedre trafikkmiljø. Prosjektets netto nytte (NN) er beregnet til om lag –2,9 mrd. kr. Netto nytte over totale kostnader (NN/K) er beregnet til –0,7. Internrenten er beregnet til 2 pst. Nytteten av prosjektets bidrag til tilrettelegging for byutvikling, inngår ikke i beregningene.

### 2.4 Avtaler om utbyggingen

Utbygging av Bjørvikaområdet er regulert gjennom et sett avtaler mellom de ulike partene som deltar i utviklingen av området. Det er i forhold til riksvegomlegging i området inngått avtale mellom Statens vegvesen Region øst og Oslo kommune om finansiering av riksveganlegget (Bjørvikaavtalen). Videre er det inngått avtale mellom Statens vegvesen Region øst, Oslo kommune og grunneierne v/Bjørvika Utvikling AS om overdragelse av gamle og nye riksvegarealer. Det er også inngått

avtaler mellom Statens vegvesen Region øst og henholdsvis Oslo Havnevesen og ROM eiendomsutvikling AS om leie av midlertidige arealer. Det vises til omtale av hele avtaleverket i Arbeids- og administrasjonsdepartementets St.prp. nr. 1 (2003–2004), side 96–98. Gjennom Bjørvikaavtalen av 30. juni 2003 aksepterer Oslo kommune at dersom kommunen ikke har søkt om ny brukerfinansiering som erstatter dagens bompengering innen 1. april 2004, blir bompengeringen stående så lenge det er behov for det, for å sikre brukerfinansieringen av Bjørvikaprojektet. Bompengeringen er forutsatt fjernet så snart prosjektet er finansiert, senest innen utgangen av 2012. Staten forutsetter dialog og samarbeid med Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om opplegg for, og utforming av brukerfinansieringen.

## 3 Lokal behandling

Oslo kommune godkjente Bjørvikaavtalen i møte i bystyret 27. august 2003, og fattet følgende vedtak:

- «1. Bystyret godkjenner avtale av 30.06.2003 mellom Oslo kommune og staten ved Statens Vegvesen Region Øst om finansiering av riksveianlegg for Bjørvika.
2. Kommunens bidrag på til sammen 300 millioner kroner innarbeides i økonomiplanen for 2004–2007.
3. Byrådet delegeres fullmakt til å foreta mindre vesentlige endringer i avtale av 30.06.2003 om finansiering av riksveianlegg for Bjørvika.»

Vedtaket er fulgt opp i møte i bystyret 17. mars 2004 ved behandlingen av byrådets forslag til nytt opplegg for trafikantbetaling for å finansiere Bjørvikautbyggingen. Følgende vedtak ble fattet:

- «1. Dagens bomring erstattes med et annet trafikantbetalingssystem når nåværende bomring etter planen avvikles den 01.01.2008.
2. Dersom nytt trafikantbetalingssystem ikke er etablert per 01.01.2008 opprettholdes dagens bomring inntil nytt system er innført.
3. Byrådet bes legge fram sak om Oslopakke 3, herunder med ny trafikantbetaling fra 01.01.2008, for økt kollektivsatsing og investeringer i miljøtunnel på vei der minimum 50 % av foreslåtte investeringer skal gå til kollektivtransport.
4. Byrådet skal i forslag om nytt trafikantbetalingssystem fra 01.01.2008 legge fram en sak om innføring av veiprisning, dvs. et system der trafikantbetalingen virker trafikkregulerende og hvor deler av inntektene fra

trafikanbetalingen forbeholdes brukt til drift av kollektivtransporten.

5. Byrådet bes snarlig fremme egen sak om innføring av tidsdifferensierte takster i nåværende bompengering, basert på høyere takster i rushtidene og lavere takster utenom trafikktoppene, der de totale inntektene fra bomringen opprettholdes. Byrådet bes i tilknytning til en slik sak også vurdere innføring av gratis passering mellom gitte tidspunkter på nattestid og i helgene.»

