

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP



Forord

Denne masteroppgaven er avsluttende emne for 5-årig mastergrad i By- og regionplanlegging ved Universitetet for Miljø- og Biovitenskap (UMB).

Min hovedveileder for oppgaven har vært Berit Nordahl ved Institutt for Landskapsplanlegging (ILP). Anders Jordbakke i Statens vegvesen har vært biveileder. Jeg takker for godt samarbeid.

Jeg ønsker å takke alle informantene som har stilt opp i intervjuer. Disse har vært til stor hjelp for oppgaven. Jeg vil også rette en stor takk til Statens vegvesen region øst for faglig, praktisk og finansiell støtte til masteroppgaven.

Størst takk til familien min, som har støttet meg hele veien under min utdanning.

Øystein Ertresvåg

Universitetet for Miljø- og Biovitenskap, Ås, 14. desember 2012.

Sammendrag

Hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen? Spørsmålet forsøkes besvart med et case-studie av beslutningsprosessen ved hjelp av Flyvbjergs teori om «rationalitet og magt» (Flyvbjerg 1991). Om den formelle, rasjonelle planprosessen ikke tar hensyn til de underliggende maktforholdene mellom aktørene, vil planprosessen bli undergravet av uoffisielle, ikke-rasjonelle beslutninger som dreier planprosessen i en annen retning enn tiltenkt. De involverte aktørene for valg av baneløsning til Fornebu blir sett i kontekst av organiseringen av kollektivplanlegging i Oslo og Akershus. I case-studiet analyseres beslutningsprosessen for tre baneløsninger for Fornebu; jernbane, automatbane og metro. Fragmentert planansvar mellom ulike aktører og myndigheter samt uklarerhet om rammen rundt finansiering og valg av baneløsning har tilrettelagt for maktmisbruk og svekket rasjonaliteten i beslutningsprosessen.

Abstract

What are the ways disputes have affected the decision-making process of choosing an urban rail transit mode for Fornebu? The question is analyzed using the theory and methods described by Flyvbjerg (1991) in “rationality and power”. If the institutionalized, rational planning process does not take into account the mechanisms of power in relations between participants, the planning process itself will be negatively affected by non-rational decisions and yielding to the use of power. The planning governance in Oslo and Akershus regional counties is used as a context to describe the decision-making process of urban rail transit to Fornebu. Three modes of urban rail transit are further investigated: Rail, suspended light rail and metro. Political and administrative fragmentation of strategic planning and uncertainties regarding the funding and choice of urban rail transit mode has weakened the rationality of the decision-making process.

Innholdsfortegnelse

| | |
|--|------|
| Forord..... | ii |
| Sammendrag..... | iii |
| Abstract..... | iii |
| Figurliste..... | vi |
| Tabell-liste..... | viii |
| 1.0 Introduksjon..... | 1 |
| 1.1 Baneløsning for Fornebu: Fornebubanen..... | 2 |
| 1.2 Mål med oppgaven..... | 4 |
| 1.3 Valg av case-studie: Fornebubanen..... | 4 |
| 1.4 Anvendt metodikk..... | 6 |
| 1.5 Oppgavens oppbygning..... | 7 |
| 2.0 Teori..... | 8 |
| 2.1 «Rationalitet og magt»: Bent Flyvbjerg..... | 9 |
| 3.0 Organisering av kollektivplanlegging i Norge..... | 16 |
| 3.1 Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus..... | 17 |
| 4.0 Case-studie som metode..... | 23 |
| 4.1 Case-studie: analytisk generalisering..... | 24 |
| 4.2 Metode for analyse..... | 24 |
| 4.3 Metodekritikk..... | 27 |
| 5.0 Case-studie: Fornebubanen..... | 29 |
| 5.1 Aktørene..... | 34 |
| 5.2 Tidslinje..... | 44 |
| 5.3 Oversikt over større fagrapporter samt kommunedelplaner..... | 55 |
| 5.4 Beslutningsprosessen til tre utvalgte baneløsninger for Fornebu..... | 67 |
| 5.5 Jernbane som baneløsning for Fornebu..... | 69 |
| 5.6 Automatbane til Fornebu..... | 75 |
| 5.7 Metro til Fornebu..... | 84 |
| 5.8 Oppsummering av vurderte hovedkonsepter for bane til Fornebu..... | 90 |
| 6.0 Diskusjon – Beslutningsprosessen til tre baneløsninger for Fornebu..... | 94 |
| 6.1 Realisering av baneløsning..... | 94 |
| 6.2 Hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen?..... | 95 |

| | | |
|-----|--|-----|
| 6.3 | Rasjonalitet og makt i beslutningsprosessen til Fornebubanen | 98 |
| 7.0 | Referanser | 100 |
| 7.1 | Informantintervjuer | 104 |

Figurliste

| | |
|--|----|
| Figur 1: "Fremtidsbilde av utbygd Fornebu" (Ruter 2010, 5) | 1 |
| Figur 2: Fornebu vist i rød ring med foreslått metroløsning (2012) tegnet inn med blå strek. Kartet viser befolkningstetthet i Oslo før utbygging av Fornebu. (Ruter 2012, 14)..... | 3 |
| Figur 3: Ansvarsfordeling for kollektivtransport i Norge (TØI 2012). | 16 |
| Figur 4: Organisering av kollektivtrafikken (jernbane utelatt) i Oslo og Akershus anno 2012. Her er både drifts- og planleggingsaktører tatt med (Aftenposten 2012)..... | 17 |
| Figur 5: Forenklet aktørkart for Fornebubanen anno 2012..... | 18 |
| Figur 6: "Ulike roller i utformingen av samlet kollektivtilbud i hovedstadsområdet" (NOU 1997, 138).... | 19 |
| Figur 7: Oversikt over kollektivaktører i 2005 knyttet til utbygging av Kolsåsbanen (Aksjon for drift av kolsåsbanen 2005). | 21 |
| Figur 8: Design av case-studiet | 23 |
| Figur 9: NSB tog - type "Flirt" for lokal- og regionaljernbane (Foto: 4rail.net www.4rail.net)..... | 31 |
| Figur 10: Slik ble automatbanekonseptet illustrert i rapporten "Bane til Fornebu" (Foto: Akershus fylkeskommune 2002)..... | 32 |
| Figur 11: Eksempel på metro. Ruter, Oslo (Foto: Ruter 2012 www.ruter.no)..... | 32 |
| Figur 12: Eksempel på bybane i Bergen (Foto: BA 2012. www.ba.no) | 33 |
| Figur 13: Alternativer utredet i silingsrapporten fra Samferdselsdepartementet i 1998 (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000)..... | 56 |
| Figur 14: Vei- og banesystemet i Kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999, 18)..... | 57 |
| Figur 15: Banealternativer vurdert i konsekvensutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000, 16) | 58 |
| Figur 16: Baneløsninger utredet i tilleggsutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 8) | 61 |
| Figur 17: Hovedalternativene for regional baneløsning til Fornebu (Akershus fylkeskommune 2003, 1). 63 | |
| Figur 18: Grov skissering av hovedtidsperiodene for de viktigste vurderte baneløsninger til Fornebu | 68 |
| Figur 19: Jernbanealternativene J6/J7, markert i rødt (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10)..... | 69 |
| Figur 20: Buttspor jernbane (Grenbane til Fornebu) markert i rødt, kombinert med H2B-alternativet for nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren, markert i svart (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10) | 70 |
| Figur 21: Figur 1: Buttspor Jernbane (rødt), eventuelt med forlengelse kombibane (lys blå). Eksisterende dobbeltspor i Vestkorridoren (mørk blå) og foreslått nytt dobbeltspor (H-alternativ, grønt) (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000, 61)..... | 70 |
| Figur 22: Vedtatt trase for automatbane til Fornebu (Akershus fylkeskommune 2007) | 78 |
| Figur 23: Listen viser høringsuttalelsene til reguleringsplanforslaget for automatbane Lysaker - Fornebu (Akershus fylkeskommune 2005)..... | 79 |
| Figur 24: Vurderte bybaneløsninger for Fornebu (Ruter 2009)..... | 85 |
| Figur 25: Alternativer til metroløsning (Ruter 2009) | 85 |

| | |
|---|----|
| Figur 26: Buttspor jernbane (Grenbane til Fornebu) markert i rødt, kombinert med H2B-alternativet for nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren, markert i svart (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10). | 90 |
| Figur 27: Jernbanealternativene J6/J7, markert i rødt (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10). | 91 |
| Figur 28: Automatbane Lysaker – Fornebu i grønn, supplerende busslinje i rødt (Ruter 2010a). | 91 |
| Figur 29: Bybane Fornebu - Oslo. Alternativ i blått viser påkobling til Lilleakerbanen, mens gult alternativ viser ny bybanetrase langs E18 (Ruter 2010a)..... | 92 |
| Figur 30: Semi-metro Fornebu – Oslo (Ruter 2010a)..... | 92 |
| Figur 31: Metro Fornebu - Oslo via Kolsåsbanen/Ullernåsen (Ruter 2010a)..... | 93 |
| Figur 32: Metro Fornebu - Oslo via Skøyen (Ruter 2010a). | 93 |

Tabell-liste

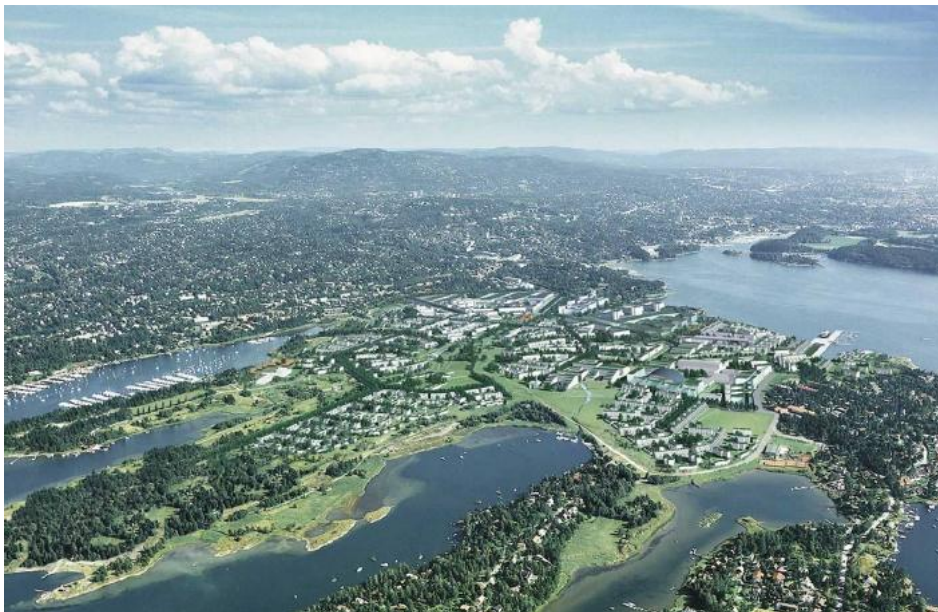
| | |
|--|----|
| Tabell 1: Relasjonene mellom rasjonalitet og makt (Flyvbjerg 1991 Bind I: 18). | 10 |
| Tabell 2: Forholdet mellom embetsverk og politikk, og rasjonalitet og makt (Flyvbjerg 1991) | 14 |
| Tabell 4: Milepæler - Fornebubanen | 44 |
| Tabell 5: Beregnet tilskuddsbehov for drift av automatbane i mars 2006, ved forskjellige utbyggingsvolum på Fornebu. KDP-2 = Kommunedelplan 2, Fornebu. Alternativ (a) baseres seg på dagens inntektsfordelingssystem. (Akershus fylkeskommune 2006, 4)..... | 64 |
| Tabell 6: Jernbaneløsninger som ble vurdert for Fornebu | 69 |
| Tabell 7: Beregnet tilskuddsbehov for drift av automatbane i mars 2006, ved forskjellige utbyggingsvolum på Fornebu. KDP-2 = Kommunedelplan 2, Fornebu. Alternativ (a) baseres seg på dagens inntektsfordelingssystem. (Akershus fylkeskommune 2006, 4)..... | 83 |
| Tabell 8: Baneløsninger for Fornebu vurdert av Ruter | 84 |
| Tabell 9: Finansiering av Metro til Fornebu - baneløsningsforslag som er inne i revidert avtale - Oslopakke 3 (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2012, Ruter 2012)..... | 88 |
| Tabell 10: Gjennomføringsgrad for analyserte baneløsninger | 94 |

1.0 Introduksjon

Hvordan kan det ha seg at fagrapporter får så liten betydning for planprosessen til byplanprosjekter? Hvorfor tar det så lang tid å planlegge et stort samferdselsprosjekt? Hvilke mekanismer er det som trenerer planprosessen? Hva hindrer gjennomføring av byplanlegging etter planfaglige prinsipper?

Dette er noen av spørsmålene som opptar Flyvbjerg i sin avhandling og faglitterære verk «rationalitet og magt» (Flyvbjerg 1991), og som danner grunnlaget for teorien i denne oppgaven. Flyvbjerg ser på byplanlegging som et verktøy for planlegging som er nødt til å ta hensyn til samspillet mellom rasjonalitet og makt, for å kunne påvirke beslutningsprosessen til det som planlegges. En planprosess består av aktører hvis handlinger er styrt av forholdet mellom aktørene. Om den formelle, rasjonelle planprosessen ikke tar hensyn til de underliggende maktforholdene mellom aktørene, vil planprosessen bli undergravet av uoffisielle, ikke-rasjonelle beslutninger som dreier planprosessen i en annen retning enn tiltenkt.

Denne oppgaven tar for seg Forneubanen som et enkelt case-studie, hvor det blir sett nærmere på planprosessen med fokus på valg av baneløsning. Hvordan har aktørene handlet? Er beslutningene i planprosessen et resultat av planfaglige utredninger eller påvirket av utøvelse av makt fra en eller flere aktører? Studiet vil se nærmere på denne problematikken. Det blir også sett på hvordan organiseringen av kollektivplanleggingen i Oslo og Akershus påvirker gjennomføringen av et større kollektivprosjekt som Forneubanen.



Figur 1: "Fremtidsbilde av utbygd Fornebu" (Ruter 2010, 5)

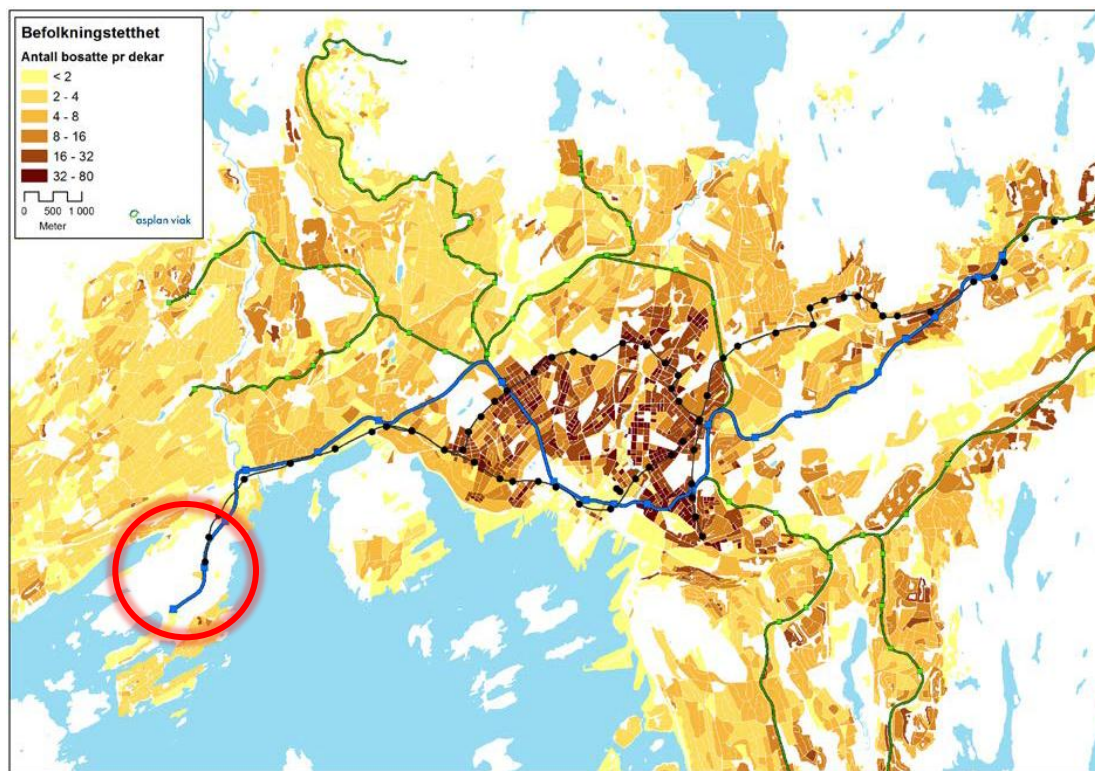
1.1 Baneløsning for Fornebu: Fornebubanen

Beslutningsprosessen for baneløsning til Fornebu har en lang historie. Det har vært planlagt bane til Fornebu så langt tilbake som på begynnelsen av 1900-tallet, med de første ideene om en trikk til Fornebu, for å frakte badegjester fra Oslo (Nystad 2005). Disse planene ble det ikke noe av. I etterkrigstiden ble Fornebu sted for Norges hovedflyplass Fornebu, med buss som kollektivbetjening. Da det 8. oktober 1992 ble bestemt å flytte hovedflyplassen i Oslo fra Fornebu til Gardermoen, oppsto behovet for planlegging av det etterlatte området på Fornebu for byutvikling (Bye og Sjøe 2001). Fornebulandet i Bærum kommune ble gjenstand for mange diskusjoner om hvordan området skulle videreutvikles. Etter hvert kom planer i stand for byutvikling med 6000 boliger og 15000 arbeidsplasser, gjennom Kommunedelplan (1) for Fornebu (Bærum kommune 1996). I denne første kommunedelplanen var det tilrettelagt for en bane til Fornebu som skulle tilby et kollektivtilbud for de reisende. Men det var ikke noe rekkefølgekrav om utbygging av bane. Dette var Statsbygg, som representerte staten som grunneier ikke fornøyd med (Lingsom 2008), og i kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999) var det innarbeidet et krav om baneløsning som forutsetning for utbygging av boliger og næring på Fornebu.

Fra kommunedelplan 2 ble vedtatt i 1999 og fram til i dag har beslutningsprosessen for en baneløsning til Fornebu vært lang og komplisert. Planleggingen av Fornebubanen har i prosessen frem til nå involvert to fylker (Oslo og Akershus), to kommuner, (Oslo og Bærum), flere departementer (Samferdselsdepartementet med flere), to sektormyndigheter (Statens vegvesen og Jernbaneverket), tre kollektivselskaper (Oslo Sporveier, Stor-Oslo lokaltrafikk, Ruter) samt andre bedrifter og etater (Statsbygg, Fornebu Boligspår, OBOS med flere). Det første store spørsmålet som oppsto var hvilken baneløsning man skulle velge for Fornebu. Skulle området betjenes med trikk, jernbane eller en annen form for baneløsning? I tillegg kom spørsmål om valg av trase og finansiering. Hvordan banen skulle finansieres har også vært en kilde til mange uenigheter. Det har vært gjennomført mange rapporter, konsekvensutredninger, tilleggsutredninger blant annet, for valg av type bane, trase og finansieringskilder. Fornebubanen har vært sett i sammenheng med planleggingen av nytt dobbeltspor jernbane mellom Asker og Skøyen. En baneløsning for Fornebu; automatbane, ble vedtatt og trase regulert, men forkastet som løsning i 2007. En ny baneløsning for Fornebu for Fornebu skal vedtas i Desember 2012, og det kan se ut som om en metroløsning blir valgt. Men fullfinansiering av en slik bane er ikke på plass. Beslutningsprosessen for valg av baneløsning til Fornebu er altså ikke ferdig når denne oppgaven blir skrevet.

Samtidig har behovet for en baneløsning til Fornebu økt, i takt med utbyggingen av Fornebulandet. Situasjonen i dag er blant annet 50 busser i timen i rushtiden som betjener 14000 arbeidsplasser som er blitt opprettet på Fornebu, og køproblemen på tilførselsveien til Fornebu øker i omfang, melder Idar Kreutzer; adm. dir. i Finansnæringenes Fellesorganisasjon (FNO) i debatt i konferanse om Fremtidens byer 20.11.2012. Det er behov for en baneløsning snarest, for å kunne betjene eksisterende og fremtidige bolig- og arbeidsplasser. De nyeste anslagene taler for 20000 arbeidsplasser på Fornebu (Ruter 2012b), og det kan bli åpnet opp for flere enn de 6000 regulerte boligene, om Kommunedelplanen for Fornebu endres for å øke grunneierbidragene til Fornebubanen.

Et spørsmål som blir ofte stilt i denne sammenheng er hvorfor man enda ikke har klart å bli enige om en baneløsning for Fornebu. Årsakssammenhengene er komplisert. Det har vært uenighet om hva slags type bane som er best egnet for å betjene Fornebu, og hvor og hvordan denne banen skal koble seg på det eksisterende kollektivnettet i Oslo og Akershus. Koblet til disse spørsmålene har det hele veien vært et spørsmål om investerings- og driftskostnader, og hvem som skal dekke disse. For å kunne foreta slike kompliserte beslutninger er man avhengig av et plansystem med klart definerte roller og godt samarbeid mellom aktørene. Hvilke myndigheter har ansvar for hvilke oppgaver, og hvordan skal samarbeidet organiseres. Som det kommer fram i denne oppgaven, har dette vært sentrale utfordringer som har vanskeliggjort gjennomføringen av en baneløsning for Fornebu.



Figur 2: Fornebu vist i rød ring med foreslått metroløsning (2012) tegnet inn med blå strek. Kartet viser befolkningstetthet i Oslo før utbygging av Fornebu. (Ruter 2012, 14)

1.2 Mål med oppgaven

Målet med oppgaven er å analysere hvordan aktørenes posisjon i forhold til valg av baneløsning har påvirket beslutningsprosessen til Forneubanen.

Bak de mange utredningene og utsettelsene av en endelig avklaring på baneløsning for Fornebu ligger en fortelling om aktører som ikke har klart å komme til enighet. Oppgaven vil prøve å sette lys på hvilke mekanismer som har styrt dette samspillet mellom aktørene. Ved å studere Flyvbjerg (1991) sin teori om Rasjonalitet og makt blir deler av beslutningsprosessen til Forneubanen analysert i forhold til aktørenes posisjonering, valgmuligheter og innflytelse. Analysen er også basert på Flyvbjerg sin egen metode for case-studie av større byplanleggingsprosjekter. Det kan være vanskelig å finne ut hva som har vært hovedgrunnen(e) til at Forneubanen enda ikke er realisert, men studiet kan bidra med å synliggjøre svakheter ved planprosessen til kollektivplanlegging i Norge. Det blir kort identifisert hvilke styringsutfordringer kollektivplanlegging i Oslo-regionen møter og hvordan Forneubanen kan være et case-studie for forbedringer av plansystemet for kollektivplanlegging.

