



Kollektivtransport og arealplanlegging – hva skjedde på Fornebu?

Ingeborg Rasmussen, 22.november 2012

www.vista-analyse.no

Først den korte historien



- Det siste flyet lettet fra Fornebu i oktober 1998
- I planene for etterbruk lå det inne en forutsetning om tilfredsstillende kollektivløsning
- Det var til og med tenkt litt på finansiering
- Etter veldig mange utredninger og 14 år vet vi vel fremdeles ikke helt hva slags kollektivløsning som kommer, hvor, når eller hvordan den skal finansieres.
- Busser går, og etter hvert er det kommet noen folk og næringsliv på Fornebu – men er det planlagt for buss?

Hva skjedde – egentlig?

Premisser for nedleggelse

- Etterbruken av Fornebu ble forutsatt å gi mellom 11000 og 14000 boliger. Samfunnsøkonomisk verdi ble beregnet til 2,1 – 2,6 mrd 1991-kroner (SNF, 1992). Verdien på etterbruken er en av flere premisser for nedleggelsen av Fornebu som flyplass.
- Tilbringertjeneste til ny flyplass; 19 minutter fra sentrum en premiss for nedleggelse og valg av Gardermoen.



Kampen om indrefiletet



- Bærum kommune, reguleringsmyndighet: maks 5 000 boliger og 15 000 arbeidsplasser
- Oslo kommune, eier av nærmere halvparten av arealene ønsket større utbygging.
- Statsbygg, forvalter av statens eierinteresser: minst 6 000 boliger og 20 000 arbeidsplasser er mulig
- **Viejon I:** IT – Fornebu (Storting, Regjering, flere St.meld/st.prp)
- **Viejon II:** I St.prp. nr. 1 (1995-96) «Fornebu skal fremstå som et resultat av miljø- og samfunnsrettet planlegging».

Beste arealbruk – vurdert i 1997

SNF (1997): ... *verdien av ulike arealbruksalternativer.*



- Utbyggingsalternativ med 8 800 boliger gir høyere verdi enn ett alternativ med 6 800 boliger (alternativet med 6800 boliger realiserer ikke verdiene som lå som en premiss for flyplassnedleggelsen. Ikke innenfor mandatet å utrede alternativene som lå til grunn for flyplassnedleggelsen)
- Alternativet med 6 800 boliger varierer fra 1,7 mrd og 2,3 mrd 1997-kroner

Stilte noen spørsmålet:

- Hvor tett og hvordan må planene legges for å skape et lønnsomt og effektivt kollektivtilbud?

Offentlige forvaltningsorganer og politiske prosesser

- Plan- og samordningsminister Bendik Rugaas brev av 4. mars 1997 til ordføreren i Bærum *det må fastsettes rekkefølgebestemmelser slik at "bybane eller lignende kollektivløsning" blir etablert.*
- Bærum kommune; reguleringsmyndighet – kommunedelplan Fornebu lagt fram i 1999 – premiss fra planministeren inkludert – og ønsket ikke så mange boliger.
- Innsigelser:
 - Akershus fylkeskommune
 - Statens vegvesen
 - Statsbygg
- Fylkesmannen i Oslo og Akershus, mekling + 500 boliger, - 1000 arbeidsplasser
- Oversendelse til Akershus fylkeskommune – fylkestinget tar ikke Statsbyggs innsigelse til følge
- Statsbygg ber om oversendelse til MD – flere boliger av hensyn til nasjonale interesser