Forslag til finansieringsplan for prosjektet ble behandlet i møte i bystyret 16. februar 2005. Det ble fattet følgende vedtak:

- «1. Oslo kommune vil i samarbeid med Akershus fylkeskommune og staten arbeide for å etablere en Oslopakke 3 som også vil inkludere finansiering av riksveiomleggingen i Bjørvika.
2. Det vises til vedtak i Oslo bystyre 17.03.2004 der det bl.a. heter: «Dagens bomring erstattes med et annet trafikanbetalingssystem når nåværende bomring etter planen avvikles den 01.01.08. Dersom nytt trafikanbetalingssystem ikke er etablert pr. 01.01.08 opprettholdes dagens bomring inntil nytt system er innført.»
3. Byrådet bes å ta kontakt med staten for å fastsette den endelige fordelingsnøkkelen for kostnadsøkningene i Bjørvikaprojektet. Byrådet gis fullmakt til å gjennomføre denne forhandlingen. Bystyrets organer informeres om resultatet av forhandlingene.»

Byrådet behandlet saken på nytt i møte 24. februar 2005. Følgende vedtak ble fattet:

- «1. Det er enighet om at Oslo kommune bidrar med et kontanttilskudd på 300 millioner kroner til riksveiutbygging i Bjørvika, hvorav 150 millioner 2001-kroner og 150 millioner 2003-kroner. Oslo kommune skal ikke bidra til inndekning av kostnadsøkninger i prosjektet.
2. Innenfor prosjektets styringsramme på 3920 millioner kroner aksepterer Oslo kommune ekstraordinær trafikanbetaling etter 31.12.2007 som kan beløpe seg opptil 1480 millioner kroner.
2. Saken sendes bystyret til orientering.»

I saksframstillingen til byrådets vedtak av 24. februar 2005 er det presisert at pkt. 2 i bystyrets vedtak av 16. februar 2005 skal forstås slik at det er Oslopakke 1 og Oslopakke 2 med tilhørende vedtatte premisser, som eventuelt skal forlenges etter

31. desember 2007. På denne bakgrunn legger departementet til grunn at det er dagens bompengering som eventuelt skal videreføres fra 1. januar 2008.

Akershus fylkeskommune behandlet forslaget om forlengelse av dagens bompengering for å finansiere Bjørvikaprojektet i møte i fylkesutvalget 16. desember 2004, og fattet følgende vedtak:

- «1. Akershus fylkeskommune gir sin tilslutning til en forlengelse av dagens bompengering, inklusive Oslopakke 2, til senest innen utgangen av 2012, dersom det fra januar 2008 ikke innføres en Oslopakke 3 som inkluderer finansiering av Bjørvikaprojektet. Det forutsettes at dagens fordeling av midler, dvs. 60/40 prosent til henholdsvis Oslo og Akershus og 20 prosent til kollektivtrafikk videreføres. Dagens bompengeselskap (Fjellinjen AS) videreføres.
2. Akershus fylkeskommune er kjent med finansieringsplanen for Bjørvikaprojektet og aksepterer at Bompengeselskapet (Fjellinjen AS) kan oppta lån for å sikre rasjonell framdrift.
3. Akershus fylkeskommune vil i samarbeid med Oslo kommune arbeide videre med en Oslopakke 3 fra januar 2008 som også vil inkludere finansiering av riksvegomleggingen i Bjørvika.»

Oslo kommune, Akershus fylkeskommune og Statens vegvesen Region øst arbeider med et opplegg for en ny brukerfinansiering (Oslopakke 3). Videre blir det arbeidet med innføring av tidsdifferensierte takster i dagens bompengering, jf. bystyrets vedtak. Samferdselsdepartementet vil legge eventuelle forslag fram for Stortinget når det foreligger endelige avklaringer.

## 4 Finansierings- og bompengeplegg

### 4.1 Kostnadsfordeling og finansiering

I St.meld. nr. 28 (2001–2002) var kostnadsoverslaget for riksvegomleggingen i Bjørvika anslått til å ligge innenfor en ramme på 2 400 – 3 200 mill. 2001-kr, eksklusive Østre Tangent og grunnerverv/erstatninger. I finansieringsplanen var kostnaden ved riksvegomleggingen foreløpig anslått til 2 800 mill. 2001-kr (om lag 3 070 mill. 2005-kr), inklusive Østre Tangent. Kostnaden var forutsatt dekket gjennom statlige midler, brukerfinansiering, tilskudd fra Oslo kommune og bidrag fra salg

av eiendommer i området, fordelt som vist i tabell 4.1 nedenfor.