1.3 Valg av case-studie: Forneubanen

Beslutningsprosessen til Forneubanen er et godt eksempel på hvilke problemer norsk kollektivtransportplanlegging står ovenfor i en storbyregion på tvers av flere regionale og lokale myndigheter, og hvor statens mange etater med ulike sektoransvar er involvert. I planprosessen har det vært tatt mange beslutninger uten at alle involverte aktører har vært samlet om disse. Uklarhet om ansvarsfordeling for finansiering av baneløsning har effektivt forhindret at vedtatte baneløsninger er blitt gjennomført. Skal kollektivtransport kunne ta imot en større andel av det totale transportbehovet i storbyene, må det finnes gode verktøy for helhetlig transportplanlegging. Planleggingen av Forneubanen viser hvilke utfordringer som oppstår i gjennomføringen av et komplekst baneprosjekt. Det tatt mer enn 15 år med planlegging hvor man enda ikke har startet bygging av bane til Fornebu; hvilke forhold er det som gjør det så vanskelig å komme til enighet?

Forneubanen ble valgt som case-studie grunnet blant annet følgende:

- Banen er et godt eksempel på byplanlegging som har mislykkes i implementering
- Planprosessen involverer en interessant sammenstilling av aktører, både private og offentlige; på et nasjonalt, regionalt og lokalt nivå.
- Planleggingen av banen har vært, og er fremdeles kilde til store diskusjoner om norsk samferdselsplanlegging og har vært hyppig i mediens søkelys helt siden før flyplassen på Fornebu ble nedlagt.
- Bane til Fornebu er et godt eksempel på hvilke utfordringer et Oslo i sterk vekst møter.

1.3.1 Problemstilling

Hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen?

1.3.2 Hypoteser

Hypotese 1:

En komplisert og uavklart ansvarsfordeling mellom offentlige aktører sørget for å trenere beslutningsprosessen til Fornebubanen.

Klarere rollefordeling av posisjoner og ansvar kunne forenklet samarbeidet mellom aktørene i planprosessen. Fagansvaret for planleggingen av Fornebubanen ble flyttet fra staten til fylkeskommunen, uten at noen overordnet myndighet fikk ansvar for et forpliktende samarbeid. Klarere rollefordeling mellom lokale og regionale myndigheter på den ene siden og staten på den andre siden kunne samlet fagetatene om riktig løsning for Fornebubanen tidligere.

Hypotese 2:

Uklarhet om økonomisk ramme fra staten for baneløsning til Fornebu kompliserte samarbeidet mellom aktørene i planprosessen.

Valg av baneløsning var påvirket av de involverte aktørers forskjellige økonomiske utgangspunkt. En tidligere avklaring av finansieringsansvar hadde skapt en sikrere ramme for valg av baneløsning. Hvis man visste hvilke betingelser som lå bak de økonomiske rammer nasjonale myndigheter ville gi til Fornebubanen-prosjektet, hadde man kunne planlagt med dette som utgangspunkt.

Hypotese 3:

Mange involverte aktører har skapt flere muligheter for maktutøvelse og svekket muligheten for en rasjonell planprosess

Valg av baneløsning for Fornebu var påvirket av å ligge i en storbyregion over flere fylker, med lite samhandling og uklar ansvarsfordeling for den regionale kollektivtransporten. Fordelingen av ansvar i kollektivplanlegging gjør langsiktig planlegging av kollektivtransport vanskelig på tvers av fylkesgrenser.

1.4 Anvendt metodikk

Oppgaven er et enkelt case-studie om beslutningsprosessen til Fornebubanen. Det fokuseres på valget av baneløsning, hvor aktørene posisjonering og valgmuligheter analyseres.

I teorien blir det sett på Flyvbjergs «rationalitet og magt» studie (Flyvbjerg 1991). Metoden som er benyttet i case-studiet om Fornebubanen baserer seg på anvendelse av metodikken som Flyvbjerg selv har utviklet, ut fra sin egen teori om rasjonalitet og makt. Dette er sett i sammenheng med organiseringen av planlegging av kollektivprosjekter i Oslo og Akershus som kontekst til beslutningsprosessen til baneløsning for Fornebu. Metoden og konteksten danner sammen med Flyvbjergs teori om «Rasjonalitet og makt» grunnlaget for selve analysen i diskusjonen av case-studiet. Oppgaven er en analytisk generalisering av teori prøvd på et singel case-studie; se punkt 4.0.

1.3.1 Begrensning av oppgaven

Fornebubanen er en lang og kompleks planprosess som har vart i mer enn 15 år. For å kunne konsentrere analysen om et konkret emne som har hatt større betydning for planprosessen, er det valgt å fokusere på valg av baneløsning for Fornebu. Det er forsøkt å komme så nærme som mulig kjernen i de uenighetene som er identifisert fra planprosessen; uklarhet i hva som er beste baneløsning for Fornebu, og uklarhet om finansiering av en slik løsning.

For å kunne analysere planprosessen for Rasjonalitet og makt etter Flyvbjerg sitt studie er det forsøkt å få et helhetlig overblikk på planprosessen. Det har allikevel ikke vært mulig å gjengi en fullstendig oversikt over alle hendelser og involverte parter. Tidslinjen inkluderer alle viktige hendelser og dokumenter som har blitt registrert, men det er mange mindre enkeltvedtak og inkrementalistiske plandokumenter som ikke nødvendigvis er blitt tatt med, for eksempel delavklaringer, brevveksling, møterefater, delutredninger osv. Det er allikevel forsøkt å gjengi de dokumenter og hendelser som er viktigst for å gi en god forståelse av planprosessen som helhet, med tanke på hvordan aktørene har handlet i forhold til valg av baneløsning.

Beslutningsprosessen til Fornebubanen foregår parallelt med planprosessen for utvikling av Fornebulandet fra å være flyplass til nye nærings- og boligområder. Det er mange andre interessante hendelser og problemstillinger knyttet til utvikling av Fornebulandet, men disse er ikke inkludert i denne oppgaven hvor fokus ligger på kollektivplanlegging og analysen av den tilhørende planprosess.

1.5 Oppgavens oppbygning

Oppgaven gir gjennom introduksjonen en beskrivelse av Fornebubanen som eksempel på et kollektivprosjekt som har møtt mange utfordringer i beslutningsprosessen. I teori-kapittelet introduseres Flyvbjerg og sin studie om «makt og rasjonalitet». Deretter beskrives konteksten til beslutningsprosessen for Fornebubanen i kapittelet om organiseringen av kollektivplanlegging i Norge. Det er valgt å gjennomføre et case-studie av Fornebubanen. I metodekapittelet blir valg av kilder og struktur av oppgaven beskrevet. Teorien til Flyvbjerg danner også grunnlaget for metoden for analyse i case-studiet om valg av baneløsning til Fornebu. Fornebubanen blir valgt som case-studie for analyse av aktører og relasjoner mellom aktørene som kan involvere maktbruk. I case-studiet blir det først gitt en oversikt over vurderte baneløsninger for Fornebu. Deretter blir de ulike aktørene som har vært involvert i beslutningsprosessen beskrevet med fokus på deres rolle for valg av baneløsning til Fornebu. I tidslinjene gis en kronologisk gjennomgang av beslutningsprosessen. Følgende blir innholdet og budskapet i de viktigste rapporter og dokumenter beskrevet.

Selve analysedelen av case-studiet består av en kronologisk gjennomgang av beslutningsprosessen til tre utvalgte baneløsninger for Fornebu; jernbane, automatbane og metro. Disse blir behørig analysert med fokus på aktørers roller og beslutninger. I diskusjonen blir de viktigste funnene fra analysen gjennomgått. Til sist blir analysen diskutert i forhold til teorien om makt og rasjonalitet.

Kort oversikt over oppbygningen av oppgaven

1. Introduksjon
2. Teori
3. Metode
4. Case-studie: Fornebubanen
5. Diskusjon
6. Kobling av analyse mot teori

2.0 Teori

Teorien tar utgangspunkt i Flyvbjerg sin teori og metode for analyse i «rationalitet og magt» (Flyvbjerg 1991). Det blir sett nærmere på hvordan maktforhold påvirker planprosesser i byplanlegging. Et underliggende, men sentralt spørsmål her er hva som utgjør en rasjonell planprosess. Om makt spiller en stor rolle i planprosesser, hvordan kan disse gjennomføres på en rasjonell måte? Det lar seg vanskelig gjøre og gi et helhetlig svar på dette spørsmålet, men det kan hjelpe til med å gi svar på problemstillingen i oppgaven: Hvordan har uenighet om valg av baneløsning påvirket beslutningsprosessen til baneløsning for Fornebu? Teorien danner grunnlaget for det påfølgende case-studiet om beslutningsprosessen til Fornebusbanen.

2.0.1 Hva utgjør en rasjonell planprosess?

Kommunikativ planlegging, også kalt medvirkende eller samarbeidende planlegging, ble introdusert på 80-tallet av den tyske filosofen Habermas. Ifølge Habermas, er beslutninger rasjonelle når de er tatt på grunnlag av «*normative, kommunikative forhold*» (Tewdr-Jones & Allmendinger 1998, 1975). I motsetning til Foucaults, og senere Flyvbjergs destruktive syn på planlegging som en prosess hvor maktpillet er overgripende og dominerende for hvilke beslutninger som tas, mener Habermas at beslutninger blir mer rasjonelle gjennom en åpen, konstruktiv prosess hvor alle involverte parter kan få komme med innspill på et likeverdig nivå (Tewdr-Jones & Allmendinger 1998).

Spørsmålet om en planprosess er rasjonell kan med andre ord svares ved å spørre hva slags forventninger samfunnet har til en planprosess. Habermas hadde en ide om at samfunnet bør være involvert gjennom kommunikativ interaksjon, som ett av fire grunnleggende teorier for handling. Teorien har blitt videre utdypet av Healey i 1992 som ifølge Tewdwr-Jones og Allmendinger (1998, 1976) forsvarer en rasjonell planprosess som en prosess hvor alle parter uansett hvor forskjellige de er skal behandles med respekt og inkluderes i en medvirkende prosess, hvor samfunnsborgere i større grad har mulighet for å påvirke planprosessen er for at denne skal kunne ansees som velfungerende. Dette står i kontrast til en planprosess som er mer forutbestemt, hvor deltakere i større grad må forholde seg til avgjørelser tatt utenfor den offentlige diskusjonen.

Tewdwr-Jones og Allmendinger kritiserer Habermas og Healey sin teori om kommunikativ planlegging som den mest rasjonelle på tre punkter, teori, praksis og verdi. Kommunikativ planleggingsteori tar ikke hensyn til de vidt ulike rollene til aktører i en markedsøkonomi, og teorien legger for stor rolle på planprosessen i stedet for utfallet. I tillegg kan kommunikativ planlegging overskygge fagpersoner og planleggeres kunnskap og verdisyn ved å måtte gi meninger utenfra en likeverdig rolle i beslutningsprosessen (Tewdr-Jones & Allmendinger 1998). Sagt med andre ord er deres argument at kommunikativ planlegging ikke tar hensyn til maktforholdet mellom aktørene i beslutningsprosessen.

Følgende blir det sett nærmere på Flyvbjerg (1991) sin teori om rasjonalitet og makt.

2.1 «Rationalitet og magt»: Bent Flyvbjerg

Dominerer makt rasjonalitet? Eller dominerer rasjonalitet makt? Er makt problemet og rasjonalitet løsningen? Eller motsatt? Slik innleder Bent Flyvbjerg (1991) sin studie av «Rationalitet og magt». Flyvbjerg har studert moderne planlegging i praksis, og hvordan planleggingens rolle endrer sin posisjon på veien fra design av prosjekt til implementeringsfasen. I byplanlegging, hvorfor ender man så altfor ofte opp med løsninger som ikke samsvarer med målene i den opprinnelige planen?

«Rationalitet og magt» [er studiet av] «samspillet mellom teknikk, politikk, økonomi og organisasjon i komplekse offentlig-private beslutningsprosesser, eksemplifisert gjennom prosjektplanlegging og implementering i miljøorientert infrastrukturplanlegging»

(Flyvbjerg 1991, Bind II: 6)

Studiet til Flyvbjerg er mer enn 20 år gammel, men fortsatt høyst aktuell. Dagens byplanlegging inneholder ofte idealistiske mål om en bærekraftig utvikling og forbedring av bymiljøet. Dette kan innebære forflytting av transport fra forurensende og plasskrevende bilisme til et ønske om økt andel kollektivtrafikk og myke trafikanter. Men planene med de gode intensjonene har ikke evne til å forsvare seg mot samfunnskraftene fra offentlige og private aktører med kryssende egeninteresser. Det oppstår både åpne og skjulte konflikter underveis i planprosessen, når planer skal tilpasses virkeligheten. Veien til et mislykket prosjekt er brolagt med gode intensjoner. Flyvbjerg avslører svakheten med moderne byplanlegging, nemlig dens manglende evne til å styre maktspeillet som alltid er en del av beslutningsprosesser. Byplanlegging er avhengig av at de riktige beslutningene blir tatt for at målene i planen nåes – men har ikke selv makt til å avgjøre hva som er riktige beslutninger.

Moderne byplanlegging kan sees på som en rasjonell tilnærming til et problem. Man ønsker på en faglig fundert måte å utarbeide en plan for gjennomføring av et byutviklingsprosjekt som skal oppnå definerte mål for løsning av problemet. I et demokrati utarbeides, besluttes og gjennomføres planen i en åpen prosess som involverer innbyggerne og berørte aktører. Planen besluttes av folkevalgte politikere. Det er dette Flyvbjerg kaller for den «formalpolitiske prosess». Mye av dagens teori og studier innen byplanlegging omhandler den formalpolitiske og formalrasjonelle prosess, hvor formalrasjonalitet kan forstås som planer som sett fra et byplan-teoretisk perspektiv er det «riktige» (Flyvbjerg 1991). Slik er byplanfaget mest opptatt av å komme med mest mulig rasjonelle ideer og planer for å løse utfordringer i den moderne by. Men beslutningsprosesser blir også styrt av makt, og makt kan fortære selv de beste planer i sitt møte med virkeligheten, og umuliggjøre implementeringen av de opprinnelige ideer. Det er i dette samspillet mellom rasjonalitet og makt Flyvbjerg har konsentrert sitt studie, og det er her han mener vi kan bedre forstå hvilke mekanismer som blir satt i spill når byplanlegging praktiseres. Flyvbjerg har illustrert samspillet slik (se Tabell 1):

Tabell 1: Relasjonene mellom rasjonalitet og makt (Flyvbjerg 1991 Bind I: 18).



Byplanlegging består av en beslutningsprosess som skal lede fram til beslutning om en plan, som skal legge til rette for ønsket utbygging eller utvikling av byen. Underveis i denne beslutningsprosessen vil det forut for, og samtidig med både små og store avgjørelser være bevisste og ubevisste overveielser som blir tatt i forholdet mellom makt og rasjonalitet. I tabell 1 ovenfor, ser man samspillet mellom den formale planprosessen på den venstre siden og den reale planprosessen på den høyre siden. Om en beslutning blir tatt på grunnlag av rasjonalitet, og ikke på grunnlag av maktutøvelse, er det samme som spørsmålet om beslutningen blir tatt ikke bare innenfor men også på grunnlag av den formelle, offentlige, offisielle og regulerte planprosessen.

Men ifølge Flyvbjerg, er i virkeligheten og i praksis ingen beslutninger tatt kun på grunnlag av rasjonalitet, hvor en ide blir fulgt til punkt og prikke for utarbeidelse av en plan og hvor planen blir gjennomført nøyaktig som beskrevet. En beslutningsprosess hvor politikerne er helt åpne om deres valg som helt og holdent skal gjenspeile løfter, partiprogrammet og offentlige uttalelser er like utopisk som troen på at alle planer er den ideelle og rasjonelt beste løsningen på problemet som søkes løst. Alle aktører er bundet av relasjonene med andre aktører, hvor deres posisjon i hver enkelt situasjon vil ha betydning for maktutfallet:

«De ønsker som sentrale aktører ikke får oppfylt i den formalpolitiske prosessen, blir ofte forsøkt oppfylt i implementeringsfasen gjennom realpolitikk, skjult for alminnelig betraktning på overflaten»

(Flyvbjerg 1991, Bind I: 19)

Det er med andre ord ikke mulig å isolere planer og beslutninger fra aktørenes rolle i prosessen. Forholdet mellom rasjonalitet og makt er essensielt og det mest sentrale i alle beslutningsprosesser. Alle aktører vil måtte gjøre et kompromiss mellom rasjonalitet og makt, for å kunne gjøre en ide til virkelighet. Ved implementering av en plan vil alle involverte aktører utøve sin posisjon til å påvirke utfallet. Det er en dragkamp mellom den rasjonaliteten bak den formelle planen, og den realistiske politikken bak implementeringen.

2.1.1 Teori kontra kontekst

For å kunne studere makt og rasjonalitet går Flyvbjerg inn på selve studieobjektet. Objektene i en planprosess er aktører, bak aktører står det mennesker, mennesker med kognitiv tenkning utgjør samfunnet vi har skap oss. For teoretiske studier har lenge naturvitenskapen vært idealet som studieobjekt (Flyvbjerg 1991, Bind I: 41). I motsetning til studier i naturvitenskapen som er «kumulativ» og «forutsigbar (Flyvbjerg 1991) er mennesket og samfunnet som studieobjekt flyktig og påvirket av endringer. Dette vanskeliggjør case studie som metode for prosesser som involverer makt og rasjonalitet: Vi, altså menneskene, lar oss påvirke av samfunnsendringer, og er slikt sett ikke objektive eller konstant i forhold til forutsetninger som må bli satt for å kunne gjennomføre et objektivt studie. På samme måte er relasjonene mellom mennesker i konstant endring. Dette gjelder på samme måte for makt og rasjonalitet mellom aktører, som er avledet av relasjonene mellom mennesker. Flyvbjerg (1991) nevner her det «hermeneutisk – fenomenologiske argument»: Objektet, altså mennesket, aktører eller del av samfunnet er subjekt i studiet (Flyvbjerg 1991). Studier som involverer mennesket og samfunn vil måtte ta hensyn til konteksten, fordi uten konteksten kan man ikke forklare hvordan eller hvorfor mennesket eller samfunnet reagerer som det gjør. For å kunne objektivisere studiet og gjøre det uavhengig av konteksten, må man inkludere og beskrive denne. I en beslutningsprosess vil det ikke være mulig å forstå maktrelasjonene mellom aktører og rasjonaliteten bak beslutningene uten å ha en ramme for studiet. Et case-studie tar for seg en slik ramme, ved å definere en situasjon og analyse denne utfra forutsetningene om at aktørene er påvirket av hverandre og samfunnet som helhet. «Menneskelig adferd er ikke regelbasert, og uten regler er det ingen teori» (Flyvbjerg 1991, 49).

2.1.2 En heuristikk for progressiv phronese

Heuristikk er læren om hvordan man best oppnår og lagrer kunnskap, og er en gren av filosofien. Phronese er et gammelgresk ord for visdom eller intelligens. Med progressiv phronese mener Flyvbjerg (1991) bruken av etikk i studier i stedet for den tradisjonelle læren om vitenskap basert på naturvitenskapelige idealer. For å kunne studere mennesker som aktører i en beslutningsprosess, vil det være mer nyttig å se på deres handlinger med et etisk perspektiv enn med et naturvitenskapelig utgangspunkt. Som nevnt i forrige kapittel er mennesket som studieobjekt også subjekt, da det er mennesket som utfører selve studiet. Menneskets handlinger kan forklares med et etisk utgangspunkt, for å forstå grunnlaget for beslutningsprosessen, og grunnlaget for blant annet rasjonalitet og makt.

Flyvbjerg har satt opp følgende heuristikk, eller læremåte for å kunne identifisere beslutningsgrunnlaget til mennesket som aktører i en planprosess:

1. Verdier
 - a. Hvor er vi på vei hen?
 - b. Er det ønskelig?

- c. Hva bør gjøres?
- 2. Makt
 - a. Hvem vinner og hvem taper?
 - b. Gjennom hvilket maktforhold?
 - c. Hva er mulighetene for å endre eksisterende maktforhold hvis ønskelig?
 - d. Hvilket maktforhold er et konkret phronetisk arbeide selv en del av?
- 3. Nærhet
 - a. «Dyp empiri i sentrum»
- 4. Minutiae
 - a. Still små spørsmål (leder ofte til store svar)
- 5. Praksis
 - a. (Dagligdags) praksis er mer fundamental enn diskurs og teori, og således viktigere for å forstå makt-rasjonalitetsforholdet.
- 6. Konkrete cases
 - a. Casestudier
- 7. Kontekst
 - a. Se sammenhengen ut fra konteksten (for eksempel byplanlegging)
- 8. Hvordan
 - a. Forstå mer på hvordan enn hvorfor
- 9. Narrativ/Historie
 - a. Omtale aktører og hendelsesforløp
- 10. Aktør/Struktur
 - a. Aktørnivå
 - b. Strukturnivå
- 11. Dialog
 - a. Praktisk rasjonalitet (i phronesis)
 - i. «Basert på sosialt betinget, intersubjektiv mellomfornuft»

Flyvbjerg (1991, Bind I: 83-85).

Listen kan benyttes som en veileder for analyse av de punkter i en beslutningsprosess som har betydning for utfallet. Ved å se på prosessen med et etisk perspektiv, inkludert verdisynet og maktforholdene til aktørene kan man oppdage underliggende relasjoner og koblinger som ville vært usynlige gjennom en tradisjonell, naturvitenskapelig tilnærming. For å avdekke maktforhold må man gå mer konkret til verks og komme så nærme som mulig studieobjektet. Dette gjøres gjennom en inkrementalistisk tilnærming til prosessen hvor man ser helt konkret på et case-studie som en historie med kronologisk hendelsesforløp. Hver aktør bør analyseres som del av systemet de er en del av, og hvilke hierarkier som finnes. Flyvbjerg siterer Aristoteles:

«Man bør stole mer på den offentlige sfære enn på vitenskap i spørsmål om samfunnsmessig handling»

2.1.3 Foucalts maktanalytikk

Flyvbjerg er inspirert av Foucault sin analyse av makt, og en del av teorien hans er også en videreføring av Foucault. I likhet med Flyvbjerg, er Foucault opptatt av hvordan den offentlige politikken og planer; det som er del av det formalprosesslige blir tilsidesatt gjennom utøvelse av makt. Dette skjer i alle forhold mellom aktører i samfunnet, og særlig demokratiet gir grobunn for skjult maktutøvelse (Flyvbjerg 1991, Bind I: 109):

«Det er neppe noen andre samfunn enn nåtidens vestlige som har investert mer fantasi og innovative krefter i diskrete og skjulte maktmekanismer»

Flyvbjerg forklarer gjennom Foucault hvordan makt har oppstått i det moderne samfunnet og hvordan makt opptrer. Foucault forstår makt som innskrenkning av frihet til den part som blir utøvd makt mot. Maktutøvelsen blir godtatt av samfunnet når den holdes utenfor den offisielle beslutningsprosessen. På denne måten unngår maktutøvelse lover og den allmenngyldige oppfattelsen av makt som statisk. Omgår lov- og suverenitetsoppfattelsen av makt. Makt hører altså ikke med en tittel eller posisjon, men blir utøvd gjennom forholdet mellom enkeltpartene eller aktørene.