..... flere "offentlige" meninger



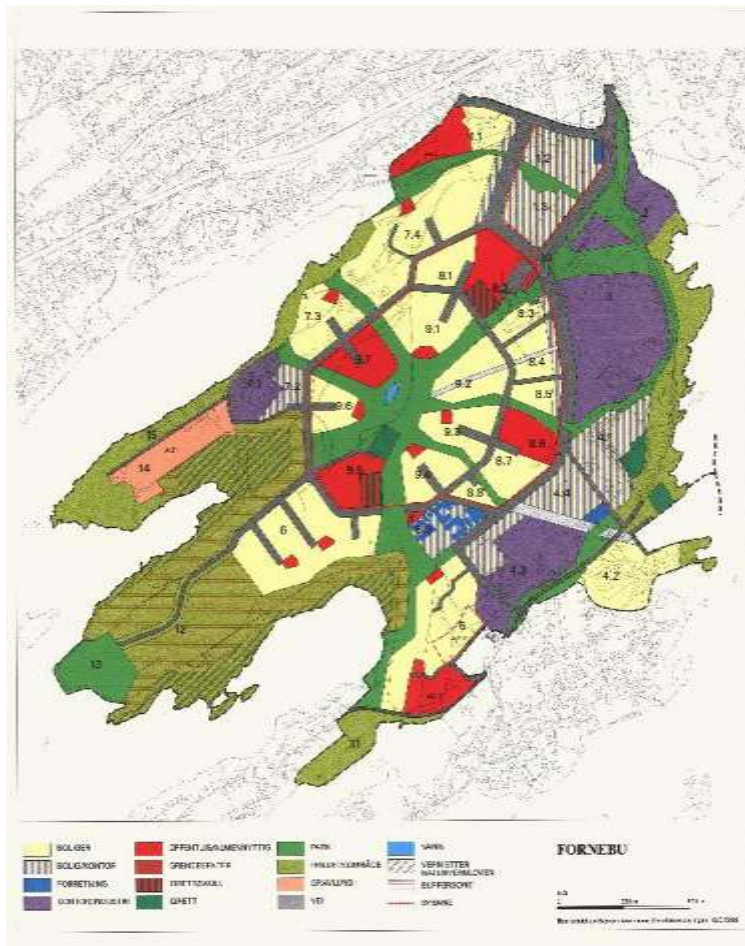
- Bærum kommune godtar at deler av næringsarealene kan gjøres om til bolig, kan øke antall boliger med 500
- MD – møte; Bærum kommune, Statsbygg, Oslo kommune, Fylkesmannen i Oslo og Akershus og Akershus fylkeskommune legger fram synspunkter
 - Uttalser innhentet fra AAD, SD, NHD og Statens forurensningstilsyn
- Spillet om IT-Fornebu
- Tidsbruk 16.juni 1999 til 21.9 2000
- Offentlig ressursbruk??

Noen av meningene....

- AAD: Støtter Statsbygg *legges til rette for boligbebyggelse med høy arealutnyttelse* og trafikkgrunnlag for kollektivløsning, minst 6000 boliger
- NHD: utbyggingsstrategien for boliger må ikke medføre at arealene som er planlagt til næringsvirksomhet reduseres.
- SD: Utbygningspress, økning i bolig liten innvirkning på trafikkavvikling, godt utgangspunkt for høy arealutnyttelse, minst 6000 boliger og 15-20 000 arbeidsplasser
- SFT: planen ikke er av en slik karakter at viktige nasjonale eller regionale interesser står på spill – vekt på godt kollektivtilbud, anbefaler at Statsbyggs innsigelse *ikke* tas til følge
- Ingen viser til de opprinnelige premissene, ei heller samfunnets samlede verdirealisering



Planer og visjoner ved årtusenskifte



Arbeids- og administrasjonsminister Laila Dåvøy (2000): *Området skal etter hvert by på fremtidens bomiljøer, et nasjonalt IT- og kunnskapssenter, og attraktive natur- og rekreasjonsområder til glede for hele regionen. bærekraftig utvikling og miljøforhold*

- 6 000 – 6200 boliger
- 15 000 arbeidsplasser
- Kyststi / strandområder
- Verneområder
- Park
- Byggesoner ca 50 pst av arealene

+ Føringer fra planministre om rekkefølgebestemmelse for å sikre bane

Men – hvor skulle banen gå – og var det noen som tenkte på premisene for en lønnsom og effektiv kollektivløsning?

Avstand til holdeplass, antall stopp og andre premisser for høy kollektivandel? Prioritert bort – eller ble det bare sånn?