Styringsrammen innebærer en kostnadsøkning på 850 mill. 2005-kr i forhold til overslaget som lå til grunn for finansieringsplanen i St.meld. nr. 28 (2001–2002). Kostnadsøkningene skyldes primært endrede forutsetninger i reguleringsplanene og kvalitetssikring av kostnadsoverslaget. Endrede forutsetninger i reguleringsplanene knytter seg blant annet til krav om å senke tunnelen med 6 meter ved Havnelageret og andre tiltak for å redusere faren for påkjørsel fra skip, etablering av nye kaifronter på Paulsenkaia og Bjørvikautstikkeren, krav fra kommunen om åpning av Akerselva, Bispekilen, bekkelukkinger mv.

Gjennom Bjørvikaavtalen har Oslo kommune påtatt seg ansvar for 150 mill. 2003-kr mer enn forutsatt i St.meld. nr. 28 (2001–2002). Videre er det enighet om at ytterligere kostnadsøkninger ut over opprinnelig kostnadsanslag på 2 800 mill. 2001-kr skal deles mellom økt brukerfinansiering og økt tilskudd over statsbudsjettet. I St.prp. nr. 1 (2004–2005) er det lagt til grunn at en vesentlig del av resten av kostnadsøkningen bør dekkes gjennom brukerfinansieringen. Det er videre lagt til grunn at Vegdirektoratet utarbeider et forslag til fordeling av resten av kostnadsøkningen som grunnlag for drøftinger med Oslo kommune. Der som dagens bompengordning opprettholdes fra 1. januar 2008, legger Samferdselsdepartementet til grunn at bompengene skal fordeles mellom Oslo og Akershus etter gjeldende ordning om 60/40 pst. fordeling.

Statens vegvesens forslag til kostnadsfordeling, sammenliknet med fordelingen i St.meld. nr. 28 (2001–2002), framgår av tabell 4.1. Ved utarbeidelse av forslaget er det tatt utgangspunkt i hvor stor andel av økningen som kan tilbakeføres til kommunens eller grunneiernes interesser. Med dagens utvikling av vedtatt indeks for prisjustering

av bidraget fra salg av eiendommer i området, kan det ikke påregnes å få utbetalt mer enn avtalt minimumsbeløp på 300 mill. kr. Følgelig er det lagt til grunn at restbehovet dekkes gjennom ytterligere økte statlige midler og økt brukerfinansiering. Statens vegvesens forslag til finansieringsplan har vært forelagt Oslo kommune.

Forslaget til finansieringsopplegg innenfor styringsrammen på 3 920 mill. kr innebærer at staten og brukerfinansieringen dekker hhv. 43,6 pst. og 56,4 pst. av kostnadene, når Oslo kommunes bidrag og inntekter fra eiendomssalg holdes utenfor. Kostnadsøkninger opp til kostnadsrammen på 4 510 mill. kr forutsettes i tråd med ordinær praksis dekket av statlige midler og brukerfinansiering etter samme prosentvise fordeling som innenfor styringsrammen. Statens midler ved slik kostnadsøkning forutsettes finansiert utenfor transportplanrammen. Kostnadsøkninger ut over kostnadsrammen forutsettes i sin helhet finansiert gjennom statlige midler utenfor transportplanrammen, eventuelt ved at utbyggingens omfang reduseres.

Finansieringsforslaget legger til grunn 1 440 mill. kr i statlige midler. Det er videre forutsatt at brukerfinansieringen skal dekke 1 860 mill. kr. Av dette forutsettes 1 480 mill. kr dekket gjennom videreføring av dagens bompengordning fra 1. januar 2008. Forutsatt en økning opp til kostnadsrammen, vil den foreslåtte fordelingen innebære et bidrag på inntil 1 810 mill. kr fra videreføringen av dagens bompengordning.

#### 4.2 Bompengordning

Det er ikke søkt om ny brukerfinansiering som erstatter dagens bompengering. Etter dette skal eksisterende bompengering bli stående til senest utgangen av 2012, jf. Bjørvikaavtalen av 30. juni 2003.

Både Oslo kommune og Akershus fylkeskom-

Tabell 4.1 Revidert forslag til finansieringsplan sammenholdt medfinansieringsplanen i St.meld. nr. 28 (2001–2002).