I et historisk perspektiv oppsto den formalpolitiske makt da monarkiet og staten vokste fram i middelalderen gjennom faste grenser og et «rammeverk som kunne inndelegge maktfordelingen etter klare prinsipper i et fast hierarki», også kalt «lov og suverenitetsoppfattelsen av makt» (Flyvbjerg 1991, Bind I: 108). Dette dannet grunnlaget for en rasjonell maktfordeling og statsdannelse.

Men selv om den formalpolitiske makten er definert, klarer ikke en slik ytre ramme å fordele makt, for makten i seg selv er definert av forholdet mellom aktørene. Foucault ser på maktutøvelse som strategier, hvor ifølge Flyvbjerg dette «forholdet mellom maktrelasjoner og konfrontasjonsstrategier» (Flyvbjerg 1991, 112) er viktigst (Flyvbjerg 1991, Bind I: 114):

«Strategi er samlingen av midler som igangsettes for å implementere makt eller bevare makt»

Flyvbjerg velger å gjengi Foucalts fire regler for metode studiet av rasjonalitet og makt (Flyvbjerg 1991, Bind I: 120-136):

1. Immanens-regelen
 - a. Områder, for eksempel byplanlegging, kan brukes som studieobjekt, kun fordi maktforhold har gjort dem til et studieobjekt.

Med immanens-regelen kan man forstå at makt er allestedsværende i studier som omhandler relasjoner mellom individer og i samfunnet. Dette impliserer også at man ikke kan adskille studiet av politikk fra studiet av formelle planer; de må sees i sammenheng for å kunne forstå dynamikken i maktutøvelse.

2. Regelen om kontinuerte variasjoner
 - a. Man skal ikke lete etter hvem som har makt eller ikke, men utforske modifikasjonsmønstre for rasjonalitet og makt, som konkrete styrkeforhold medfører, som del av deres eksistens og utvikling.

Regelen om kontinuerte variasjoner forteller oss at makt ikke er noe man kan besitte, for den er relativ i forhold til hvem den blir utøvd mot og av.

3. Regelen om dobbelt betinging
 - a. Serien med sekvenser må inngå i en overordnet strategi for å kunne studere modifikasjonsmønstre for makt.

Rasjonalitet og makt kan ikke studeres på en engangshendelse, men må sees i sammenheng med konteksten, og i en serie av hendelser. For å avdekke en strategi, som er maktutøvelse, må det avdekkes en taktikk som utspiller seg over flere hendelser.

4. Regelen om taktisk polyvalens av diskurser:
 - a. Diskurser må ikke analyseres simpelt som overfladiske projeksjoner av maktmekanismer, men som en serie avbrutte segmenter.

En prosess kan ikke enkelt kategoriseres enkelthendelser som enten er vellykkede eller mislykkede og enten er påvirket av makt fra en aktør eller ikke. Hver enkelt hendelse har et potensiale til å være del av mange forskjellige maktstrategier. For å analysere prosessen for rasjonalitet og makt må man se på helheten, og mulighetene for maktbruk i hver enkelthendelse fra de involverte aktører.

2.1.4 Studiet av rasjonalitet og makt

Flyvbjerg sin teori om rasjonalitet og makt omfavner i vid forstand alle studier av mennesker og samfunn. Forholdet mellom mennesker og mellom aktører i samfunnet alltid er i endring, og makt er forbundet med disse forholdene og endringene, som kan kalles prosesser. Teorien kan bruke på studier som for eksempel av planprosesser i samfunnsplanlegging og byplanlegging. Flyvbjerg er spesielt opptatt av forholdet mellom rasjonalitet og makt og det han kaller den formalpolitiske prosessen og den realpolitiske prosess. «Mens rasjonalitet er knyttet til teknikker, er makt bundet til strategier». (Flyvbjerg 1991, Bind I: 120). Tabell 2 viser forholdet mellom embetsverk, i byplanlegging vil det si det offentlige, lovfestede plansystemet, og politikk i forhold til rasjonalitet og makt.

Tabell 2: Forholdet mellom embetsverk og politikk, og rasjonalitet og makt (Flyvbjerg 1991)

| Studiet av rasjonalitet og makt (bevegelsepunktet) | | |
|---|---|-----------------|
| Embetsverk | ↔ | Politikk |
| Rasjonalitet | ↔ | Makt |

Som vi har sett, kan man ikke planlegge for gjennomføring av beslutninger uten å ta hensyn til maktforholdet mellom involverte parter. Studiet av mennesket er kontekstavhengig – derfor er konkret kontekstavhengig vitenskap som et case-studie riktigere å benytte når man skal se på kompliserte beslutningsprosesser som for eksempel i byplanlegging og kollektivplanlegging.

Planlegging blir i dag mest sett på i generelle samfunns- og planfaglige teoretiske diskusjoner, og sjeldent i lys av konkrete studier av faktiske rasjonalitets- og maktforhold. Det er dette hullet mellom det teoretiske planfaget og praktisk implementering av byplanlegging Flyvbjerg setter søkelyset på i sin studie. Flyvbjerg analyserer som case-studie i Del II av «rationalitet og magt» byplanprosjektet «Aalborg-prosjektet» som et slags pilotprosjekt for sin egenutviklede teori og heuristikk om makt- og rasjonalitetsforholdet. Ved å anvende Flyvbjergs teori som metode for case-studie kan man avdekke hvordan rasjonelle ideer og planer blir implementert på en annen måte enn planlagt i møte med virkeligheten. Makt kan ikke institusjonaliseres; makt og rasjonalitet er flytende og beslutninger er avhengig av forholdet mellom de involverte aktørene.

3.0 Organisering av kollektivplanlegging i Norge

Mange av problemene som blir avduket i beslutningsprosessen til Fornebu-banen er en direkte konsekvens av hvordan ansvaret i det offentlige Norge er fordelt og organisert mellom lokale, regionale og nasjonale aktører. Det vil i denne sammenheng bli sett på noe av det som er skrevet om organiseringen av kollektivplanlegging i Norge, med fokus på storbyregionen Oslo. Storbyregionen Oslo omfatter i denne sammenheng fylkene Oslo og Akershus.

Planleggingen av kollektivtrafikk i Norge har over de seneste tiårene vært kilde til mange diskusjoner, utredninger og rapporter om organiseringen av lokale og regionale forvaltningsnivåer og deres ansvarsområder for investering og drift i kollektivtransport. Transportøkonomisk institutt (TØI) beskriver fordelingen av ansvar for kollektivtransporten i 2012 som mangedelt (TØI 2012). I dag har kollektivprosjekter som involverer jernbanestrekninger eller stamveger mulighet for å bli finansiert gjennom nasjonal transportplan, mens lokale kollektivløsninger, slik som bybane, T-bane, kollektivfelt på fylkesveg etc. tradisjonelt sett forventes finansiert av regionale myndigheter, dvs. gjennom fylkeskommunale midler. Hva som utgjør lokale og regionale løsninger vil bli nærmere beskrevet og definert i kapittel 5.0.1.

Staten har det overordnede ansvaret for kollektivtransporten i Norge. Dette ansvaret blir oversett av Samferdselsdepartementet. Under Samferdselsdepartementet har sektormyndigheter ansvar for områdene veg (Statens vegvesen), jernbane (Jernbaneverket), luftfart (Avinor) og sjøfart (Kystverket) (TØI 2012). For infrastrukturtiltak innenfor jernbane har staten et direkte ansvar for planlegging og investering. Ansvaret for annen kollektivtransport, utenom investeringer på riksvegnettet for buss, og ulønnsomme nasjonale transporttjenester på riksveger, i luftfarten og hurtigruta er delt mellom staten, fylkeskommunen og kommunen.

| Kollektivtransport | Ansvar |
|---|--|
| Jernbane | Statlig |
| Nasjonale transporttjenester på riksveger, i luftfart og hurtigruta, som er bedriftsøkonomisk ulønnsomme | Statlig |
| Infrastrukturtiltak på riksvegnettet for kollektivtransport med buss | Statlig |
| Annen lokal og regional kollektivtransport; inkl. bybuss, bybane, trikk, metro osv. | Delt statlig, regionalt (fylkeskommunalt) og lokalt (kommunalt) ansvar |

Figur 3: Ansvarsfordeling for kollektivtransport i Norge (TØI 2012).

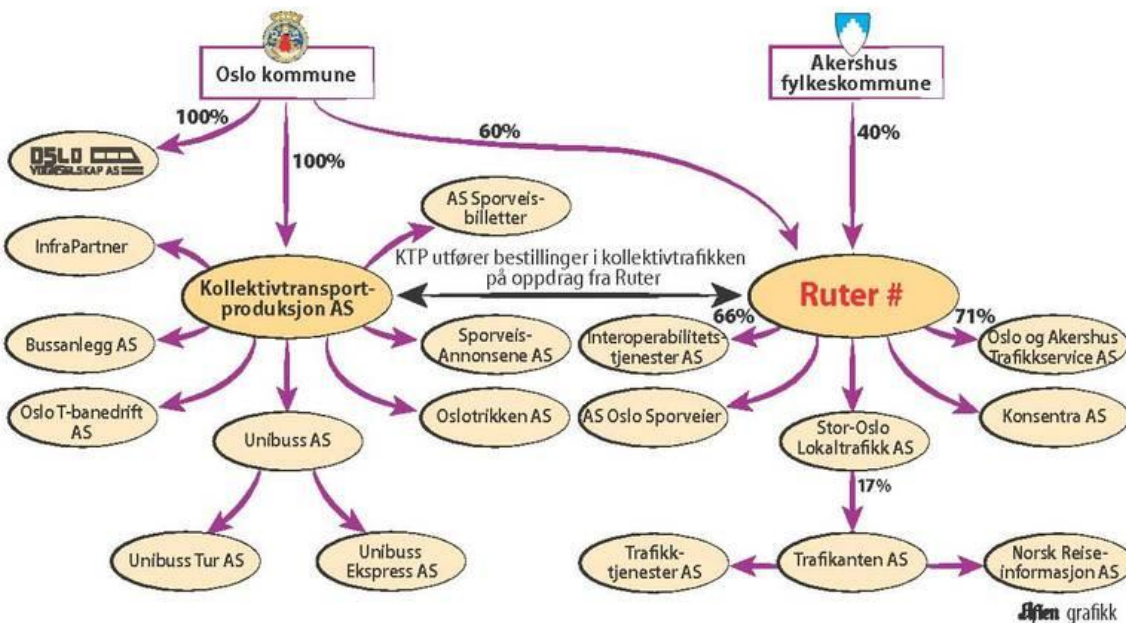
Transportøkonomisk Institutt beskriver ansvarsfordelingen for lokal og regional kollektivtransport som «delt mellom staten, fylkeskommunene (herunder også Oslo) og kommunene. Fylkeskommunene og kommunene har ansvar knyttet til å utvikle og drifte infrastruktur for kollektivtransport (veg, bane, havn, mm), tilrettelegge for løyver og drift av kollektivtransport både på land og sjø. Produksjonen utføres av private og offentlig eide selskaper» (TØI, 2012, 1). Det er altså hovedsakelig et fylkeskommunalt og

kommunalt ansvar å planlegge for den lokale og regionale kollektivtransporten i byområdene, unntatt jernbane.

Statens vegvesen har i tillegg til sitt ansvar for planlegging, drift og vedlikehold av riks- og fylkesveger et særansvar som ikke de andre sektormyndighetene har. Statens vegvesen skal samarbeide med kommuner, fylkeskommuner og andre aktører om tilrettelegging og utbygging av kollektivtransport. Denne planleggingen skal foregå etter gjeldende nasjonale retningslinjer og politikk, samt fylkeskommunal politikk ved prosjekter som angår fylkesveger (TØI 2012).

3.1 Kollektivtrafikken i Oslo og Akershus

Den delen av kollektivtransporten som er definert som et regionalt ansvar og ikke direkte underlagt staten (se definisjon av lokalt og regionalt ansvar i kapittel 5.0.1), er i Oslo kommune og Akershus fylkeskommune organisert gjennom bestillingsselskapet Ruter AS, som forvalter og planlegger kollektivtransporten. Selskapet Kollektivtransportproduksjon AS (KTP) er et driftsselskap som administrerer underordnede driftsselskap og gjennomfører oppdrag fra Ruter AS (Se Figur 4). I planlegging av kollektivtransporten er det Ruter AS som har det overordnede ansvaret sammen med de politiske myndighetene Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

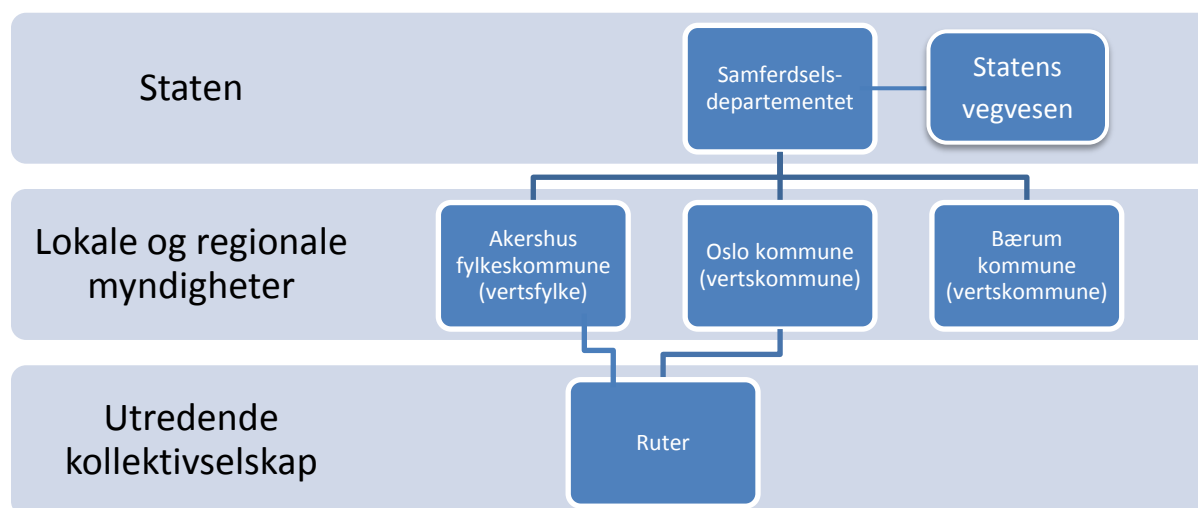


Figur 4: Organisering av kollektivtrafikken (jernbane utelatt) i Oslo og Akershus anno 2012. Her er både drifts- og planleggingsaktører tatt med (Aftenposten 2012).

I Oslo og Akershus blir midler til finansiering av større samferdselstiltak, inkludert større kollektivtrafikkprosjekter, budsjettert gjennom Oslopakken. Oslopakken er et samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. Høsten 2012 er revidert avtale av Oslopakke 3 den siste fremforhandlede samarbeidsavtalen med budsjett for fremtidige investeringer i kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Målene med Oslopakke 3 er definert i Stortingsmelding nr 17. (2008-2009), mens gjennomføringen er overlatt partene Oslo kommune og Akershus fylkeskommune.

Slik finansieringen av kollektivtransport er organisert i 2012, vil det være behov for midler fra staten tilsvarende 10 milliarder kroner i året for det neste tiåret, skriver TØI (2012) i rapporten «behov for økte midler til kollektivtransport i byene». Det er med andre ord identifisert et fortsatt behov for både omorganisering av kollektivplanleggingen og økning i finansielle bidrag fra staten for å realisere ønskede kollektivprosjekter framover, blant dem Fornebubanen.

Her kan baneløsning til Fornebu trekkes fram som et eksempel på kollektivtransportplanlegging i Oslo og Akershus. Et forenklet aktørkart for Fornebubanen fordelt mellom stat, lokale og regionale myndigheter, samt kollektivselskap med planmyndighet ser i 2012 slik ut (her er kun de viktigste aktørene inkludert, driftsetater er blant annet utelatt):

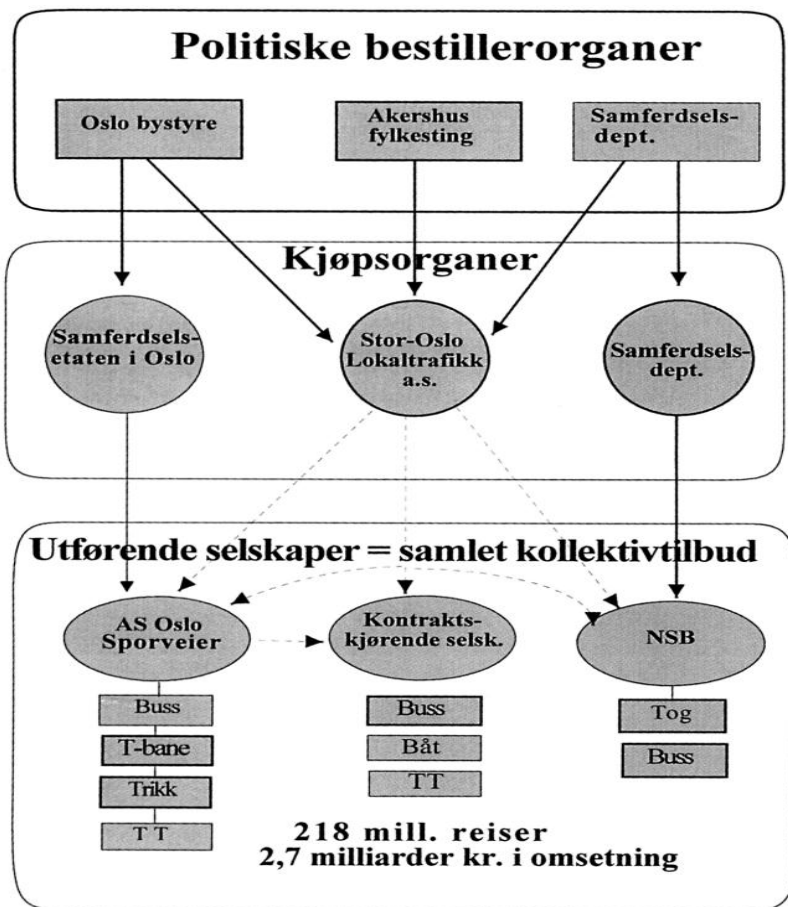


Figur 5: Forenklet aktørkart for Fornebubanen anno 2012

3.1.1 Samordning mellom kollektivaktørene i Oslo og Akershus i et historisk perspektiv

I 1997 ble rapporten "Grenser til besvær" publisert av Norges offentlige Utredninger (NOU 1997). I rapporten blir det blant annet sett nærmere på samarbeidet mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om kollektivtrafikken. NOU beskriver i 1997 en situasjon hvor kollektivtransport i Oslo og Akershus er avhengig av «samarbeidsavtaler mellom Stor-Oslo Lokaltrafikk, Oslo Sporveier og NSB, gjennom Samarbeidsutvalget for Akershus og Oslo og gjennom to felles selskaper; AS Billettsystemer og

Oslo og Akershus Trafikkservice («Trafikanten») (NOU 1997,141). I figur 6 er forholdene mellom kollektivaktørene illustrert i et aktørkart som politiske bestillerorganer, kjøpsorganer og utførende selskaper:



Figur 6: "Ulike roller i utformingen av samlet kollektivtilbud i hovedstadsområdet" (NOU 1997, 138)

Som man ser er Stor-Oslo Lokaltrafikk en sentral aktør for innkjøp av kollektivtrafikk, parallelt med Samferdselsetaten i Oslo og Samferdselsdepartementet. Men det er selskapene Oslo Sporveier og NSB ved siden av andre driftsoperatører som innehar driftsansvaret for kollektivtrafikken. Planansvaret for kollektivtrafikken er delt mellom Oslo Sporveier og kommunen i Oslo kommune, mens det ligger direkte hos Akershus fylkeskommune i Akershus.

I rapporten fra NOU (1997) kommer det fram at det i 1974 var planlagt for en samordning av kollektivtransportplanleggingen gjennom Stor-Oslo Lokaltrafikk. Men dette ble stoppet av Oslo kommune som ikke ønsket å innlemme Oslo Sporveier i samarbeidet, og dermed fortsatte kollektivtransporten å være fordelt mellom Stor-Oslo Lokaltrafikk for reiser i Akershus og på tvers av grensen Oslo-Akershus, minus togreiser som var underlagt NSB. Oslo Sporveier fortsatte å ha ansvar for reiser innenfor Oslo kommune. Slik har situasjonen vært frem til opprettelsen av Ruter i 2008 som et resultat av sammenslåingen av Ruter og Stor-Oslo lokaltrafikk. Allerede i 1989 var det identifisert et behov for en sammenslåing av selskaper til ett felles regionalt selskap med ansvar for kollektivtrafikken i

storbyområdet Oslo, med unntak av jernbanen som fortsatt kunne bli styrt av NSB, senere Jernbaneverket.

I rapporten blir følgende investeringsområder innenfor kollektivplanlegging i Oslo og Akershus identifisert med behov for bedre samordning (NOU 1997, 143):

- Veiinvesteringer på tvers av fylkesgrensene
- Investeringer i vei kontra T-bane og trikk
- Investeringer i vei kontra jernbane
- **Investeringer i bane på tvers av administrative grenser**
- Bygging av kollektivterminaler og parkeringsplasser

Baneutbygging på tvers av kommune- og fylkesgrenser er et av de sentrale samordningsproblemene for investeringer i kollektivtransportinfrastruktur.