Realisering av verdier per 2004?

- Planlagt alternativ (6220 boliger, pluss næringsareal og IT-Fornebu) realiserer ikke planlagte verdier som lå til grunn for nedleggelsen.
- Beregnet samfunnsøkonomisk tap ved planlagte fotballarena: 251 millioner kroner
- Merverdi av næringsarealer på Fornebu, inkludert lokalisering av IT-Fornebu: NULL
- Planlagte baneløsning, merkostnad 700 millioner kroner i alternativ planlagt. NB! Lønnsomhet mulig ved tettere utbygging
- Positiv verdi av kyststi, strand
- Merkostnader ved sosial og teknisk infrastruktur inkludert.
- Samfunnsøkonomisk verdi i planlagt alternativ: 2,1 mrd 2004-kroner
- Tidstap på sen realisering og lange planprosesser; 500 millioner til 1 mrd kroner (netto SØ-verdi) vurdert i 2004.

Fornebubanen og kollektivløsning



- Automat "high tech" bane over bakken 2001, OPS-finansiering – hvem skal finansiere?
-mange utredninger senere. Fylkestinget i Akershus vedtok i møte 10. mai 2007 at Fornebubanen skal etableres som bybane og ber om at det lempes på rekkefølgebestemmelsen
- Samferdselsminister Navarsete: Et lokalt ansvar å finne fram til kollektivløsning, men forutsetter at Akershus fk og Oslo blir enige.
- Kollektivtilbudet finansieres i utgangspunktet av fylkeskommunen – Oslo eller Akershus?
- Foreløpig siste utredning fra 2011, inntil videre betjenes område av buss – betydning for videre utvikling av området?
- Har man de rette planpremissene i dag?

Ansatte frykter trafikkork på Fornebu



Flyfoto: Terje Løchen

Både Aker og Statoil settes opp egne busser til sine ansatte som nå flytter til Fornebu. De ansatte er likevel bekymret for trafikkork i rushtiden.

Av: NTB | Publisert: 15.10.2012 09:15 | Sist endret: 15.10.2012 09:20

Mandag flytter 2.000 Statoil-ansatte inn i nye lokaler på Fornebu. Når alle som skal flyttes til det nye området er på plass, skal til sammen 14.000 mennesker til og fra jobb på Fornebu.

– Det sier seg selv at den allerede hardt pressede trafikksituasjonen ikke vil bedres av at vi flytter inn. Mange ansatte er engstelige for at trafikken vil stoppe opp fullstendig i morgen- og ettermiddagsrushet, sier Bjørn Robert Olsen, ansattrepresentant i Statoil, til Budstikka.

Fra før av har Aker satt opp egne busser for å transportere de ansatte til og fra Fornebu i

BYGGEINDUSTRIENS ØVRIGE SIDER:

[Anlegg](#) [Bolig](#) [Hytte](#) [Hage](#) [Landet](#) [Bygges](#)

STILLINGSANNONSER (222)

[Erfarne blikkenslagere](#) - Skuteviken Personell AS

[KHMS leder, Ass.prosjektleder, Anleggsleder og Formann](#) - Bifinger Berger

[Taktekkere søkes!](#) - Skuteviken Personell AS

[Monter/forskalinngsnekker/ernbinder](#) - Con Form Oslo AS

annons



VI DEKKER ALT I OG PÅ BETONG

RECONSULT
BETONGENTREPRENØR



RHEINZINK

Innblåsing av isolasjon i alle typer bygningskonstruksjoner



Bussene står i kø på Fornebu. Her posisjonerer en leddbuss seg inn mot rundkjøringen. Vi har fått flere tips om at veibredden gir leddbussene store problemer.