	St.meld. nr. 28 (mill. 2001-kr)	Styringsramme (mill. 2005-kr)
Statlige midler	1 150	1 440
Bompenger	1 200	1 860
– <i>Oslopakke 1</i>	350	380
– <i>nytt opplegg</i>	850	1 480
Tilskudd fra Oslo kommune	150	320
Salg av eiendommer	300	300
Sum	2 800	3 920

mune går inn for at videreføringen av dagens bompengordning skal inkludere både Oslopakke 1 og Oslopakke 2. Videre er det enighet om at midlene skal fordeles mellom veg- og kollektivtrafikktiltak og mellom Oslo og Akershus på samme måte som i dag. Videreføring av dagens bompengordning innebærer samme bomstasjonsplassering som i dag, og at dagens bompengeselskap, Fjellinjen AS, skal stå for innkrevingen. Dersom en eventuell ny trafikantbetalingsordning (Oslopakke 3) blir vedtatt før 2012, vil denne avløse den foreslåtte videreføringen av dagens ordning.

Tabell 4.2 viser fordelingen av forventet bompengebidrag ved en videreføring av dagens bompengordning i perioden 2008–2012. Følgende forutsetninger er lagt til grunn for beregningene:

- Oslopakke 1 videreføres til og med 2012. Dagens fordeling av midlene videreføres, dvs. 60 pst. til Oslo og 40 pst. til Akershus.
- Oslopakke 2 med et påslag på 2 kr til kollektivtrafikktiltak videreføres til og med 2012. Midler fordeles som i dag, dvs. primært til de prosjekter som har størst positiv nytte for kollektivtrafikantene.
- Dagens takst- og rabattsystem videreføres, og takstene vil kun bli justert for prisutviklingen. En eventuell overgang til tidsdifferensierte takster i dagens bomring forutsettes å ikke redusere inntektsnivået.
- Gjenstående lån nedbetales som planlagt fram mot 2008, slik at lånet forutsettes å være nedbetalt før videreføringen av bompengordningen.

Fjellinjen AS' langtidsbudsjett er lagt til grunn for beregning av tilgjengelige midler fra en videreføring av Oslopakke 2. I beregningene er det ikke tatt hensyn til trafikkvekst gjennom bomringen. Tilgjengelige midler vil derfor i praksis kunne bli noe høyere enn det som framgår av tabellen.

Bruken av midlene forutsettes nærmere avklart gjennom det videre arbeidet med handlingsprogrammet for perioden 2006–2015.

Tabell 4.2 Fordeling av forventet bompengebidrag ved videreføring av dagens bompengordning.

	Mill. 2005-kr
	Bompengebidrag
Oslopakke 1	4 400
Akershus (40 %)	1 760
Oslo (60 %)	2 640
– E18 Bjørvikaprojektet	1 480
– Merknader knyttet til Bjørvikaprojektet, andre prosjekter i Oslo	1 160
Oslopakke 2	1 040
Sum bompenger	5 440

### 4.3 Finansierings- og framdriftsplan

Forslag til framdrifts- og finansieringsplan framgår av tabell 4.3. Det er lagt til grunn anleggsstart sommeren 2005 med sikte på at første etappe åpnes for trafikk i 2010. Andre etappe vil etter planen stå ferdig i 2012. Det presiseres at det er knyttet stor usikkerhet til de årlige behovene, som blant annet avhenger av entreprenørenes arbeidsopplegg.

I finansieringsplanen er det i henhold til Bjørvi-kaavtalen lagt til grunn at Oslo kommunes midler stilles til disposisjon i 2005 og 2007. Midlene fra eiendomssalget kan i henhold til avtalen med Bjørvika Utvikling AS tidligst utbetales fem år etter at reguleringsplanen er endelig stadfestet. Dette skjedde i juni 2004, noe som innebærer at midlene tidligst kan utbetales sommeren 2009. På bakgrunn av dette er det lagt til grunn at midlene stilles til disposisjon i 2009 og 2010.

I forslaget til finansieringsplan er det foreløpig lagt til grunn at bompengeselskapet vil ta opp lån på til sammen i størrelsesorden 500 mill. kr i første del av byggeperioden. Fra og med 2009 forventes

Tabell 4.3 Forslag til finansieringsplan.