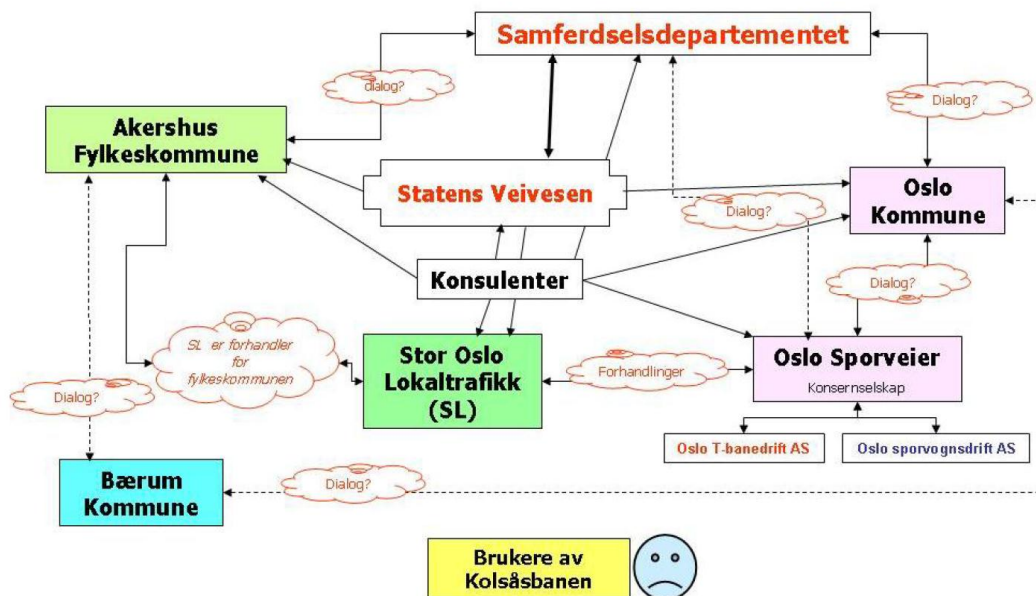
«Det eksisterer ingen formelle fora som har ansvar for å vurdere infrastrukturen for den lokale kollektivtrafikken i sammenheng i hele hovedstadsområdet» (NOU 1997, 145).

I 1997 var alle trikke- og t-banelinjer i hovedstadsområdet underlagt Oslo Sporveier. Der hvor disse strekker seg inn i Akershus fylkeskommune; det vil si deler av banene Kolsåsbanen, Røabanen og Lilleakerbanen, blir disse driftet av operatører under Oslo Sporveier, mens Akershus fylkeskommune gir finansielt tilskudd for denne driften. Dette har ført til uenigheter om kostnadsfordeling for driften, og NOU forklarer denne uenigheten om finansiering av drift som en «begrensende faktor for muligheten til å forlenge T-banene inn i Akershus» (NOU, 1997, 145).

Oslo kommune og Akershus fylkeskommune har ikke hatt et klart og entydig system for fordeling av driftsinntekter, og dette har gjort det vanskelig for nye prosjekter for bane på tvers av fylkesgrensen. Dette er en kjent problemstilling for Fornebubanen som vil bli behørig belyst i case-studiet i denne oppgaven.

”Usikkerhet om driftsansvar for baner hemmer muligheten til å gjennomføre investeringer i baneforlengelse fra Oslo til Akershus” (NOU 1997, 151).

Ombyggingen av Kolsåsbanen til fullverdig metrostandard er et kollektivprosjekt som har møtt mange av de samme utfordringene som Fornebubanen har møtt gjennom planprosessen. Kolsåsbanen er i likhet med Fornebubanen lokalisert på tvers av fylkesgrensen til Akershus og Oslo. Det blir ikke gått inn på problematikken til Kolsåsbanen i denne oppgaven, men aksjon for drift av Kolsåsbanen utarbeidet følgende graf i 2005 som gir en oversikt over ulike aktører som var involvert i planprosessen (alle aktørene er også relevant for Fornebubanen på denne tiden):



Figur 7: Oversikt over kollektivaktører i 2005 knyttet til utbygging av Kolsåsbanen (Aksjon for drift av kolsåsbanen 2005).

I 2004 ble det satt sammen et samordningsorgan med en styringsgruppe for å se nærmere på samarbeidet om kollektivtransporten i Oslo og Akershus. «Styringsgruppen for Samordningsorganet for kollektivtransport på dert sentrale Østlandet (SKØ)» (Akershus fylkeskommune et al. 2005) kom fram til at det var behov for en nærmere utredning, som resulterte i rapporten «Bedre samordning av kollektivtransporten i Oslo og Akershus (Akershus fylkeskommune et al. 2005). I rapporten blir det fokusert på hvilke tiltak som på kort sikt kan forbedre koordinering av kollektivtransporten i Oslo og Akershus. Det blir nevnt at samarbeidet om Oslopakke 2 og opprettelsen av Trafikanten som et felles ruteopplysningscenter er eksempler på samordning som bør videreutvikles. Mens rapporten identifiserer bedre rutesamordning mellom kollektivoperatørene som høyt prioritert, tar den ikke for seg problemstillingene ved den eksisterende strukturen av aktører som styrer kollektivtransporten, noe TØI (1997) identifiserte som et større problem.

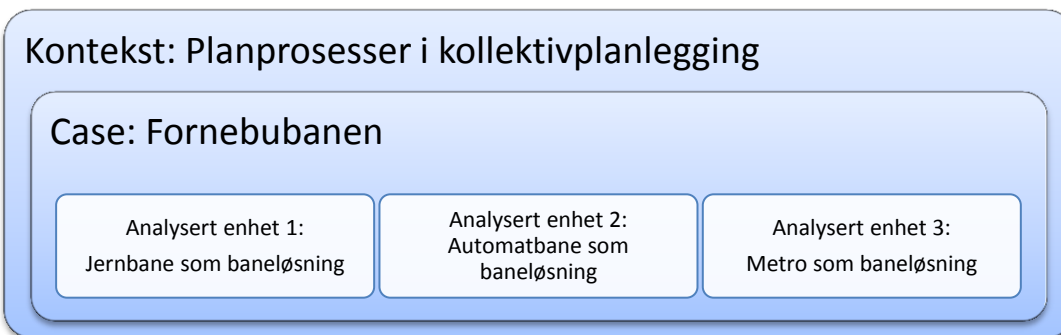
Året etter, i 2005, ble rapporten «Styringsutfordringer i Osloregionen» (AGENDA & Asplan Viak 2005) publisert på oppdrag fra Kommunal- og regionaldepartementet. Rapporten analyserte blant annet de større utfordringene med areal- og transportplanleggingen i Osloregionen. Kollektivtransporten i Oslo og Akershus blir beskrevet som sterkt konkurranseutsatt fra bil, med dårlig kundetilfredshet og dyrt å bruke for de reisende. Det blir anbefalt å videreutvikle kollektivtransporten ved å effektivisere ruter med færre linjer med hyppigere avganger, sammen med raskere fart langs strekningene. Virkningen av det overordnede politiske systemet på infrastrukturprosjekter i Oslo og Akershus er allikevel i størst fokus. Det blir sett på som en svakhet at lokale infrastrukturtiltak er avhengig av årlige statsbudsjett for finansiering. Det er vanskelig for kommuner og fylkeskommuner å være sikret langsiktig finansiering av utbygging. Som eksempel blir blant annet valg av baneløsning for Fornebu trukket fram. I 2005 hadde Akershus fylkeskommune valgt å bygge en automatbane fra Fornebu til Lysaker, selv om det i

fagrapporter var anbefalt en bybane mellom Fornebu og Oslo (mer om dette i analysedelen til case-studiet i denne oppgaven). Rapporten (AGENDA & Asplan viak 2005, 100) påpeker at Oslo og Akershus ikke klarte å samarbeide om en bybane på tvers av fylkesgrensen. Det blir sett på som et stort problem at det ikke er utnevnt en aktør som skal ha overordnet ansvar for samarbeid mellom de lokale og regionale myndighetene i spørsmål om samferdselsutbygging. Dette gjør det vanskelig å planlegge for optimale regionale transportløsninger, hvor særlig kollektivtransporten blir lidende.

4.0 Case-studie som metode

Dette studiet er et case-studie av beslutningsprosessen til Fornebubanen. Valget av case-studie som metode for oppgaven er begrunnet i bakgrunnen for problemstillingen; hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen? Det tatt mer enn 15 år med planlegging hvor man enda ikke har startet bygging av bane til Fornebu; hvilke forhold er det som gjør det så vanskelig å komme til enighet? Problemstillingen er best besvart ved å studere det konkrete hendelsesforløpet til planprosessen, og å se problemstillingene underveis i sammenheng med aktørers roller, posisjoner samt handlinger i plansystemet for kollektivplanlegging i Norge. I sin bok om design og metode for case-studier beskriver Yin (2009) problemstillinger som spør "hvorfør?" og "hvordan?" som mest anvendelige for case-studie som metode. Beslutningsprosessen til Fornebubanen er lang og kompleks. For å kunne fokusere mer på innholdet og analysere dette dypere, er kvalitativ metode som case-studie mest hensiktsmessig.

Det er valgt å studere Fornebubanen som et «singel-case design» (Yin 2009). Fornebubanen representerer et «kritisk case» for studiet av planprosessen og Rasjonalitet og makt i kollektivplanlegging i Oslo og Akershus, som vil bli beskrevet nærmere i kapittelet om metode for analyse. Kritiske case er best egnet for singel-case design (i motsetning til multi-case design); ved å fokusere studiet på analyse av prosessene innenfor ett case kan innholdet analyseres mer inngående. Innenfor case-studiet er det valgt å fokusere studiet om valg av tre baneløsninger for Fornebu: Jernbane, Automatbane og Metro. Valget av disse vil bli beskrevet nærmere i case-studiet. Strukturen til case-studiet kan defineres som et «empirical single-case design with embedded units of analysis» (Yin 2009, 46):



Figur 8: Design av case-studiet

4.1 Case-studie: analytisk generalisering

Oppgaven benytter «analytisk generalisering» (Yin 2009). I motsetning til «statistisk generalisering» (Yin 2009), baserer analytisk generalisering seg på nøye utvalgt data for case-studiet. Sentralt for dette case-studiet er aktørenes roller i planprosessen, hvilke standpunkt til baneløsning disse aktørene har hatt både til plandokumenter og vedtak som omhandler baneløsning for Fornebu. Disse kildene til dokumentasjon, også kalt empiriske resultater, behandles og analyseres på en slik måte at de kan generaliseres mot teorien. Studiet benytter case-studiet til og analytisk finne informasjon som kan analyseres mot teorien, hvor teorien så vil kunne bekrefte eller avkrefte hypotesene til oppgaven; et utsagn, en tendens osv. Analysen herfra vil dermed kunne gi svar på problemstillingen til oppgaven (Yin 2009, 38). Det er viktig at generaliseringen av case-studiet blir gjennomført med analytisk metode og ikke statistikk: I et case-studie som Fornebubanen er det altfor mange parameter som påvirker planprosessen til at statistikk alene vil kunne produsere nyttige data til analysen.

Flyvbjerg har utarbeidet en egen analytisk metodikk for case-studie av komplekse planprosesser innen by- og regionalplanlegging. I sin bok "Rasjonalitet og makt" (1991) går han i bind 1 inn på forholdet mellom Rasjonalitet og makt og hvordan dette påvirker moderne byplanlegging i et demokrati. I bind 2 anvender han sin egen metode fra bind 1 i ett konkret studie av et byutviklingsprosjekt; Ålborg-prosjektet i Danmark. I denne oppgaven er det tatt utgangspunkt i fremgangsmåten til Flyvbjerg som metode for analyse. Flyvbjerg bruker case-studiet som et verktøy for å bevise hvordan rasjonalitet og makt har en allmenngyldighet innenfor planlegging som profesjon og politikken. På samme måte forsøkes det i dette studiet å vise til sammenhengen i beslutningsprosessen for Fornebubanen med hvordan den rasjonelle planleggingen i beslutningsprosessen har blitt tilsidesatt av maktforhold, når dette er blitt påvist. Teorien til Flyvbjerg beviser at maktforhold ikke er begrenset til kun enkelte case, men kan brukes i studiet av alle deler innenfor det moderne demokrati, som har forventninger om et rasjonelt styresett.

4.2 Metode for analyse

Case-studiet analyserer den komplekse beslutningsprosessen til Fornebubanen, og har som hensikt å undersøke hvilke mekanismer, hendelser og maktforhold som har vært utslagsgivende for at det ikke er kommet noen endelig beslutning om bane til Fornebu. Flyvbjerg analyserer sitt case-studie Ålborg-prosjektet med egenopparbeidet metode basert på hans egen teori om Rasjonalitet og makt, kalt «Det konkrete vitenskap» (Flyvbjerg 1991). Metoden er relevant også for case-studiet Fornebubanen, og deler av metoden vil bli anvendt her i denne oppgaven.

For å kunne forstå hva som har påvirket planprosessen må man se nærmere på aktørene som har vært med i planprosessen. Ved å detaljert studere hver enkelt aktør, og hvilke valg disse har foretatt seg kan man avdekke rasjonaliteten bak beslutninger som er tatt eller ikke tatt, og hvordan makt har påvirket

utfallet underveis i prosessen. For å kunne avdekke makt, vil det være behjelpelig å ha detaljert kunnskap om hvert enkelt stadiet i beslutningsprosessen gjennom tilgang til førstehåndskilder (Flyvbjerg 1991). Flyvbjerg oppsummerer følgende fem viktigste kilder til dokumentasjon og analyse av case-studium i planlegging (Flyvbjerg 1991, Bind II: 25):

- Dokumenter
- Intervjuer
- Observasjon
- Deltagerobservasjon
- Feed-back

Etter vurdering av blant annet tilgjengelighet og muligheter innenfor rammene av dette studiet er dokumentanalyse og informantintervjuer blitt valgt som metoder for dokumentasjon av beslutningsprosessen til Fornebubanen. Feed-back i form av for eksempel spørreundersøkelse blir ansett som mindre fleksibelt enn personlige intervjuer med informanten. Observasjon av deltakere under møter osv. hadde kun vært mulig for den delen av planprosessen som foregikk nå i 2012. I studiet er det ønskelig å få fram den historiske planprosessen, hvor status per i dag for Fornebubanen kun er en del av kildematerialet. Ved å se på planprosessen over en lengre tidsperiode blir det mulig å diskutere hvordan endringer i forutsetninger, for eksempel gjennom sammenslåing av aktører, eller lovnader om finansiering, har påvirket beslutningsgrunnlaget for valg av baneløsning, og hva dette har hatt å si for rasjonaliteten i beslutningene.

Flyvbjerg gir en liste over hva slags innhold analysen i case-studiet bør inneholde, for å kunne avdekke maktrelasjoner mellom aktørene (Flyvbjerg 1991, Bind II: 27-29):

- Historiske forutsetninger

Forstå den historiske bakgrunnen til case-studiet, hvordan har situasjonen oppstått

- Case kontekst

Se på case-studiet som del av et større bilde, både i det nære og lokale men også et bredt perspektiv.

- Case aktiviteter og case adferd

Hva har skjedd hvor og når, og hvem har gjort hva. Dette bør gjøres på en slik måte at hver aktivitet adskilles som «*en selvstendig hendelse; Eventualisering*» (Flyvbjerg 1991, Bind II: 28).

- Det som ikke skjer

Ikke-aktiviteter, altså hva aktørene har unnlatt å foreta seg, eller som er blitt glemt eller oversett med vilje kan gi vel så mye nyttig informasjon som faktiske hendelser.

- Beslutningsprosesser

Selve beslutningsprosessen er viktig. Når ble politiske valg foretatt, og hva ble foretatt forut for disse. Ble valgene tatt i et formelt forum for beslutninger eller ble den reelle beslutningen tatt et annet sted.

- Resultater

Resultatene fra beslutninger er interessante å studere i forhold til hvordan aktørene reagerer på disse.

- Konflikter

Om det er konflikter i form av uenigheter mellom aktører er disse ekstra interessante å analysere for å avdekke posisjoneringer og maktforhold.

- Case-språk

Hvilke språk og uttrykk som blir brukt av aktørene kan si noe om bakenforliggende strategier eller posisjonering i forhold til hva som blir uttalt.

- Feedback

Ved å konfrontere aktører med informasjon fra beslutningsprosessen eller andre aktører kan man analysere deres reaksjoner på disse.

I denne analysen til dette case-studiet er alle disse metodene benyttet. Feedback har for eksempel blitt benyttet i enkelte intervjuer ved at noen spørsmål ble stilt for å få et motargument fra en uttalelse i ett av de andre intervjuene.

4.2.1 Dokumentanalyse

De mest sentrale kildene til dokumentasjon er alle rapportene, utredningene, brev, vedtak, bøker, artikler med mer som er forbundet til Fornebubanen. Dokumentanalysen har bestått i å gå igjennom disse dokumentene, og utfra innholdet få et innblikk i planprosessen og blant annet hvilke standpunkt de ulike aktørene har hatt. Dokumentanalysen ble startet tidlig, slik at informasjonen herfra, som ga et godt innblikk i planprosessen, gjorde det mulig å spørre mer kritiske spørsmål i intervjuer, samt få en oversikt over involverte aktører samt en tidslinje over viktigste milepæler, hendelser og publikasjoner av viktige rapporter.

Dokumentene blir analysert i forhold til oppgavens problemstilling Hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen? Analysen går derfor ikke dypt inn på de tekniske vurderingene av de ulike baneløsningene i rapportene, utover de viktigste anbefalingene til valg av baneløsning.

En svakhet ved dokumentanalyse ifølge Flyvbjerg (1991, Bind II: 25) er at offentlige dokumenter ofte er konsensuspregede. Rapporter er i mange tilfeller skrevet etter at enighet er oppnådd. Der hvor dette er

tilfelle, er underliggende konflikter eller uenigheter som ikke har kommet frem gjennom dokumentanalysen forsøkt belyst i informantintervjuer.

4.2.2 Informantintervjuer

Som del av studiet er flere sentrale personer i beslutningsprosessen til Fornebubanen blitt intervjuet. Det har blitt forsøkt å få intervjuet de viktigste nøkkelpersonene fra de mest sentrale aktørene så langt det har vært mulig. Intervjuene har blitt utformet med generelle spørsmål om planprosessen først, for så å stille mer kritiske spørsmål om avgjørende beslutninger. Spørsmålene har vært individuelt tilpasset hvert enkelt intervjuobjekt. En slik framgangsmåte sikrer ifølge Flyvbjerg (1991, **27, Bind 2**) at man først får

Intervjuobjektene er holdt anonymt, gjennom å opplyse tittel i stedet for navn. Titler til informantene er listet opp i eget kapittel. Ved å gi anonymitet til intervjuobjektene kan disse informere friere om planprosessen, uten å måtte ta for stort hensyn til sin egen posisjon.

Det er valgt å fokusere særlig på de momenter ved planprosessen som har kommet frem under informantintervjuene. Her har det kommet fram opplysninger fra førstehåndskilder som avslører deler av det underliggende grunnlaget for beslutninger til enkelte aktører, ofte på et mer direkte vis enn det man ser i offentlige dokumenter.

4.3 Metodekritikk

På grunn av ulik tilgjengelighet til førstehåndskilder er det en litt forskjellig utforming av analysen til de tre baneløsningene i case-studiet. Analysedelen som omhandler jernbane til Fornebu er i større grad basert på dokumentanalyse, da det har vært vanskeligere å innhente informasjon fra intervjuer med informanter i fra denne perioden (1996-2001). Dette har gjort det mer utfordrende å få avdekket underliggende maktprosesser.

Automatbane er den baneløsningen som det har vært flest kilder med informasjon til; denne baneløsningen har også vært den mest kontroversielle, med mange konflikter som har gitt et godt utgangspunkt for analyse av makt i relasjonene mellom aktører. Metro til Fornebu er det nyeste av de tre analyserte baneløsningene (2007-). Det har vært enklere tilgang på dokumentkilder med informasjon om blant annet vurderte finansieringsløsninger fra metroløsningen enn for jernbane og automatbane.

Case-studiet kunne ha gitt en enda dypere analyse ved å inkludere flere intervjuer. Dette kunne vært av informanter hos andre aktører enn de som er intervjuet, men også av samme informanter som er blitt

intervjuet i flere omganger. På den måten kunne informasjon som ble innhentet i det første intervjuet blitt brukt i intervjuer med andre informanter for å innhente motargument, styrke eller svekke troverdigheten i påstanden, eller få fram andre aspekter fra uttalelsene som ikke ble diskutert i første intervju. Intervjuer kunne også ha blitt avholdt tidligere i prosessen med oppgaven, for å ha mer tid til å kryssjekke informasjonen med dokumentanalyse, og organisere flere møter med informanter i en andre intervjurunde. Informasjonen fra informantintervjuene har vært til stor nytte i arbeidet med oppgaven, og vært viktigere for dybden i analysen enn først forutsett.

Informantintervjuene har imidlertid vært begrenset i den forstand at kildene ikke har kunnet snakke helt fritt om beslutningsprosessen, men har måttet ta hensyn til hvilken aktør de representerer. Det er vanskelig for en informant å kunne fortelle åpenlyst om en utfordrende beslutningsprosess når man står inne i en organisasjon. Til gjengjeld er det disse informantene som sitter på den mest aktuelle informasjonen og som kan gi et best innblikk i de prosesser og tanker bak valg som er blitt gjort av aktøren de representerer.

5.0 Case-studie: Fornebubanen

Følgende case-studie om Fornebubanen tar for seg deler av beslutningsprosessen til valg av baneløsning for Fornebu. Som beskrevet i metode-kapittelet benyttes Flyvbjerg sin metodikk for analyse av «planlegging, politikk og modernitet» (Flyvbjerg, 1991).

De to største utfordringene for realisering av Fornebubanen har vært uenighet mellom aktørene om valg av baneløsning, og å sikre fullfinansiering til investering og drift av valgt baneløsning. Disse konfliktpunktene er de mest sentrale i avdekkingen av beslutningsprosessen, og derfor også de mest interessante. Case-studiet og problemstillingen til avhandlingen har derfor et fokus på hvordan aktørene har handlet i forhold til valg av baneløsning og finansiering av banen.

Case-studiet må altså ikke forstås som en kronologisk gjennomgang av beslutningsprosessen til Fornebubanen. Det er kun detaljstudert situasjoner og forhold mellom aktørene som har vært særlig interessant i forhold til problemstillingen. Disse er sett i sammenheng med milepæler for beslutninger i forhold til valg av baneløsning, med særlig fokus på de relevante aspekter som har kommet frem under informantintervjuer og fra gjennomgang av rapportene.

De tekniske vurderingene av ulike baneløsninger i rapportene blir ikke finstudert, utover det som har avgjørende betydning for anbefalingene til valg av baneløsning. Følgende blir det ikke gjort rede for hele beslutningsprosessen til Fornebubanen, men fokusert på beslutningsprosessen rundt tre utvalgte baneløsninger: Jernbane, automatbane og metro. Se kapittel 5.4 for mer om denne innfallsvinkelen for analysedelen. Det er ikke valgt å se på en eventuell bussbetjening av Fornebu i denne oppgaven, som tar for seg baneløsninger. Banebetjening er innarbeidet som rekkefølgekrav i Kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999).