FOTO: Christian Fougner

Et par år til med kø og kaos

Veien er ferdig regulert til kollektivfelt, men først [neste](#) år starter byggingen.

heidi anne
johnsen

Publisert: 31.okt. 2012 17:29 Oppdatert: 01.nov. 2012 13:24



- Hvorfor bygges det ikke umiddelbart kollektivfelt til Fornebu sånn som trafikksituasjonen er blitt? spør Kjell Kalland, direktør for IT Fornebu. Han er svært oppgitt over kaoset av biler og busser som står og stamper i kø på Fornebu.

Kalland har sittet i arbeidsgrupper som har jobbet med utformingen av infrastruktur, og han undrer seg over at det ikke er blitt bygget et kollektivfelt i ekspressfart.

køen på fornebu

Både politikere og fagfolk spådde trafikkaos på Fornebu uten en baneløsning. Etter at Statoil flyttet inn for et par uker siden, har det blitt fullstendig kork i trafikken på Fornebu.

I rushtiden stamper busser i kø sammen med biler og ekstrasusser som bedrifter har satt opp for egne ansatte. Ruter kan ikke sette inn flere busser fordi kapasiteten er sprengt.

Et kollektivfelt ut fra Fornebu vil koste 25 millioner kroner, og pengene er først på plass når fylkesbudsjettet vedtas i desember.

fornebubanen

Planlagt som T-bane/metro mellom Fornebu og Majorstuen.

Vil koste ca. 4,5 milliarder kroner, men er ennå ikke fullfinansiert.



249,-

Cubus

ukens bolig

SKANSKA



TOPPLEILIGHET PÅ FRYDENBERG
119 kvm toppleilighet i nybygg med to bad og to solrike balkonger. Velkommen til visning søndag 18. november og se leiligheten. Innflyttingsklar fra høsten 2013

GS GREFSEN STASJON



HUS 5 – kommer for salg i november! Nye, flotte leiligheter lanseres nå på Grefsen Stasjon – flere med to balkonger. Registrer din interesse på www.grefsenstasjon.no og du vil få mer informasjon når priser og prospekt er klart!

PRIVAT megleren



Et kort blikk til Danmark



Behov for en ny bydel

Ørestad er en grøn bydel

- Fra København City tager det 10 minutter i Metroen til Ørestad City
- Planlegging startet samtidig med Fornebu (1992)
- Bydelens bredde: 600 m,
- Der er seks Metrostatione
- 20 000 studenter
- 80 000 arbeidsplasser
- 20 000 skal bo der
- vekt på tilretteleggingen for å sikre beboerne (og andre) gode rekreasjons- og grøntarealer

www.vista-analyse.no

Fremtidens løsninger- klart til bruk



Perverse insentiver, politisk spill og kamp mellom forvaltningsnivåer

- En minister uten budsjettvedtak legger føringer
- Bærum kommune tar føringene, men har ingen eierinteresser
- Fylkeskommunen ansvar for kollektivtransport
- Statsbygg forvalter eierinteresser og deler av samfunnets interesser
- Oslo kommune tomteeier
- Næringsdepartementet og Stortinget – frikoblet fra ansvar for verdirealisering av samfunnets arealer og ressurser?
- Ingen med ansvar for å følge opp en opprinnelige premisser

Hvor står vi etter 12 år?



- Fornebu er fremdeles en indrefilet – for bolig, og er i dag kanskje verdens dyreste hundegård?
- Store samfunnsøkonomiske tap ved å la tilrettelagte områder ligge brakk i ti-år.
- Ingen innovasjon er skapt gjennom politiske vedtak og visjoner – men store verdier er tapt.
- Perverse insentiver mellom ulike forvaltningsnivåer og beslutningsprosesser.
- Reguleringstriks kan gi store vinn-vinn- kostnader
- Fart i utbygging i 2012 – press for å bygge tettere – kanskje kommer det nok folk likevel til å kunne utvikle et lønnsomt og effektivt kollektivtilbud?
- Men, enda uklart hvor, når og hvordan en bane skal være – og hvem skal finansiere?
- (Finansieringen som en gang ble satt av; verdien skrumper og kostnadene øker, bevilgningsvedtak må fattes)

Hva skjedde – egentlig?
Tja... ?
Takk for meg