	Mill. 2005-kr			
Finansieringsplan	før 2006	2006–2009	2010–2012	Sum
Statlige midler	70	900	470	1 440
Bompenger	180	1 350	330	1 860
Oslo kommune	150	170	0	320
Salg av eiendommer	0	150	150	300
Sum	560	2 570	950	3 920

større bompenginntekter til Oslo enn det prosjektet trenger. Overskytende inntekter vil da kunne dekke renter og avdrag i forbindelse med låneopp- tak i første del av byggeperioden, samt gjennom- føring av evt. andre prosjekter eller tiltak i Oslo.

## 5 Samferdselsdepartementets vurdering

---

Bjørvika er landets mest belastede kryssområde. Byutviklingen i området med bygging av ny opera gjør det nødvendig å legge om vegsystemet. E18 Bjørvikaprojektet vil avlaste området for gjennomgangstrafikk og bidra til et mer miljøvennlig transportsystem i området.

Som omtalt i St.prp. nr. 1 (2004–2005) legger Samferdselsdepartementet til grunn en styringsramme på 3 920 mill. kr for prosjektet. Dette er en økning på 850 mill. kr sammenliknet med over- slaget som ble lagt til grunn i finansieringsplanen i St.meld. nr. 28 (2001–2002). Økningen skyldes primært endrede forutsetninger for prosjektet. Videre legges det til grunn en kostnadsramme på 4 510 mill. kr.

Samferdselsdepartementet slutter seg til Sta- tens vegvesens forslag til revidert finansierings- plan for Bjørvikaprojektet. Dette innebærer et statlig bidrag til prosjektet på 1 440 mill. kr. Kost- nadsøkninger opp til kostnadsrammen forutsettes fordelt mellom statlige midler (utenfor transport- planrammen) og brukerfinansiering tilsvarende den relative fordeling som gjelder innenfor sty- ringsrammen. Kostnadsøkninger ut over kost- nadsrammen forutsettes i sin helhet finansiert gjennom statlige midler utenfor transportplanram- men, eventuelt ved at utbyggingens omfang redu-

seres. Finansieringsplanen er i tråd med forutset- ningene i St.meld. nr. 28 (2001–2002) og senere inngåtte avtaler mellom de ulike partene som del- tar i utviklingen av området.

Samferdselsdepartementet slutter seg til at brukerfinansieringen av prosjektet dekkes gjen- nom videreføring av nåværende bompengeor- dning fra 1. januar 2008 til senest 31. desember 2012. Dersom Stortinget godkjenner en ny trafi- kantbetalingsordning (Oslopakke 3) innen den tid, vil denne avløse videreføringen av dagens ordning. Opplegget innebærer at både Oslopakke 1 og Oslopakke 2 forlenges i sin nåværende form. Mid- lene fra Oslopakke 1 fordeles følgelig med 60 pst. til Oslo og 40 pst. til Akershus. Midlene fra Oslo- pakke 2 fordeles til prosjekter som har størst posi- tiv nytte for kollektivtrafikantene. Samferdselsde- partementet legger vekt på at det er lokal enighet om et slikt opplegg.

## 6 Avtale

---

Dersom Stortinget gir sin tilslutning til utbyggin- gen, vil det bli inngått avtale mellom Vegdirekto- ratet og bompengeselskapet i tråd med gjeldende standardavtale.

Samferdselsdepartementet

tilrår:

At Deres Majestet godkjenner og skriver under et framlagt forslag til proposisjon til Stortinget om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo.

---

Vi **HARALD**, Norges Konge,

stadfester:

Stortinget blir bedt om å gjøre vedtak om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo i samsvar med et vedlagt forslag.

---

## **Forslag**

### **til vedtak om utbygging av E18 Bjørvikaprojektet i Oslo**

#### I

Stortinget samtykker i at:

1. Bompengeselskapet får tillatelse til å kreve inn bompenger for delvis finansiering av utbyggingen av E18 Bjørvikaprojektet og andre tiltak i samsvar med vilkårene i denne proposisjonen.
2. Samferdselsdepartementet får fullmakt til å inngå avtale med bompengeselskapet og fastsette nærmere regler for finansieringsordningen.