Case-studiet er strukturert slik:

1. Introduksjon
2. Aktørene – oversikt
3. Tidslinje
4. Viktige rapporter
5. Om analysen av beslutningsprosessen
6. Jernbane som baneløsning
7. Automatbane som baneløsning
8. Metro som baneløsning
9. Oppsummering

5.0.1 Definisjoner

«Fornebubanen»

I studiet blir begrepet Fornebubanen brukt som en samlebetegnelse for alle vurderte baneløsninger til Fornebu i planprosessen. Fornebubanen er altså en vid forståelse av alle baneløsninger som er vurdert bygd til Fornebu, og er uavhengig av trase, lengde og banetype. Med Fornebubanen menes en baneløsning for Fornebu, og betegnelse brukes om hverandre. Unntatt fra studiet er rene bussløsninger, som altså ikke innebærer noen bane.

Lokale og regionale baneløsninger

I studiet blir lokale og regionale baneløsninger nevnt. Med en lokal baneløsning menes her en bane til Fornebu som konsentrerer seg om å bringe reisende til Fornebu fra et nærliggende kollektivknutepunkt, for eksempel Lysaker. En lokal baneløsning vil være avhengig av gode overgangsmuligheter ved dette knutepunktet for å sikre kollektive reisemuligheter til Fornebu for flest mulig. En automatbane mellom Fornebu og Lysaker vil i så måte være en lokal baneløsning, mens for eksempel en jernbaneløsning eller en bybane fra Fornebu til Oslo, knyttet opp på det eksisterende trikkenettet vil være regionale baneløsninger. En lokal baneløsning vil ofte innebære flere omstigninger for reisende enn en regional løsning. En regional baneløsning legger i større grad til rette for et regionalt bo- og arbeidsmarked.

Lokale og regionale myndigheter

Med lokale myndigheter menes i dette studiet de berørte kommuner og fylkeskommuner, dvs. Oslo kommune, Bærum kommune samt Akershus fylkeskommune. Med regionale myndigheter menes berørte fylkeskommuner. Siden Oslo innehar en særstilling som både kommune og fylke, er Oslo kommune sammen med Akershus fylkeskommune regionale myndigheter.

5.0.2 Vurderte baneløsninger

Følgende introduseres kort de mest aktuelle banetyper som har vært vurdert for Fornebu. Konkrete traseer og alternativer til baneløsninger for Fornebu diskuteres ikke her.

Jernbane

Med jernbane menes konvensjonell bane og togmateriell liknende det NSB trafikkerer jernbanenettet til Jernbaneverket med i dag. Jernbane er en baneløsning med høy kapasitet og muligheter for å frakte mange passasjerer både langt og hurtig. Det er som regel knyttet store anleggskostnader til bygging av jernbane, nye spor trenger plass da de er fysisk adskilt fra annen trafikk og er vanskelig å tilpasse omgivelsene grunnet blant annet stor svingradius (UITP 2012). I Fornebusammenheng er en eventuell ny jernbane påtenkt trafikkerer av lokaltog og eventuelt regiontog for stopp på Fornebu. Regiontog og lokaltog trafikkerer typisk et område som er større enn en by men ikke internasjonalt eller mellom landsdeler (UITP 2012).



Figur 9: NSB tog - type "Flirt" for lokal- og regionaljernbane (Foto: 4rail.net www.4rail.net)

Automatbane

Automatbane til Fornebu ble tenkt som et nytt banesystem som ikke er bygd i Norge: Automatbane med førerløse tog på skinner enten i luften eller under bakken, adskilt fra annen trafikk, med hyppige avganger, men lavere kapasitet enn tog. Løsningen innebærer innføring av en ny driftsart for kollektivtrafikken, med spesialtilpasset skinnegang som ikke er sammenfattende med for tog, trikk eller t-bane (Akershus fylkeskommune 2002a).



Figur 10: Slik ble automatbanekonseptet illustrert i rapporten "Bane til Fornebu" (Foto: Akershus fylkeskommune 2002)

Metro

Metro, eller T-bane, er et kapasitetstungt banesystem for trafikk på over korte avstander innenfor et byområde. Metro har mulighet for både høyfrekvens og kapasitet, og er helt segregert fra annen trafikk og er derfor ofte bygd i tunnel i tettbygde strøk. Metro er kostbart i investering. (UITP 2012). I Fornebu sammenheng er det med metro forstått en ny linje fra Fornebu som tilknyttes det eksisterende T-banenettet i Oslo.



Figur 11: Eksempel på metro. Ruter, Oslo (Foto: Ruter 2012 www.ruter.no)

Bybane

Bybane, på engelsk «light rail» (UITP 2012), kan forstås som en videreutvikling av trikken. En bybane kan gå på trikkeskinner i blandet trafikk men også trafikkere adskilte jernbanestrekninger enten hver for seg, eller i kombinasjon. En moderne bybane er raskere enn trikken, og kan også gå adskilt fra annen trafikk i egen trase, blandet med vei som en konvensjonell trikk, eller i en kombinasjon. Bybane blir sett på som rimeligere enn metro (UITP 2012).



Figur 12: Eksempel på bybane i Bergen (Foto: BA 2012. www.ba.no)

Kombibane

Kombibane er ikke en egen driftsart eller banetype, men heller tilrettelegging for kombinert kjøring av to driftsarter. For eksempel kan man bygge bybane med trikkeskinner som går over i jernbanespor, slik at bybanen kan kjøre på jernbanesporene, mens toget ikke kan kjøre på trikkeskinnene. For Fornebu ble en slik løsning i sin tid vurdert med bybane på Fornebu koblet på ett jernbanebuttspor hvor bybanen kunne komme seg til Oslo, for så å koble seg over på trikkenettet i Oslo sentrum.

5.1 Aktørene

Oversikten inkluderer de mest sentrale aktørene med forbindelse til beslutningsprosessen til Fornebubanen. Aktørene kan deles inn i fire hovedgrupper: Statlige myndigheter, Lokale og regionale myndigheter, transporttjenesteleverandører samt bedrifter og arealforvaltere.

- A. Statlige myndigheter
 - Departementer
 - Samferdselsdepartementet
 - Planleggings- og samordningsdepartementet (1997)
 - Fagdirektorater
 - Statens vegvesen
 - Jernbaneverket
- B. Lokale og regionale myndigheter
 - Regionale myndigheter
 - Akershus fylkeskommune
 - Oslo kommune
 - Lokale myndigheter
 - Oslo kommune
 - Bærum kommune
- C. Transporttjenesteleverandører
 - Kollektivtrafikk (planlegging)
 - Oslo Sporveier (-2008)
 - Stor-Oslo Lokaltrafikk (-2008)
 - Ruter (2008-)
- D. Bedrifter og arealforvaltere
 - Oslo Kommune – Opprinnelig grunneier på Fornebu (1934-2001)
 - Statsbygg - Representant for staten som en av to opprinnelige grunneiere (1995-)
 - Fornebu Boligspare AS /Fornebu Utvikling ASA (FBU)(2001-)/ OBOS (2012-)
 - Telenor
 - IT Fornebu Eiendom
 - Aker ASA (2012-)

5.1.1 Aktørene – Rollebeskrivelse

Rolleforståelsen til aktørene må i denne sammenheng forstås ut ifra beslutningsprosessen til Fornebubanen, og aktørens rolle i utbygging av kollektivtrafikken. Det er ikke tatt med alle aktører som har vært nevnt i dokumenter eller kommet med innspill til planprosessen. I oversikten er de viktigste aktørene som har utarbeidet sentrale dokumenter, fattet sentrale beslutningsvedtak, eller på annen måte hatt en større betydning for planarbeidet med Fornebubanen. Ifølge subsidiaritetsprinsippet skal beslutninger bli forsøkt fattet nærmest mulig styringsorganet. Alle lokale politiske og planfaglige aktører med mandat til å fatte beslutninger for planprosessen er inkludert. Driftsetater uten politisk eller planfaglig kompetanse er ikke tatt med i aktørbeskrivelse eller aktørkart, da disse etatene ikke blir ansett å inneha noen vesentlig rolle for beslutningsprosessen til Fornebubanen.

Beskrivelsen av hver enkelt aktør er delt inn i en generell beskrivelse, en bemerkning om aktøren har en faglig eller politisk rolle, og hva slags posisjon aktøren har hatt i forbindelse med beslutningsprosessen til Fornebubanen. Aktørene er inndelt i følgende rekkefølge: Statlige myndigheter, lokale og regionale myndigheter, transporttjenesteleverandører og til slutt bedrifter og arealforvaltere.

5.1.2 Statlige myndigheter

Samferdselsdepartementet

- Beskrivelse
 - Statens overordnede politiske og faglige styringsorgan for samferdsel, inkludert veg, jernbane og luftfart, med blant annet ansvar for forvaltningsetatene Jernbaneverket og Statens vegvesen.
- Rolle: Faglig og politisk
 - Politisk og faglig styrende organ. Talerør for staten i samferdselssaker.
- Posisjon – Fornebubanen
 - Samferdselsdepartementet hadde ansvaret for utredning av baneløsning til Fornebu. Departementet kom flere ganger med endrede konklusjoner til hvilke jernbaneløsninger for Fornebu som burde utredes, og bestilte en tilleggsutredning til konsekvensutredning for baneløsning for Fornebu da konklusjonene i den første rapporten ikke var tilfredsstillende. Da det i 2001 ble avklart av Samferdselsdepartementet at jernbane ikke ville være en aktuell baneløsning for Fornebu, overlot Samferdselsdepartementet ansvaret for valg av baneløsning til fylkeskommunen, dvs. Akershus fylkeskommune og delvis Oslo kommune, med begrunnelse i at bane til Fornebu nå var et lokalt tiltak.

Planleggings- og samordningsdepartementet (1997)

- Beskrivelse
 - Departementet eksisterte fra 1. Januar 1997 til 1. Januar 1998. Det ble opprettet etter sammenslåingen av Planleggingssekretariatet og Administrasjonsdepartementet og ble avløst av Arbeids- og administrasjonsdepartementet. Arbeidsoppgavene til disse departementene ivaretas i dag av Fornyings- og administrasjonsdepartementet.
- Rolle: Faglig og politisk
 - Departementet hadde ansvaret for langsiktig planlegging og samordning av regjeringens og departementets arbeid, samt for reformer i statsforvaltningen og samordning av regjeringens IT-politikk.
- Posisjon – Fornebu banen
 - Departementet fikk en særoppgave i å planlegge for etterbruk av Fornebuområdet ved nedleggelse og flytting av hovedflyplassen til Gardermoen: *«Til å ivareta etterbruksarbeidet av Fornebu foreslår ein at det skal opprettast ein særskild prosjektstab i Planleggings- og samordningsdepartementet med to nye mellombels stillingar (fireårige heimlar)» (St.prp. nr. 63 (1996-97)).* Representant for staten ved overprøvelsen av Kommunedelplan 1 for Fornebu fra november 1996, hvor det ble krevd av Bærum kommune at rekkefølgebestemmelse for baneløsning som forutsetning for utbygging av Fornebu måtte inn i ny kommunedelplan. Konklusjon etter ytterligere brevveksling mellom Bærum kommune og departementet var ifølge Lingsom (2008): *«Baneløsning må i det vesentlige finansieres av brukerne av banen til og fra Fornebu og utbyggerne i Fornebuområdet. Ordinær statlig finansiering av prosjektet kan ikke påregnes.»*

Statens vegvesen

- Beskrivelse
 - Statens og fylkeskommunens fagansvarlige etat for planlegging og drift av riks- og fylkesvegnettet samt vegtrafikken. Statens vegvesen er underlagt Samferdselsdepartementet i arbeid med riksveger, og fylkeskommunen for fylkesveger.
- Rolle: Faglig
 - Statens vegvesen har gradvis påtatt seg et større samfunnsansvar. Blant annet gjennom de årlige tildelingsbrevene fra Samferdselsdepartementet er Statens vegvesen tildelt betydelig sektoransvar for kollektivtransport, trafiksikkerhet mm. Fra å ha vært en vegetat med hovedsakelig ansvar for planlegging, bygging og drift av riksveger opptrer Statens vegvesen i dag mer som en samfunnsaktør. Transportøkonomisk Institutt skriver følgende i rapporten Kollektivtransport i fylkeskommunal regi (TØI 2012, 1): *«Statens vegvesen har [...] et delansvar for å framskaffe faglige underlag for utvikling og oppfølging av nasjonal politikk og nasjonale oppgaver (sektoroppgaver) innenfor kollektivtransporten».* Statens vegvesen innehar med andre ord et større ansvar for planlegging og gjennomføring av overordnede nasjonale strategier for

kollektivtransport. Sammenliknet med Jernbaneverket planlegger Statens vegvesen i større grad etter enkeltprosjekter, der hvor Jernbaneverket legger nasjonale planer.

- Posisjon – Fornebubanen
 - Statens vegvesen hadde sammen med Jernbaneverket en sentral rolle i utredningen av baneløsning for Fornebu under Samferdselsdepartementet i perioden 1996-2001. Statens vegvesen har hatt en faglig tilnærming og vært upartisk til valg av baneløsning for Fornebu, opplyser informant 1 i Statens vegvesen, mens informant 2 i Statens vegvesen opplyser at krefter innenfor etaten ønsket bybane langs E18 som baneløsning for Fornebu slik at prosjekt Vestkorridoren med ny E18 kunne forseres. Etaten har ellers vært tilbakeholden til utbygging av bane til Fornebu, med tanke at buss ville være mest samfunnsøkonomisk lønnsomt.

Jernbaneverket

- Beskrivelse
 - Jernbaneverket har ansvar for planlegging og utbygging av kollektivtrafikk på jernbane samt drift og vedlikehold av skinnegangen. T-bane og lokale baneløsninger som for eks. bybane og automatbane er ikke en del av definisjonen *jernbane* og således ikke innenfor Jernbaneverkets ansvarsområde.
- Rolle: Faglig
 - I motsetning til riks- og fylkesvegprosjekter under Statens vegvesen, er jernbaneprosjekter i Oslo og Akershus normalt sett ikke del av Oslopakken, og finansieres i egne poster på statsbudsjettet. Jernbaneverket er underlagt staten ved regjeringen sine politiske beslutninger.
- Posisjon – Fornebubanen
 - Jernbaneverket jobbet sammen med Statens vegvesen under Samferdselsdepartementet med flere utredninger for baneløsning til Fornebu. Rapportene kom til forskjellige konklusjoner, blant annet nytt dobbeltspor via Fornebu, og fordobling av eksisterende Drammensbane (dette er ferdigbygd i dag) med tilknyttet bybane fra Lysaker. Jernbaneverket fikk gjennomslag for bygging av nytt dobbeltspor i Vestkorridoren Asker – Lysaker, mens jernbane til Fornebu ble forkastet.

5.1.3 Lokale og regionale myndigheter

Akershus fylkeskommune

- Beskrivelse
 - Akershus fylkeskommune er et regionalt politisk forvaltningsorgan, med planleggingsansvar for den lokale og regionale kollektivtransporten
- Rolle: Faglig og politisk

- Akershus fylkeskommune bestilte en rekke rapporter om mulig baneløsning (se oversikt) fra offentlige faginstanser som igjen benyttet konsulentbyråer. De har også hatt en avgjørende rolle som beslutningstaker for valg av baneløsning gjennom størstedelen av prosessen.
- Posisjon – Forneubanen
 - Akershus fylkeskommune overtok ansvaret for planleggingen av baneløsning for Fornebu i 2001, da jernbane ble forkastet som aktuell baneløsning, og Samferdselsdepartementet således definerte bane til Fornebu som et lokalt kollektivprosjekt, utenfor statens ansvarsområde. Fylkeskommunen valgte etter flere utredninger å vedta automatbane som baneløsning for Fornebu. Dette var imot anbefalinger i rapporter da det ville innebære at alle passasjerer må omstige på Lysaker, og definert som en lokal løsning. Samferdselsdepartementet satte innsigelse mot en slik løsning da de ønsket en regional bane med direkte tilknytning til det øvrige kollektivtilbudet. Akershus fylkeskommune fortsatte og fremme automatbane, også uten støtte fra Oslo kommune. I 2007 ble det stilt et ultimatum fra Jernbaneverket om avklaring da de var i gang med å bygge nye Lysaker stasjon og måtte vite om det skulle sprenges en fjellhall for automatbane under stasjonen eller ikke. Akershus fylkeskommune stemte da imot sitt eget forslag om automatbane pga. for høye anslåtte driftskostnader. Ved opprettelsen av kollektivselskapet Ruter i 2008, ble planansvaret for baneløsning til Fornebu flyttet fra Akershus fylkeskommune.

Oslo kommune

- Beskrivelse
 - Som hovedstad og største by på Østlandet er Oslo kommune selve navet for veitransport og kollektivtrafikk i storbyregionen Oslo. Oslo kommune er både lokal og regional myndighet, da kommunen også fungerer som et eget fylke. Etter subsidiaritetsprinsippet er fylkeskommunen; Oslo kommune ansvarlig for kollektivtilbudet innenfor sine grenser. Før 2008 var dette administrert av Oslo Sporveier AS, mens Ruter AS har tatt over administrasjon og drift for kollektivtrafikken i både Oslo og Akershus etter sammenslåing mellom Stor-Oslo Lokaltrafikk og Oslo Sporveier.
- Rolle: Faglig og politisk
 - Oslo kommune har politisk myndighet både som kommune og som fylkeskommune. ansvarlig for kollektivtrafikken i Oslo. *”Bymiljøetaten er kommunens fagorgan innen kollektivtrafikk på vei. Etaten utarbeider planer for fremkommelighetstiltak for kollektivtrafikken og har ansvar for drift og vedlikehold av holdeplasser for buss og trikk.”* (Oslo kommune 2012). Oslo kommune var en av to opprinnelige grunneiere på Fornebu, sammen med Statsbygg som representerer statens grunneiendommer.

Oslo kommune var grunneier i perioden 1934-2001. Kommunen solgte sine tomer til Fornebu Boligspare i 2000 (Kontrakt inngått i 2001), med avtale om utbetalinger suksessivt som utbyggingen av tomtene finner sted.

- Posisjon – Fornebubanen
 - Oslo kommune var lite interesserte i en lokal eller regional baneløsning for Fornebu. Kommunen mente det ikke var nok passasjergrunnlag (Informant 2 i Statens vegvesen). Kommunen hadde liten interesse i å finansiere en bane som krysset fylkesgrensen mellom Oslo og Akershus, et slikt samarbeid om baneløsning på tvers av fylkesgrensen var vanskelig å få til, hevdes det fra Akershus fylkeskommune, og informant i Statens vegvesen. En annen mulig interessekonflikt er dobbeltrollen til Oslo kommune som politisk og faglig organ samt grunneier på Fornebu. Ifra tidlig epoke i beslutningsprosessen før 2001 hvor jernbane fortsatt var et alternativ, skriver Lingsom (2008, 125) at Oslo kommune var forkjemper for jernbaneløsningen J6 med nytt dobbeltspor i Vestkorridoren via Fornebu. Kommunen ønsket ikke noen ny jernbanetrase i dagen igjennom vestkantbydelene, og ville heller ha en jernbaneløsning i tunnel fra Fornebu.

Bærum kommune

- Beskrivelse
 - Bærum kommune er vertskommune for Fornebuutbyggingen da hele flyplassområdet ligger innenfor kommunegrensen. Det tidligere flyplassområdet var derimot eid av staten og Oslo kommune. Som vertskommune var Bærum kommune ansvarlig for utarbeidelsen av kommunedelplan 1 og 2 for Fornebulandet, som ga føringer for utbyggingen av området, inkludert arealutnyttelse og krav om baneløsning for kollektivbetjening av Fornebu.
- Rolle: Politisk og faglig
 - Kommunen er en lokalpolitisk myndighet med administrative ansvarsområder, inkludert en enhet med planfaglig kompetanse.
- Posisjon – Fornebubanen

I utgangspunktet var Bærum kommune negative til investering i baneløsning for Fornebu, da de ville ha en lav utnyttelsesgrad for utvikling av Fornebulandet, som ikke ville gi passasjergrunnlag for bane, og hvor en bussløsning ville være tilfredsstillende. Kommunen ble gjennom ny kommunedelplan 2 for Fornebu i 1999 "tvunget" av staten til å innlemme et rekkefølgekrav om baneløsning. Da hadde forutsetningene endret seg og Fornebu skulle bygges ut med 15000 arbeideplasser. Dette gjorde at Bærum kommune ønsket en snarest mulig realisering av bane til Fornebu, for å kunne realisere næringsutbyggingen. En jernbaneløsning for Fornebu ble sett på som positivt, da kunne kanskje staten ta en større del av investeringskostnadene, og med en raskere baneavklaring. Etter at jernbane ble forkastet som baneløsning, fulgte Bærum kommune opp om fylkeskommunens ønske om automatbane – en lokal løsning mellom Lysaker og

Fornebu, som ikke involverte Oslo kommune. En slik løsning ble sett på som lett gjennomførbar og en økonomisk god løsning.

5.1.4 Transporttjenesteleverandører

Oslo Sporveier (-2008)

- Beskrivelse
 - AS Oslo Sporveier ble avviklet 1. Januar 2008 og slått sammen med Stor-Oslo Lokaltrafikk AS som til sammen dannet Ruter AS. Selskapet var kommunalt og heleid av Oslo kommune. Oslo Sporveier var bestillerenhet for kollektivtrafikk innenfor Oslo kommune, med unntak av jernbanetrafikken og regionale busser som krysser fylkesgrensen. Den operative delen av selskapet ble utskilt i eget selskap i 2006; Kollektivtransportproduksjon AS. Administrasjonsdelen i Oslo Sporveier hadde ansvar for planlegging, innkjøp og organisering av kollektivtransporttjenester, og er nå tatt over av Ruter. *”AS Oslo Sporveier er et kommunalt deleid aksjeselskap med ansvar for driften av rutetransport i Oslo. Busstransporten drives på grunnlag av et områdeløyve som gjelder innenfor Oslo bys grenser. Sporveien står også for T-bane, sporvogn- og båtdrift i Oslo, og selskapet har også noen ruter inn i Akershus. På de skinnebaserte driftsartene utfører aksjeselskapet all aktivitet, mens buss- og båtdriften dels utføres av sporveien og dels av selskaper som har inngått kontrakt med sporveien om å utføre transporten. Schøyens Bilcentraler A/S og Oslo og Follo Busstrafikk A/S har egne strekningsløyver i Oslo med forrang til sporveiens områdeløyve.”* (NOU 1997, 140).
- Rolle: Faglig
 - Selskapet hadde en faglig rolle som utvikler av den lokale kollektivtrafikken i Oslo. Selskapet kom gjennom sin planavdeling med innspill og bemerkninger til planarbeidet på Forneubanen. Oslo Sporveier var underlagt Oslo kommune som politisk forvaltningsorgan.
- Posisjon – Forneubanen
 - Oslo Sporveier har i beslutningsprosessen til Forneubanen sett på bybane som beste baneløsning (informant i Oslo Sporveier/Ruter). En bybane til Fornebu kunne knyttes opp om det eksisterende trikkenettet i Oslo. Slik kunne reisende fra Oslo reise direkte til Fornebu, og man ville sluppet å innføre en fjerde driftsart for kollektivtilbudet i hovedstaden, som ved valg av automatbane.

Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) (-2008)

- Beskrivelse
 - Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) hadde ansvar for kollektivtrafikken i Akershus samt kryssende kollektivtrafikk mellom Oslo og Akershus, unntatt jernbane. Selskapet var eid av offentlige myndigheter, med eierandeler fordelt på en tredel hver til Staten, Akershus

fylkeskommune og Oslo kommune. Stor-Oslo Lokaltrafikk ble avviklet 1. Januar 2008 ved opprettelsen av Ruter.

- Rolle: Faglig (drift)
 - Stor-Oslo lokaltrafikk (SL) hadde en faglig rolle som kollektivkoordinator og markedsfører av det regionale buss- og båttilbudet i Akershus fylke og mellom Oslo og Akershus. Men selskapet hadde igjen planfaglig kompetanse. «*Stor-Oslo lokaltrafikk a.s. koordinerer all kollektivtrafikk i Akershus og mellom Oslo og Akershus. [...] SL har områdekonsesjon for Akershus og strekningskonsesjoner for rutene til Oslo. SL har kontrakter og avtaler med 12 utførende busselskaper og båtselskap*» (NOU 1997, 140).
- Posisjon – Fornebubanen
 - Stor-Oslo Lokaltrafikk hadde ingen planfaglig avdeling, og ga ingen formelle uttalelser til planarbeidet med Fornebubanen. Dette var overlatt til Akershus fylkeskommune. Det har blitt sett på som en svakhet at selskapet ikke klarte å oppfylle en rolle som overordnet etat for samarbeid om kollektivtrafikken på tvers av fylkesgrensen mellom Oslo og Akershus (NOU 1997, informant i Ruter). Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk hadde forskjellig syn på hvordan inntektsfordelingen om den operative driften av kollektivtrafikken over fylkesgrensen skulle fordeles.

Ruter (2008-)

- Beskrivelse
 - Ruter AS oppsto da Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk (SL) ble slått sammen i 2008 til en enhet. Ruter har sammen med datterselskapet Kollektivtransportproduksjon AS ansvar for planlegging og drift av kollektivtilbudet i Oslo og Akershus, med unntak av jernbanen og private busselskaper. Selskapet ble opprettet med hovedmål å forenkle organiseringen av kollektivtransporten i hovedstadsområdet. Ruter er 60 % eid av Oslo kommune og 40 % eid av Akershus fylkeskommune.
- Rolle: Faglig
 - Ruter har planfaglig kompetanse, men er underlagt Oslo kommune og Akershus fylkeskommune sine politiske vedtak. "Ruter planlegger, samordner, bestiller og markedsfører kollektivtrafikken i Oslo og Akershus" (Ruter 2012a).
- Posisjon – Fornebubanen
 - Ruter fikk i mai 2008 mandat av Akershus fylkeskommune og Oslo kommune til å lede den videre utredningen av ny baneløsning for Fornebu. Ruter har siden 2008 vært den sentrale aktøren og prosjektkoordinatoren for videre framdrift av Fornebubanen. Ruter har i stor grad benyttet seg av eksterne konsulenter som har gjort flere utredninger og analyser på bestilling. Da selskapet overtok utredningsarbeidet var det nylig vedtatt at det skulle utredes en bybane til Fornebu, etter at en automatbaneløsning var blitt forkastet. Senere har faglige rapporter fra ruter kommet med en anbefaling om metroløsning (T-bane) fra Majorstuen via Skøyen og Lysaker til Fornebu. En slik løsning

er ikke vedtatt enda, og mens det per dags dato er stor enighet om valg av baneløsning, er det finansieringen av denne som blir utredet videre.

5.1.5 Bedrifter og arealforvaltere

Statsbygg (1997-)

- Beskrivelse:
 - Statsbygg fikk ansvaret for forvaltningen av statens eiendommer på Fornebu etter nedleggelsen av Fornebu flyplass. Staten var en av to grunneiere, sammen med Oslo kommune. Dette ansvaret for etterbruk av flyplassområdet ble gitt i 1995. I 1997 selger Statsbygg deler av statens arealer til Telenor for deres nye hovedkvarter. Statsbygg kjøpte også arealer av Oslo kommune som blir solgt videre til IT Fornebu for næringsutvikling. Senere er andre eiendommer blitt videresolgt for eiendomsutvikling.
- Rolle: Faglig
 - Statens forvalter av statens grunneierinteresser.
- Posisjon – Fornebubanen:
 - Statsbygg ønsket en baneløsning til Fornebu realisert snarest mulig, slik at næringsutvikling på Fornebu kunne realiseres. Etableringen av en baneløsning ville gjøre det mer attraktivt å etablere seg på Fornebu.

Fornebu Boligspas AS (2001-ÅRSTALL) /Fornebu Utvikling ASA (FBU)(2001-)/ OBOS (2012-)

- Beskrivelse
 - Fornebu Boligspas AS ble opprettet som et privat boligarealforvaltningsfirma, opprettet av et konsortium av investorer som kjøpte Oslo kommunes areal gjennom en avtale om framtidig overdragelse suksessivt etter hvert som utbygging av Fornebu fant sted.
- Rolle: Private arealforvaltere
 - Fornebu Boligspas kjøpte tomter av Oslo kommune (2001) og Statsbygg (2006). Disse eiendommene ble suksessivt overdratt etterhvert som delvis infrastruktur har blitt tilrettelagt av kommunen. Selskapet var i 2001 største grunneier på Fornebu. Fornebu Boligspas ble en del av Fornebu Utvikling ASA i 2001. Selskapet fikk problemer med å selge ut tomtene hvor kun 10 % var videresolgt i 2011. Dette har endret seg det seneste året, hvor OBOS har blitt ny eier, med økt byggeaktivitet.
- Posisjon – Fornebubanen
 - Selskapene har ønsket en snarest mulig realisering av Fornebubanen, for å kunne bygge ut Fornebu raskere samt øke tomteverdien.

Andre større bedrifter og arealforvaltere: Telenor, IT Fornebu Eiendom og Aker ASA

- Beskrivelse
 - Telenor, IT Fornebu og Aker ASA er større bedrifter som ved ulike tidspunkt har etablert seg på Fornebu ved overtakelse av eiendom fra Statsbygg eller Oslo kommune.
- Rolle: Private selskaper
- Posisjon – Fornebubanen
 - Enkelte av grunneierne, deriblant Telenor, drev lobbyvirksomhet for etablering av en rask baneløsning; automatbane. Det var blant annet ønske om en egen stasjon ved Telenors hovedkvarter. Grunneierne har bidratt med egenandeler til finansiering av en baneløsning for Fornebu, gjennom grunneierbidrag som ble skrevet inn i kontrakter ved eiendomsoverdragelse, eller som en klausul.

5.2 Tidslinje

Beslutningsprosessen til Fornebubanen er gått gjennom i en utdypende tidslinje, som gir et innblikk i prosessen i et kronologisk perspektiv. Det blir først presentert en sammenfattet kortversjon av tidslinjen med milepæler fra beslutningsprosessen.

5.2.1 Oversikt tidslinje – Milepæler

I den oppsummerende tidslinjen er kort opplistet av milepæler og hendelser av større betydning i historien om valg av baneløsning fra 1996 til 2012. Milepælene baserer seg på de viktigste rapporter og vedtak eller brev som har hatt avgjørende betydning for beslutningsprosessen om de forskjellige baneløsninger for Fornebu. Hendelsene er delt i henholdsvis **avklaring, markert med oransje bakgrunn**, og **dokument, markert med turkis bakgrunn**. Avklaringer kan være basert på et vedtak eller brev. Dokument kan for eksempel være en rapport eller reguleringsplan.

Tabell 3: Milepæler - Fornebubanen

| MILEPÆLER – FORNEBUBANEN 1996 - 2012 | |
|--------------------------------------|---|
| November 1996 | Dokument: Kommunedelplan 1 - Fornebu (Bærum kommune 1996) |
| April 1997 | Avklaring: Baneløsning til Fornebu skal finansieres av brukere av banen og grunneiere |
| Februar 1999 | Dokument: Silingsrapport for banebetjening av Fornebu (Samferdselsdepartementet 1999) |
| Juni 1999 | Dokument: Kommunedelplan 2 - Fornebu (Bærum kommune 1999) |
| Januar 2000 | Dokument: Banebetjening av Fornebuområdet – Konsekvensutredning (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000) |
| Høsten 2000 | Avklaring: Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen vedtar gjennomføring av en tilleggsutredning til konsekvensutredningen |
| Mars 2001 | Dokument: Kollektivbetjening av Fornebu - Tilleggsutredning til konsekvensutredning av januar 2000 (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001) |
| August 2001 | Avklaring: Samferdselsdepartementet: videre ansvar for plansamarbeidet for Fornebubanen overlates Akershus fylkeskommune, Bærum kommune og Oslo |

| | |
|-----------------------|--|
| | kommune. Staten vil bidra med inntil 600 millioner kroner til utbygging av Fornebubanen, grunneiere skal bidra med 500 millioner. Nytt jernbane dobbeltspor Skøyen - Asker bygges via Lysaker. |
| Mars 2002 | Dokument: Bane til Fornebu – Utredning (Akershus fylkeskommune 2002a) |
| Juni 2002 | Avklaring: Akershus fylkeskommune vedtar en automatbane mellom Fornebu og Lysaker. |
| Februar 2003 | Dokument: Bane til Fornebu – Tilleggsutredning (Akershus fylkeskommune 2003a). |
| April 2003 | Avklaring: Akershus fylkesting fastholder sitt vedtak om automatbane i nytt vedtak |
| Juni 2003 | Avklaring: Samferdselsminister Torild Skogsholm trekker tilbake 600 millioner kroner til baneløsning for Fornebu da en automatbane Fornebu – Lysaker ikke er en regional løsning |
| Desember 2003 | Avklaring: Samferdselsdepartementet overlater ansvaret for å finne den regionalt sett beste løsningen for bane til Fornebu til Akershus fylkeskommune |
| September 2006 | Avklaring: Akershus fylkesting vedtar ny utredninger av alternativer til automatbane for kollektivbetjening av Fornebu |
| Januar 2007 | Dokument: Kollektivbetjening av Fornebu, alternativer til automatbane (Akershus fylkeskommune 2007). |
| Mai 2007 | Avklaring: Fylkestinget bestemmer seg for bybane som valg av baneløsning for Fornebu |
| Mai 2008 | Avklaring: Ruter blir tildelt ansvaret for utredning av baneløsning for Fornebu. |
| April 2009 | Dokument: Bybane Fornebu – Skøyen. Statusrapport april 2009 (Ruter 2009). |
| Juni 2011 | Dokument: Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu: Sammendragsrapport (Ruter 2011a). |
| Mai 2012 | Avklaring: Metro Oslo - Fornebu blir innlemmet i revidert avtale Oslopakke 3 |
| Desember 2012 | Avklaring: Akershus fylkesting velger baneløsning for Fornebu |

5.2.2 Utfyllende Tidslinje

Beslutningsprosessen for baneløsning til Fornebu er lang og komplisert. Her forsøkes det å gi en oversikt over de viktigste hendelsene som beslutninger tatt av aktørene, offisielle rapporter, utredninger, brev, avgjørelser med mer. Tidslinjen kan forstås som en historie, med enkel forklaring til hver av hendelsene. Tidslinjen er ikke uttømmende, det er mange hendelser som har hatt påvirkning på valg av bane til Fornebu, og det vil ikke være mulig å få med alt som er skrevet. Det er forsøkt å ta med de viktigste beslutningene, og alle større offentlige rapporter er inkludert. Disse blir også utdypet i eget kapittel.

Den utfyllende tidslinjen er utarbeidet med blant annet støtte fra rapportene «Bane til Fornebu – samlet fremstilling» (Akershus fylkeskommune 2004), «automatbane til Fornebu – statusrapport» (Akershus fylkeskommune 2007), «Kollektivtrafikkbetjening på Fornebu: Sammendragsrapport» (Ruter 2011a), «Realisering av Fornebubanen gjennom fellesskapsfinansiering» (Ruter 2012b), boken «Kampen om Fornebu» (Lingsom 2008), i tillegg til annen kildeinnsamling.

Rød farge på skrift: viktige rapporter/avgjørelser

(ref.): Det har ikke vært mulig å finne referanse til opprinnelig kilde innen rimelig tid.

UTFYLLENDE TIDSLINJE – FORNEBUBANEN 1996 – 2012

| Dato | Dokument/Vedtak/Hendelse |
|-----------------------|---|
| 27. nov. 1996 | <ul style="list-style-type: none">• Kommunedelplan 1 - Fornebu (Bærum kommune 1996) <p>Kommunedelplan 1 for utbygging av Fornebu blir vedtatt – Baneløsning skal vurderes.</p> |
| 16. april 1997 | <ul style="list-style-type: none">• Bærum kommunestyre behandler anmodninger fra statsråd (ref.). <p>Det blir vedtatt å innarbeide rekkefølgebestemmelser som sikrer banebetjening av Fornebu i en ny kommunedelplan og fremtidige reguleringsplaner. Banen trenger ikke være ferdigbygget før oppstart av bolig og næringsbygging, så lenge det er en forpliktende enighet om realisering av banen (Lingsom 2008).</p> |
| 30. april 1997 | <ul style="list-style-type: none">• Planleggings- og samordningsdepartementet godkjenner kommunestyrets vedtak (ref.). <p>Baneløsning skal finansieres av brukerne av banen til og fra Fornebu og utbyggerne i Fornebuområdet. Ordinær statlig finansiering av prosjektet kan ikke påregnes (Lingsom 2008).</p> |
| 5. nov. 1997 | <ul style="list-style-type: none">• Brev fra Miljøverndepartementet til Bærum kommune m.fl. (ref.) |

Miljøverndepartementet krever konsekvensutredning av alternative baneløsninger for Fornebu. Statens vegvesen blir utnevnt som tiltakshaver, og Bærum kommune som ansvarlig myndighet.

- 12. jan. 1998**
- Miljøverndepartementet godkjenner konsekvensutredning for nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren (ref.)

Med dette blir alternativet J6 - gjennomgående jernbane via Fornebu forkastet (men senere tatt opp igjen av Oslo kommune).

- 1. juli 1998**
- Samferdselsdepartementet ber i brev til aktuelle parter om å bli ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen (ref.).

Støttet av Oslo kommune, ifølge Lingsom (2008). Konsekvensutredningen er nå utvidet til allikevel å vurdere alle jernbanealternativene på nytt.

- 7. oktober 1998**
- Oslo Lufthavn Fornebu nedlagt.

Hovedflyplassen i Oslo flyttes til fra Fornebu til Gardermoen.

- 18. des. 1998**
- Nytt utredningsprogram lagt ut til høring av Samferdselsdepartementet (ref.).

Siling av aktuelle samferdselsløsninger for avklaring av hvilke jernbaneløsninger for Fornebu som skal være med i videre konsekvensutredning skal gjennomføres.

- Feb. 1999**
- **Silingsrapport for banebetjening av Fornebu (Samferdselsdepartementet 1999)**
- Silingsrapporten anbefaler Alternativ H: Gjennomgående jernbane via Lysaker utenom Fornebu. Jernbaneuttspor til Fornebu, bussløsning og/eller bybane kan utredes. Alt. J (gjennomgående jernbane via Fornebu) er forkastet.

- 16. juni 1999**
- **Kommunedelplan 2 - Fornebu (Bærum kommune 1999)**

Utbygging av Fornebu- Baneløsning en forutsetning

- 7. juli 1999**
- Samferdselsdepartementet ber om å inkludere Alternativer for gjennomgående jernbane Fornebu (J5, J6 og J7) (ref.).

Alternativer for gjennomgående jernbane Fornebu (J5, J6 og J7) skal allikevel være med i den pågående konsekvensutredningen

- 6. oktober 1999**
- Brev fra statsråd i Samferdselsdepartementet til Akershus fylkeskommune (ref.).

J-Alternativene i konsekvensutredningen holdes allikevel utenfor.

- 26. nov. 1999**
- Samferdselsdepartementet godkjenner planprogram for konsekvensutredning av banebetjening av Fornebuområdet (ref.).

Ett og et halvt år etter at Bærum kommune har godkjent samme program.

| | |
|------------------------|---|
| Januar 2000 | <ul style="list-style-type: none"> Banebetjening av Fornebuområdet – Konsekvensutredning (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000) |
| | Fire alternativer for arealbruk. Buttsporløsning med jernbane til Fornebu anbefales av Jernbaneverket og Statens vegvesen. |
| 21. sept. 2000 | <ul style="list-style-type: none"> Kommunedelplan 2 for Fornebuområdet godkjent av miljøverndepartementet (ref.). |
| | Endelig godkjent med innarbeidet forslag til baneløsning for Fornebu |
| Høsten 2000 | <ul style="list-style-type: none"> Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen vedtar gjennomføring av en tilleggsutredning til konsekvensutredningen (ref.). |
| | I tilleggsutredningen tas J-alternativene med gjennomgående jernbane til Fornebu inn i vurderingen igjen, sammen med H-alternativet (jernbane via Lysaker). |
| Desember 2000 | <ul style="list-style-type: none"> Notat: Bybane med dagens E18: Fornebu-Skøyen (ref.). |
| | Notatet er et samarbeid mellom Norconsult og Asplan Viak, og er del av bestilling fra Samferdselsdepartementet i tilleggsutredningen til konsekvensutredningen av januar 2000. Notatet vedkjenner fordelene av at E18 legges i tunnel, men at usikkerheten i fremdriften for ny E18 Vestkorridoren er høy, slik at de ulike alternativene bør være med videre i arbeidet med tilleggsutredningen. |
| Mars 2001 | <ul style="list-style-type: none"> Kollektivbetjening av Fornebu - Tilleggsutredning til konsekvensutredning av januar 2000 (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001). |
| | Tilleggsutredningen forkaster buttspor jernbane til Fornebu samt J-alternativene for jernbane via Fornebu til fordel for bybane, subsidiært automatbane til Fornebu. |
| 6. juni 2001 | <ul style="list-style-type: none"> Tilleggsutredning og NTP behandlet i formannskapet, Bærum kommune (ref.). |
| | <i>"Bærum kommune overlater [i formannskapsmøtet] ansvaret for valg av baneløsning til overordnede myndigheter"</i> (Lingsom 2008) Kommunen ønsker en snarlig baneløsning som kan realiseres innen 2005. |
| 30. august 2001 | <ul style="list-style-type: none"> Pressemelding nr.86/2001 fra Samferdselsdepartementet ved samferdselsminister Terje Moe Gustavsen (Samferdselsdepartementet 2001) |
| | Videre ansvar for plansamarbeidet for Fornebubanen overlates Akershus fylkeskommune, Bærum kommune og Oslo kommune. Det blir fastholdt at staten vil bidra med inntil 600 millioner kroner til utbygging av Fornebubanen. Det forventes at grunneiere skal bidra med 500 millioner, som tidligere lovet. H-alternativet velges som prinsippløsning for nytt dobbeltspor Skøyen - Asker via Lysaker. |
| Desember | <ul style="list-style-type: none"> Samferdselsdepartementet godkjenner konsekvensutredning med |

| | |
|----------------------|---|
| 2001 | <ul style="list-style-type: none"> • tilleggsutredningen for kollektivbetjening av Fornebu (ref.). <p>Banealternativer som utredes videre: Bybane, automatbane og buss (Akershus fylkeskommune 2007)</p> |
| Mars 2002 | <ul style="list-style-type: none"> • Bane til Fornebu – Utredning (Akershus fylkeskommune 2002a) <p>Rapporten legger grunnlaget for endelig avklaring av valg av banesystem til Fornebu. Alternativene bybane, automatbane og sporbuss blir utredet, både for et lokalt alternativ mellom Fornebu og Lysaker, og et regionalt alternativ med sammenkobling til det øvrige kollektivnettet i Oslo. Det blir slått fast at de regionale løsningene med bane mot Oslo vil få høyest andel av de kollektivreisende over på bane: "<i>en regional bybaneløsning med tilkobling mot Disen og Ljabru vil være mest samfunnsøkonomisk gunstig</i>" (Akershus fylkeskommune 2002a). Av de lokale løsningene på strekningen Fornebu - Lysaker kommer en automatbane best ut, sammenliknet med bybane og buss.</p> |
| 3. april 2002 | <ul style="list-style-type: none"> • Møte i formannskapet i Bærum kommune (ref.). <p>Formannskapet i Bærum kommune anbefaler automatbane Fornebu – Lysaker.</p> |
| 19. juni 2002 | <ul style="list-style-type: none"> • Vedtak i Fylkestinget i Akershus (ref.) <p><i>"Det skal bygges en automatbane mellom Fornebu og Lysaker, [samt] utrede muligheten for en regional tilknytning til banen"</i> (Akershus fylkeskommune 2004).</p> |
| 20. juni 2002 | <ul style="list-style-type: none"> • Baneløsning for Fornebu blir behandlet i Byutviklingskomiteen, Oslo kommune (ref.). <p>Oslo kommune vil ikke påta seg driftsutgifter eller kostnader til vognanskaffelse for bybane fra Lysaker til Skøyen, og operatøren av en bybane som strekker seg inn i Oslo kommune må påregnes en trafikkeringsavgift (Lingsom 2008).</p> |
| Desember 2002 | <ul style="list-style-type: none"> • Bane til Fornebu – Konverterbar Automatbane (Akershus fylkeskommune 2002b). <p>Rapporten utreder muligheten for bygging av en konverterbar automatbane til Fornebu som kan konverteres til en bybaneløsning for senere påkobling til trikkenettet i Oslo. Det blir konkludert med at en slik konverterbar automatbane er mindre gunstig enn en konvensjonell automatbane, da den vil være mer dominerende rent fysisk og visuelt, og inneha høyere investeringskostnader med få fordeler før en eventuell tilknytning til det øvrige trikkenettet i Oslo.</p> |
| Februar 2003 | <ul style="list-style-type: none"> • Bane til Fornebu – Tilleggsutredning (Akershus fylkeskommune 2003a) <p>I tilleggsutredningen til rapporten "Bane til Fornebu" ble det sett hvilken regional løsning som ville være best egnet som baneløsning for Fornebu. Det ble vurdert en løsning med automatbane Fornebu - Lysaker og ny metroforbindelse fra Kolsåsbanen til Lysaker.</p> |

| | |
|---|--|
| 29. april 2003 | <ul style="list-style-type: none"> • Akershus fylkesting fastholder sitt vedtak om automatbane i nytt vedtak (ref.) |
| <p>Det nye vedtaket bestemmer blant annet at Akershus fylkeskommune vil fremme en automatbane til Fornebu selv uten støtte fra Oslo kommune, da i tilfelle som en lokal løsning. (Akershus fylkeskommune 2004)</p> | |
| 17. juni 2003 | <ul style="list-style-type: none"> • Møte mellom Samferdselsminister Torild Skogsholm og Akershus fylkeskommune (ref.) |
| <p>Ministeren uttaler at de 600 millioner kroner som tidligere har vært lovet til baneløsning for Fornebu ikke er sikret, da samferdselsdepartementet ikke anser automatbane som en regional løsning</p> | |
| September 2003 | <ul style="list-style-type: none"> • Innspill til reguleringsplanforslag (Akershus fylkeskommune 2003b). |
| <p>Innspillet hadde som mål å avklare trasevalg for automatbane på Fornebu. Det ble anbefalt en trase som fulgte reguleringen fra kommunedelplan 2 (Bærum kommune 1999), med mindre endringer. Bane ble planlagt i tre hovedprinsipper, over bakken, under bakken eller på bakkeplan. Planleggingen stoppet opp grunnet uklar finansiering (Akershus fylkeskommune 2004)</p> | |
| 3. des. 2003 | <ul style="list-style-type: none"> • Brev fra Samferdselsdepartementet til Akershus fylkeskommune (ref.) |
| <p>Samferdselsdepartementet overlater ansvaret for å finne den regionalt sett beste løsningen for bane til Fornebu til Akershus fylkeskommune. Samferdselsdepartementet mener fylkeskommunen kan bidra med en fjerdedel av investeringskostnadene, eller eventuelt fra grunneierne (Lingsom 2008).</p> | |
| 10. feb. 2004 | <ul style="list-style-type: none"> • Brev fra Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Bærum kommune til Samferdselsdepartementet (ref.) |
| <p>Oslo kommune, Bærum kommune og Akershus fylkeskommune er enige om å legge til grunn fylkestingets vedtak om automatbane til Fornebu for videre planlegging og gjennomføring. (Akershus fylkeskommune 2004b)</p> | |
| April 2004 | <ul style="list-style-type: none"> • Bane til Fornebu. Samlet fremstilling. (Akershus fylkeskommune 2004) |
| <p>En statusrapport for beslutningsprosessen til Fornehubanen.</p> | |
| 10. okt. 2004 | <ul style="list-style-type: none"> • Brev fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune til Samferdselsdepartementet (ref.). |
| <p>Partene har blitt enige om automatbane som riktig løsning for Fornebu. Enigheten kom i stand etter at Bærum kommune hadde gjort det klart at om de ikke støttet opp om automatbane ville det forhindret utbygging av Fornebuområdet, og således true inntekter fra tomtsalg til grunneierne; Oslo kommune og Statsbygg (Lingsom 2008). Partene ønsket å sikre finansiering av automatbane i kommende Nasjonal Transportplan (NTP).</p> | |

| | |
|--|--|
| 16. des. 2004 | <ul style="list-style-type: none"> Reguleringsplan Fornebu automatbane - fra Lysaker stasjon til områdesenteret på Fornebu (ref.). |
| <p>Saksfremlegg Plan og miljøutvalget Bærum kommune: Rådmannen anbefaler at reguleringsforslaget til Automatbane legges ut på høring til 1.gangsbehandling av kommunestyret.</p> | |
| 14. feb. 2005 | <ul style="list-style-type: none"> Reguleringsplan Fornebu automatbane fra Lysaker til Norske Skog på Oksenøya – 2.gangs behandling (Akershus fylkeskommune 2005) |
| <p>Akershus fylkeskommunes reguleringsplanforslag for Fornebu automatbane fra Lysaker til Norske Skog på Oksenøya oversendes Bærum kommune til 2.gangs behandling. I saksfremleggelsen oppsummeres blant annet høringsuttalelser fra 1.gangs behandling av reguleringsplanforslaget (Den ytterste parsellen av automatbanen fra Norske skog er allerede regulert og omfattes ikke av denne reguleringen).</p> | |
| 6. april 2005 | <ul style="list-style-type: none"> Vedtak i Bærum kommunestyre (ref.). |
| <p>Bærum kommunestyre vedtar reguleringsplanen for trase til automatbane Lysaker - Fornebu (Akershus fylkeskommune 2007).</p> | |
| 19. mai 2005 | <ul style="list-style-type: none"> Vedtak i Akershus fylkesting (ref.). |
| <p>Akershus fylkesting vedtar trase på grunnlag av godkjent reguleringsplan for automatbane Lysaker - Fornebu.</p> | |
| 2004-2005 | <ul style="list-style-type: none"> St.prp.1 (2004-2005): Samferdselsdepartementet – Budsjettermin 2005. |
| <p>Staten v/Moderniseringsdepartementet v/Statsbygg og Oslo kommune er enige om en fordeling som vil dekke grunneierbidraget. <i>«Staten v/Moderniseringsdepartementet v/ Statsbygg og Oslo kommune er enige om en fordeling som vil dekke grunneierbidraget på 5/11. Samferdselsdepartementet legger opp til et statlig bidrag på inntil 600 mill. kr begrenset til et gitt kronebeløp over ordningen med alternativ bruk av riksvegmidler, jf. også St.meld. nr. 24 (2003–2004). Etter ovennevnte finansieringsmodell vil Samferdselsdepartementet bidra med 6/11 av infrastrukturnadene»</i> (St.prp. 1 (2004-2005), 116).</p> | |
| 15. mars 2006 | <ul style="list-style-type: none"> Trafikkgrunnlag og driftsøkonomi (Akershus fylkeskommune 2006). |
| <p>Tillskuddsbehovet for Akershus fylkeskommune til drift av den vedtatte automatbaneløsningen til Fornebu identifiseres til 40 mill. kr, noe fylkeskommunen ikke kan dekke selv. Driftsgrunnlaget for automatbanen er avhengig av at ikke konkurrerende busstrafikk avleder trafikkgrunnlaget. Staten vil bidra med 600 mill. kr og grunneiere med 500 mill. kr til finansiering av bane, men det er knyttet usikkerhet til finansiell risiko for fylkeskommunen som investor.</p> | |
| 20. juni | <ul style="list-style-type: none"> Brev fra Samferdselsdepartementet til Akershus fylkeskommune (ref.). |

| | | |
|------------------------|--|---|
| 2006 | | Fylkeskommunen får avslag på ønske om at et eventuelt driftsunderskudd for automatbanen kan dekkes av økte overføringer for kollektivmidler til drift i Akershus (Lingsom 2008) |
| 21. sept. 2006 | <ul style="list-style-type: none"> • Vedtak i Akershus fylkesting (ref.). | Akershus fylkesting vedtar ny utredninger av alternativer til automatbane for kollektivbetjening av Fornebu, inkludert buss og bybane |
| 26. okt. 2006 | <ul style="list-style-type: none"> • Møte mellom Bærum kommune og Akershus fylkeskommune (ref.). | Bærum kommune ønsker en avklaring på banespørsmålet, hvor fylkeskommunen svarer at de ser på automatbaneløsning som sikret (Lingsom 2008) |
| 22. januar 2007 | <ul style="list-style-type: none"> • Kollektivbetjening av Fornebu, alternativer til automatbane (Akershus fylkeskommune 2007). | Rapporten ble utarbeidet av Asplan Viak på bestilling av fylkeskommunen, som i vedtak 21. Sept 2006 ønsket utredning av bybane og buss som alternativer til automatbane til Fornebu. |
| 10. mai 2007 | <ul style="list-style-type: none"> • Vedtak Akershus fylkeskommune (ref.). | Fylkestinget bestemmer seg for <u>bybane</u> som valg av baneløsning for Fornebu. Med dette er automatbane forkastet som baneløsning. |
| Mai 2008 | <ul style="list-style-type: none"> • Vedtak Akershus fylkeskommune og Oslo kommune (ref.). | Det nyopprettede kollektivselskapet Ruter blir tildelt ansvaret for utredning av baneløsning for Fornebu. Forutsetning er at baneløsning skal knyttes opp mot kollektivnettet i Oslo ved Skøyen, i første rekke gjennom en bybaneløsning. |
| April 2009 | <ul style="list-style-type: none"> • Bybane Fornebu – Skøyen. Statusrapport april 2009 (Ruter 2009). | Etter forslag fra Oslo kommune er metroløsning via Skøyen trukket inn i videre utredning av baneløsning for Fornebu. |
| 29. april 2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Vedtak i Akershus fylkesutvalg (ref.). | <i>(...)”Fylkesutvalget ber Ruter om umiddelbart å starte reguleringsarbeidet med en tunnelløsning på Fornebu og fram til og med Lysaker. Hele traseen må dimensjoneres slik at ingen driftsformer utelukkes. Løsningen på Lysaker må være fleksibel med tanke på videre traseføring inn i Oslo. På Fornebu avklares de kritiske områdene gjennom reguleringsarbeidet” (Ruter 2010b).</i> |
| Mars 2010 | <ul style="list-style-type: none"> • Kollektivtransportløsning på Fornebu (Ruter 2010a). | |

Ruter anbefaler i rapporten å gå videre med utredning av bybane fra Fornebu til Oslo, eventuelt som semi-metro, med lengre tunnelstrekninger. Metro til Oslo blir også nevnt som en mulighet, men hvor det må avklares nærmere hvilke konsekvenser en ny metrolinje vil ha for tilknytning på det øvrige systemet.

- 25. august 2010**
- Planprogram for Fornebubanen (Ruter 2010b).

Planprogram for Fornebu lagt fram av Ruter.

- April 2011**
- Kollektivtrafikk-løsning Fornebu. Sluttrapport (Ruter 2011a).

Sluttrapporten ser på trase og konsekvensutredning for bane til Fornebu. Rapporten danner grunnlag for valg av konsept for kollektivbetjening av Fornebu. Vurderte konsepter for utbygging er: bybane, semimetro, superbuss og metro. Buss og automatbane er henholdsvis referansealternativ og sammenlikningsalternativ.

- Juni 2011**
- Offentlig-Privat Samarbeid (OPS) som mulighet for gjennomføring av Fornebubanen (Ruter 2011b).

Ruter ser på alternative muligheter for finansiering av bane til Fornebu gjennom Offentlig-Privat Samarbeid. Fornebubanen anbefales som et OPS- prosjekt.

- Juni 2011**
- K2012:Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060 (Ruter 2011c).

Ruters strategiske plan for kollektivtrafikken i Oslo og Akershus 2012-2060.
«Fornebu bør betjenes av metro via Skøyen. Pendling gjennom Oslo krever økt kapasitet, først ved nytt signalsystem med delvis automatisering, og senere ved ny tunnel. Finansiering, bygging og vedlikehold ved offentlig-privat samarbeid (OPS) er utredet og anbefales vurdert nærmere» (Ruter 2011, 52).

- Juni 2011**
- Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu: Sammendragsrapport (Ruter 2011d).

Sammendragsrapport med Ruters anbefaling: Ruter anbefaler Metro fra Fornebu til Oslo via Skøyen.

- Desember 2011**
- Grunnlag for langsiktige prioriteringer: Oslopakke 3 (Oslopakke 3 Sekretariatet 2011).

Rapporten danner grunnlag for revidert avtale Oslopakke 3. T-bane/metro til Fornebu anbefales.

- 24. mai 2012**
- Revidert Oslopakke 3 (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2012).

Fornebubanen blir lagt inn i budsjettet i Oslopakke 3 med investeringsmidler i perioden 2018-2023.

- Juni 2012**
- Realisering av Fornebubanen gjennom fellesskapsfinansiering (Ruter 2012b).

Deloitte, på bestilling fra Ruter, ser på mulighetene for finansiering av Metro til Fornebu med økte grunneierbidrag. Økt grunneierbidrag blir foreslått kompensert gjennom økt arealutnyttelse.

17. des. 2012 Møte i Akershus fylkesting, saksfremlegg 127/12: Fornebubanen: Valg av konsept (Akershus fylkeskommune 2012)

Akershus fylkesting skal (på ny) vedta baneløsning for Fornebu. Innstilling til baneløsning: Metro fra Majorstua i Oslo til Fornebu senter via Skøyen og Lysaker.

5.3 Oversikt over større fagrapporter samt kommunedelplaner

Her gjennomgås formålet og budskapet i de viktigste rapporter og utredninger som har hatt betydning for beslutningsprosessen til Fornebu-banen. Rapportene er gjennomgått i kronologisk rekkefølge. Dette gjør det enklere å se sammenhengen i planprosessen gjennom et historisk perspektiv. Det er fokusert på hva innholdet i rapportene har å si for valg av baneløsning for Fornebu.

- Bærum kommune. 1996. Kommunedelplan [1] for Fornebu-området.
<http://www.baerum.kommune.no/>
 - Formål: Kommunedelplan (1) for Fornebu kom i stand som svar på spørsmålet om etterbruk av Fornebu etter at hovedflyplassen kom til å bli nedlagt og flyttet til Gardermoen. Kommunedelplanen «er det første offisielle planforslaget for etterbruken av Fornebu-området etter nedleggelsen av flyplassen» (Bærum kommune 2012a).
 - Innstilling til baneløsning: Mangler i motsetning til Kommunedelplan 2 «rekkefølgebestemmelser som sikrer banebetjening av Fornebu» (Bærum kommune 1999).

- Samferdselsdepartementet. 1998. Silingsrapporten - banebetjening av Fornebu.
 - Konsulentfirma: Asplan Viak
 - Formål med utredning: Vurdere banealternativ for Fornebu i sammenheng med nytt dobbeltsporet jernbane i Vestkorridoren.
 - Innstilling til baneløsning: Nytt dobbeltsporet jernbane anbefales via Lysaker anbefales, og supplert med buttspor jernbane til Fornebu, eventuelt forlenget med lokalbane som en kombibane/bybane/automatbane på Fornebuområdet.



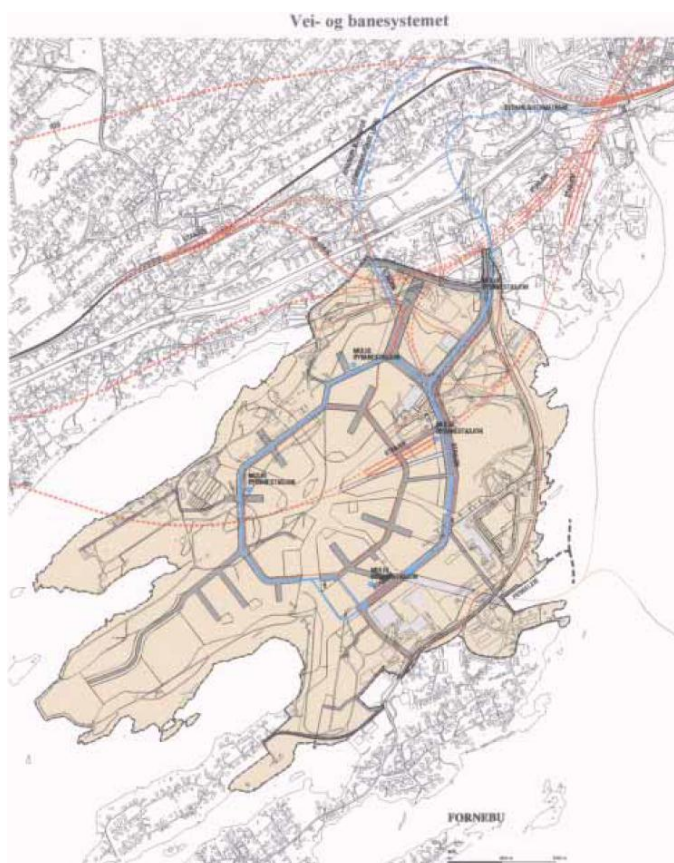
Illustrasjon 2.1: Alternativer utredet i silingsfasen

Figur 13: Alternativer utredet i silingsrapporten fra Samferdselsdepartementet i 1998 (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000)

- Bærum kommune. 1999. Kommunedelplan 2 for Fornebu-området. <http://www.baerum.kommune.no/>
 - Fomål: Kommunedelplan 2 erstatter den første kommunedelplanen for Fornebu fra 1996. Kommunedelplanen skisserer og gir bestemmelser for utbygging og etterbruken av områdene på den nedlagte flyplassen Fornebu, inkludert transportløsninger.
 - Innstilling til baneløsning: Baneløsning en forutsetning for utbygging av Fornebuområdet: "Området skal betjenes av et kollektivsystem bestående av en kombinasjon av bane og buss og med supplerende fergetrafikk fra terminal i Rolfsbukta". "Fra kommunestyrets side er det forutsatt at banen ikke behøver å være ferdig før utbyggingen på Fornebu starter, men at det vil være tilstrekkelig at man har etablert en forpliktende enighet om hvordan banen skal realiseres." (Bærum kommune 1999). Valg av type baneløsning ikke klargjort, men "bybane", "kombibane",

"automatbane", "nytt dobbeltspor jernbane" og "buss" nevnes som mulige løsninger. Krav om konsekvensutredning av banebetjening. I denne skal følgende alternativer for buss/bane utredes:

- Buss (referansealternativ) "Dersom det kun blir aktuelt med bussbetjening av området må det avsettes plass til kollektivfelt langs den mest trafikkbelastede del av Ny Snarøyvei, slik at det blir god forbindelse spesielt til kollektivknutepunktet på Lysaker."
 - Jernbanebuttspor fra Lysaker til Telenor/områdesenteret (3600 passasjerer/time/retning) i kombinasjon med kombibane (til sammen 4200 pass.)
 - Kombibane fra Lysaker i sløyfe rundt Fornebu (2700 pass.)
 - Bybane fra Oslo via Lysaker til sløyfe rundt Fornebu (2600 pass.)
 - Automatbane fra Lysaker i sløyfe rundt Fornebu (2600 pass.)
 - Nytt dobbeltspor (J5/J6/J7) Skøyen - (Lysaker) - Fornebu – Sandvika (kapasitet avhengig av rutemønster)
- Rekkefølgekrav – "Utbyggingsrekkefølge":
- "Utbygging av de enkelte felt kan ikke finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester, som; elektrisitetsforsyning, fjernvarme, kommunikasjon, herunder gang- / sykkelveier, kjøreveier og bane, helse og sosialtjenester, herunder barnehager, skoler og grøntområder mv. for betjening av de enkelte felt er etablert eller sikret."



Figur 14: Vei- og banesystemet i Kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999, 18)

- Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst. 2000. Banebetjening av Fornebuområdet – Konsekvensutredning -Januar 2000. <http://www.regjeringen.no/>
 - Konsulentfirma: Asplan Viak.
 - Formål med utredning: Utarbeide en konsekvensutredning for de banealternativene som ble anbefalt gjennom silingsrapport fra 1998: Nytt dobbeltsporet jernbane via Lysaker, med buttspor jernbane til Fornebu, eller bybane fra Lilleaker til Fornebu via Lysaker. I tillegg er jernbaneløsning med nytt dobbeltspor i Vestkorridoren via Fornebu (Alternativ J6/J7), etter krav fra Oslo kommune og Statens Vegvesen Oslo tatt med i utredningen.
 - Innstilling til baneløsning: Fra rapporten: "*Jernbanealternativene kommer best ut samfunnsøkonomisk*". Nytt jernbanebuttspor til Telenor, eventuelt forlenget til Fornebu senter blir ansett som beste løsning og anbefalt. Bybane og/eller kombibane blir ansett som like dyrt som jernbane og anbefales ikke.



Illustrasjon 1.3: Alternativer som behandles i konsekvensutredningen

Figur 15: Banealternativer vurdert i konsekvensutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000, 16)

- Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst. 2001. Kollektivbetjening av Fornebu - Tilleggsutredning til konsekvensutredning av januar 2000. (mars 2001)

- Konsulent: Asplan Viak.
- Formål med utredningen: Fra rapporten: *"Regjeringen mente på bakgrunn av høringsuttalelsene til KU for banebetjening av Fornebu januar 2000 som lå ute til høring i perioden 17. januar til 17 mars 2000, og en vurdering av løsningsalternativene som ble utredet, at utredningen ikke ga et tilstrekkelig grunnlag for å velge prinsippløsning for kollektivbetjeningen av Fornebu. Regjeringen bestemte derfor høsten 2000 at det skulle gjennomføres en tilleggsutredning. Hensikten med tilleggsutredningen er å se om det er mulig å få frem bedre kollektivløsninger for korridoren inkl. Fornebu. Tilleggsutredningen skal foruten å supplere konsekvensutredningen inneholde nye løsningsalternativ inkl. en alternativ traseføring for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Sandvika via det sentrale Fornebuområdet (J6/7). Utredningsprogrammet innebærer så omfattende endringer i premissene at tilleggsutredningen er gjennomført som en fullt ut dekkende konsekvensutredning."*

- Vurderte løsninger:

- Jernbane-alternativene

Det skilles mellom to hovedkonsepter for Jernbane; H-Alternativene, og J-alternativene. H-alternativene baserer seg på et nytt gjennomgående dobbeltspor lagt i trase parallelt med det eksisterende dobbeltsporet i Vestkorridoren, det vil si med stopp i Skøyen og Lysaker, og ikke på Fornebu. J-alternativene baserer seg på et nytt dobbeltspor lagt i trase gjennom Fornebu i tunnel; med J-alternativene vil tog kunne stoppe på Fornebu via det nye dobbeltsporet eller på Lysaker via det gamle dobbeltsporet, mens det ikke vil være noen togforbindelse mellom Fornebu og Lysaker.

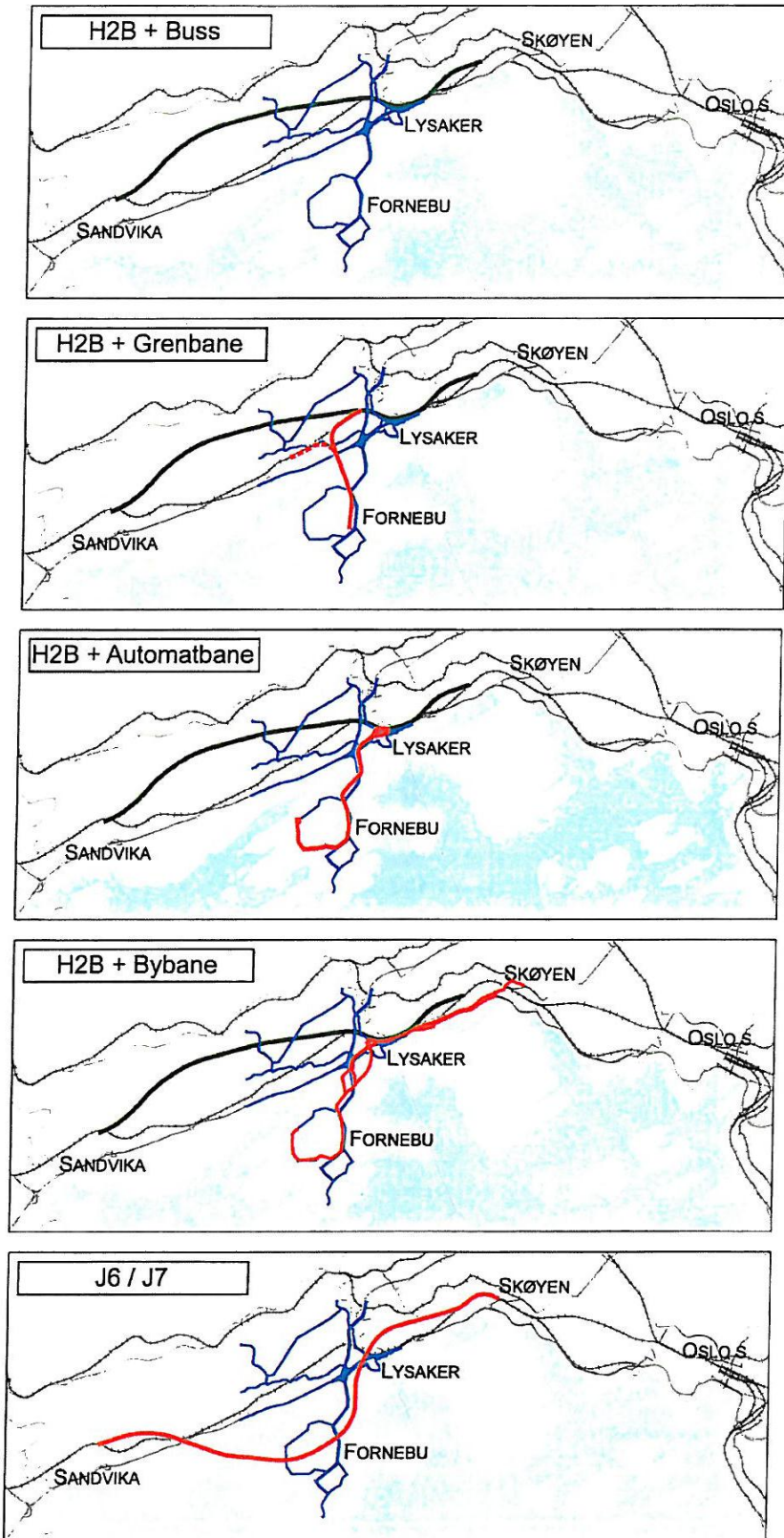
- Automatbane

I rapporten blir det skissert en automatbane som mulig baneløsning for lokal transport mellom Fornebu og Lysaker. På Lysaker vil reisende måtte omstige til øvrig kollektivtilbud om de skal reise videre. Automatbane er blitt vurdert som et "høybane"-konsept, det vil si en bane på søyler løftet opp over gateplan. Både monorail og kabeldrift blir vurdert som mulige tekniske løsninger.

- Bybane

I rapporten blir det vurdert to hovedtraseer for en bybaneløsning til Fornebu. Det ene alternativet baserer seg på at bybane blir bygd i sammenheng med ny E-18 i Vestkorridoren. Bybane er tenkt knyttet til det eksisterende trikkenettet i Oslo ved Skøyen. I dette tilfellet vil bybane bygges på lokk over E18 som er gravd ned i bakken. I den andre løsningen for bybane kan banen bygges uten at ny E18 bygges eller graves ned, ved at traseen følger E18 parallelt.

- Innstilling til baneløsning: Fra rapporten: «*"H-alternativet" anbefales: Et nytt dobbeltspor langs eksisterende Drammensbane, lagt på nordsiden, uten buttspor til Fornebu*». Dette blir begrunnet med lavere investeringskostnader samt høy fleksibilitet med god mulighet for etappevis utbygging. *Dobbeltsporet anbefales å bli supplert med Bybane*, da dette blir ansett som det beste tilbudet for trafikantene. «*Subsidiært [sekundært] anbefales automatbane dersom forutsetningen for bybane ikke kan realiseres. Alternativet har god trafikantnytte kombinert med god driftsøkonomi.*»



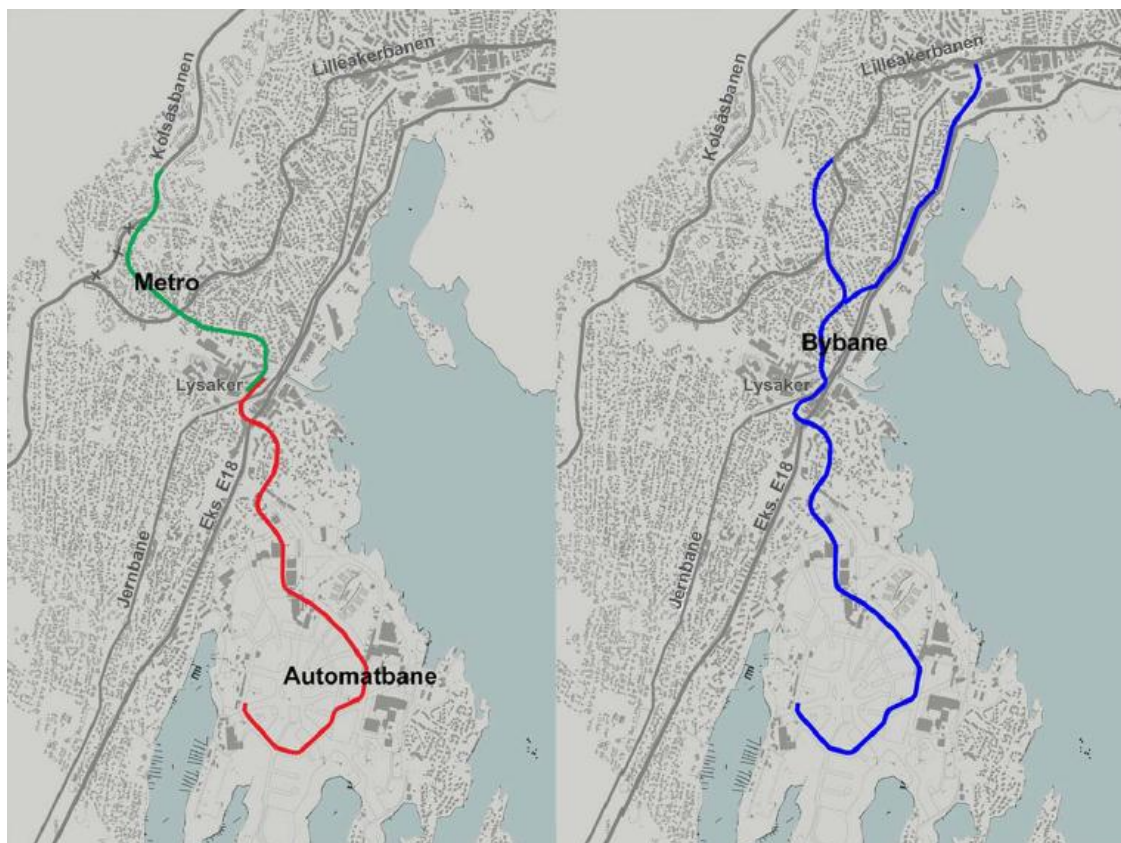
Illustrasjon 1-1: Alternativene som utredes i tilleggstuderingen

Figur 16: Baneløsninger utredet i tilleggstuderingen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 8)

- Akershus fylkeskommune. 2002. Bane til Fornebu – Utredning (mars 2002)
 - Konsulent: Norconsult
 - Formål med utredning: Utarbeide grunnlag for endelig avklaring av valg av banesystem til Fornebu. Alternativene bybane, automatbane og sporbuss blir utredet, både for et lokalt alternativ mellom Fornebu og Lysaker, og et regionalt alternativ med sammenkobling til det øvrige kollektivnettet i Oslo.
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Utredningen slår fast at de regionale løsningene med bane mot Oslo vil få høyest andel av de kollektivreisende over på bane. En regional løsning vil således være å foretrekke, og *"en regional bybaneløsning med tilkobling mot Disen og Ljabru vil være mest samfunnsøkonomisk gunstig"* (fra rapporten). Av de lokale løsningene på strekningen Fornebu - Lysaker kommer en automatbane best ut, sammenliknet med bybane og buss. Akershus fylkesting vedtok automatbane i juni 2002 med grunnlag i blant annet denne utredningen.

- Akershus fylkeskommune. 2002. Konverterbar automatbane (desember 2002).
 - Formål med utredning: Rapporten utredet muligheten for bygging av en konverterbar automatbane til Fornebu som senere kunne gjøres om til en bybaneløsning for påkobling til trikkenettet i Oslo.
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Konverterbar bane ble ikke sett på som en god løsning, da den ville være mer dominerende rent fysisk og visuelt enn en ikke-konverterbar automatbane, og inneha høyere investeringskostnader med få fordeler før en eventuell tilknytning til det øvrige trikkenettet i Oslo. Løsningen ble ikke utredet videre.

- Akershus fylkeskommune. 2003. Bane til Fornebu – Tilleggsutredning (februar 2003).
 - Konsulent: Norconsult.
 - Formål med utredning: Å *«utrede muligheten for en regional tilknytning av automatbanealternativet på Fornebu»*. Tilleggs mål, etter ønske fra Oslo kommune: (denne delen av rapporten finansiert separat av Oslo kommune) *«Utrede muligheten for en tilknytning mellom Lilleakerbanen og bybanealternativet på Fornebu»*.
 - Det ble vurdert ulike kombinasjoner av automatbane, bybane og metro, hvorav hovedalternativene var en automatbane fra Fornebu til Lysaker for overgang til en ny metrolinje fra Lysaker til Kolsåsbanen ved Ullern, eller sammenhengende bybane fr Fornebu til Oslo langs E18 eller koblet på Lilleakerbanen. Anbefaling til valg av baneløsning: Fra rapporten: *«For de lokale løsningene kom automatbanealternativet billigst ut med hensyn på driftsomkostninger per vognkilometer, og likt med det lokale bybane-alternativet med hensyn på bedriftsøkonomiske aspekter. En regional bybaneløsning kom best ut både bedriftsøkonomisk og samfunnsøkonomisk»*.



Figur 17: Hovedalternativene for regional baneløsning til Fornebu (Akershus fylkeskommune 2003, 1).

- Akershus fylkeskommune. 2003. Innspill til Reguleringsplanforslag. (September 2003)
 - Formål med utredning: Gi et innspill til reguleringsplanforslaget fra Bærum kommune til fastleggelse av trase for automatbane til Fornebu.
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Innspillrapporten vurderte trase for automatbane i den regulerte korridoren for bybane i Kommunedelplan 2 for Fornebu som den mest hensiktsmessige løsningen. Det ble vurdert tre alternativer for utforming av automatbane; i tunnel, på bakkenivå og opphevet på bro. Videre utredning ble stanset i oktober 2003 på grunn av usikkerhet om finansieringen av banen.

- Akershus fylkeskommune. 2006. Forneubanen: Trafikkgrunnlag og driftsøkonomi. (15. Mars 2006)
 - Konsulent: Norconsult.
 - Formål med utredning: Vise det forventede trafikkgrunnlaget og driftsøkonomien for vedtatt automatbane til Fornebu
 - Anbefalinger: Tilskudsbehovet til automatbanen identifiseres til 40 mill. kr, noe fylkeskommunen ikke kan dekke selv, og ønsker at staten i stedet bidrar.

Driftsgrunnlaget er avhengig av at konkurrerende busstrafikk ikke avleder trafikkgrunnlaget. Staten vil bidra med 600 mill. kr og grunneiere med 500 mill. kr til finansiering av bane, men det blir påpekt en risiko for fylkeskommunen for eventuelt overskytende investeringsbehov og underskudd i driftskostnader.

| Utbyggingsvolum | Lavt | KDP-2 | Høyt |
|------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| Tilskudd alt (a) | 37,0 mill. kr. | 37,8 mill. kr. | 40,1 mill. kr. |
| Tilskudd alt (b) | 4,8 mill. kr. | 2,6 mill. kr. | overskudd 2,2 mill kr |

Tabell 4: Beregnet tilskuddsbehov for drift av automatbane i mars 2006, ved forskjellige utbyggingsvolum på Fornebu. KDP-2 = Kommunedelplan 2, Fornebu. Alternativ (a) baseres seg på dagens inntektsfordelingssystem. (Akershus fylkeskommune 2006, 4)

- Akershus fylkeskommune. 2007. Utredning av kollektivløsninger Fornebu, alternativer til automatbane.
 - Konsulent: Asplan Viak
 - Formål med utredning: Utredningen så på alternativer til automatbane. Det ble sett på fire alternativer:
 - Lokal bybane Lysaker – Fornebu
 - Lokal bussmetro Lysaker – Fornebu
 - Bybane med direkte forbindelse til Oslo
 - Buss med direkte forbindelse til Oslo
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Rapporten kommer fram til at lokale løsninger med bybane eller buss mellom Fornebu og Lysaker ikke vil gi et nevneverdig forskjellig tilbud til de reisende enn en (lokal) automatbane Fornebu-Lysaker vil gi. En bybane vil ha høyere investeringskostnader men er muligens billigere i drift enn automatbane. Den viktigste konklusjonen er allikevel at en regional løsning med direkte forbindelse til Oslo vil være å foretrekke for de reisende, som da vil få færre omstigningspunkter og raskere reisetid.

- Ruter. 2009. Bybane Fornebu – Skøyen. Statusrapport april 2009.
 - Formål med utredning: Rapporten bygger videre på Akershus fylkestings vedtak i Mai 2007 om valg av bybane som kollektiv baneløsning for Fornebu, med tilknytning til Oslo. Rapporten ser på hvordan en slik bybane kan knyttes opp om kollektivnettet i Oslo ved Skøyen. Rapporten oppsummerer status for Fornebubanen per april 2009, og gjennomgår de ulike utredede alternativer til baneløsning.
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Rapporten kommer ikke med noen anbefaling.

- Ruter. 2010. Kollektivtrafikk-løsning på Fornebu: Sammendragsrapport.
 - Formål med utredning: Sammendragsrapporten bygger videre på statusrapporten fra april 2009 for bybane Fornebu - Skøyen. Ruter kommer med forslag til videre utredninger av baneløsning.
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Ruter anbefaler i rapporten å gå videre med utredning av bybane fra Fornebu til Oslo, eventuelt som semi-metro, med lengre tunnelstrekninger. Metro til Oslo blir også nevnt som en mulighet, men hvor det må avklares nærmere hvilke konsekvenser en ny metrolinje vil ha for tilknytning på det øvrige systemet

- Ruter. 2011. Kollektivtrafikk-løsning på Fornebu: Sammendragsrapport med Ruters anbefaling
 - Formål med utredning: Komme med en endelig anbefaling av baneløsning for Fornebu
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Ruter anbefaler Metro fra Fornebu til Oslo via Skøyen. Fra rapporten: *«Ruter anbefaler overfor Akershus fylkeskommune og Oslo kommune at metro via Skøyen velges som hovedløsning i kollektivtrafikkbetjeningen av Fornebu, og som en viktig forbedring av det kollektive trafikktilbudet også for Skøyen, Vækerø og Lysaker. Metroløsningen vil være kapasitetssterk og kunne håndtere målsatt og forventet etterspørsel ut fra så vel generell passasjervekst i byområdet som den veksten som skapes av ny bosetting- og næringsutvikling i områdene Fornebu, Lysaker og Skøyen. Videre er det vesentlig å knytte et viktig knutepunkt som Skøyen til metronettet for å styrke nettverket og de kollektive reisemulighetene».*

- Ruter. 2011. OPS som mulighet for gjennomføring av Fornebubanen.
 - Konsulent: KPMG
 - Formål med utredning: Se på mulighetene for Offentlig-Privat Samarbeid (OPS) som en finansieringsmulighet for Fornebubanen.
 - Anbefalinger: Fornebubanen anbefales som et OPS- prosjekt.

- Ruter. 2011. K2012: Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060
 - Formål med rapport: Gi en strategi for Ruters planer for fremtidige investeringer i kollektivtrafikken i Oslo og Akershus.
 - Anbefaling til valg av baneløsning: Fornebubanen anbefales som en metroløsning fra Fornebu via Skøyen til Majorstua.

- Oslopakke 3 sekretariatet. 2011. Grunnlag for langsiktige prioriteringer: Oslopakke 3
 - Konsulent: Ingen (Ruter)

- Formål med utredning: Gi grunnlag for langsiktige prioriteringer i kollektivtrafikkinvesteringer gjennom Oslopakke 3.
 - Anbefaling til finansiering av baneløsning: «*Det antydes at Oslopakke 3 kan bidra med 3.000 mNOK til Fornebubanen, dersom annen finansiering i form av grunneierbidrag blir identifisert*» (Deloitte 2012). Det antydes videre at Metro til Fornebu vil trenge totalt 4,5 milliarder i investeringer, og at det er et restfinansieringsbehov på 900 millioner, etter at 500 millioner kr i opprinnelige grunneierbidrag som er oppjustert til 600 mill kr etter dagens kronekurs er trukket fra.
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. 2012. *Revidert avtale Oslopakke 3*
 - Formål med avtale: Legge budsjettstrategi for investeringer og drift av infrastruktur til transport i Oslo og Akershus.
 - Anbefaling til finansiering av baneløsning: «*Andel av Fornebubanen dekket av bompenger er satt til 1.176 mNOK. Det antydes at det i tillegg skal gis et statlig bidrag tilsvarende 50 % av totale kostnader. Statens bidrag vil bli endelig avklart ved Nasjonal transportplan våren 2013.*» (Deloitte 2012)
- Ruter. Juni 2012. *Realisering av Fornebubanen gjennom fellesskapsfinansiering.*
<http://www.ruter.no/>
 - Konsulent: Deloitte
 - Formål med rapport: Analysere mulighetene for finansiering av Fornebubanen som metroløsning.
 - Anbefalinger: Rapporten ser på to delprosesser; "Fundingprosessen" som ser på «*interessenter som ser egenverdi i å bidra til å reise kapital og gi tilskudd til finansiering av Fornebubanen*», samt "anskaffelsesprosessen", hvor aktører som kan bidra til anskaffelsesprosessen identifiseres.
Aktører som kan være interesserte i å bidra med finansiering (del av "Fundingprosessen"): Aker ASA, Aspelin Ramm, Fram Eiendom, IT Fornebu, KLP Eiendom, Lysakerbyen Næringsvel, Løvenskiold, OBOS, Olav Thon-gruppen, Norsk Hydro, Statoil, Telenor (Deloitte 2012).

5.4 Beslutningsprosessen til tre utvalgte baneløsninger for Fornebu

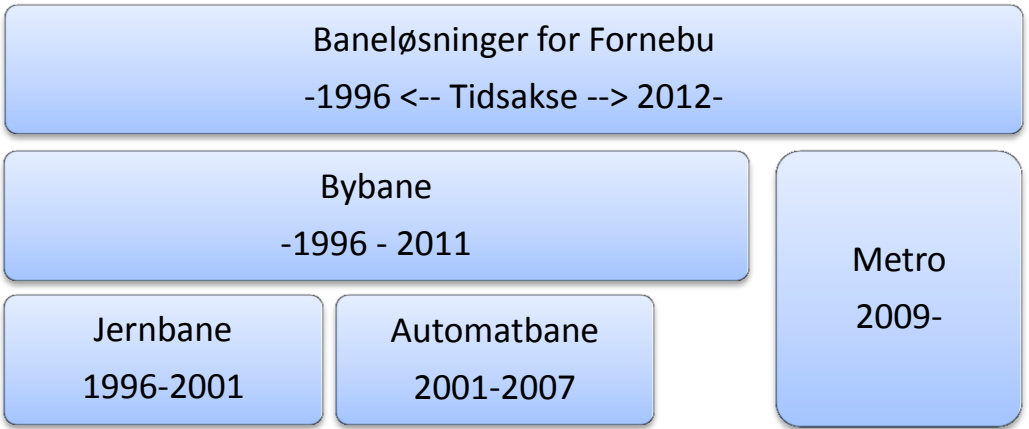
I case-studiet er det gått nærmere inn på følgende tre hovedalternativer for baneløsning til Fornebu:

1. Jernbane
2. Automatbane
3. Metro

Det er valgt å gruppere analysen av de vurderte baneløsningene etter disse tre baneløsningene, da de representerer hver sin tidsperiode i beslutningsprosessen, samt har flere grunnleggende karakteristikk som skiller baneløsningene fra hverandre. Først er det valgt å se nærmere på hvilke jernbaneløsninger som er blitt vurdert for Fornebu. Jernbane var mest aktuelt som alternativ til bane i perioden rundt årtusenskiftet (1996-2001), da Fornebu flyplass var nedlagt, og de første utredningene for baneløsning til Fornebu startet. Selv om flere forskjellige traseer for jernbane til Fornebu ble vurdert, sees disse i sammenheng i case-studiet. Jernbaneløsningene ble utredet i samme tidsrom, og i forbindelse med nytt dobbeltspor mellom Asker og Skøyen. Etter jernbane sees det nærmere på automatbaneløsning for Fornebu. Denne baneløsningen ble aktuell da jernbane til Fornebu ble forkastet. Til slutt studeres planprosessen rundt en metroløsning til Fornebu. Denne baneløsningen har vært mest aktuell i nyere tid etter at automatbane ble forkastet i 2007. Dette er fremdeles den mest aktuelle løsningen.

Det må nevnes at flere av baneløsningene har vært vurdert i flere runder, men i dette case-studiet sees det på hovedtidsperiodene da baneløsningene har vært mest aktuell politisk, og fremstått som mest aktuelle alternativer i de relevante utredninger. For eksempel har det kort vært utredet t-bane/metro til Fornebu i flere sammenhenger også før 2007, men det er først i den siste perioden metro har vært ansett som et hovedalternativ til baneløsning for Fornebu.

En baneløsning som har vært hyppig utredet og aktuell for Fornebu er bybane. Denne baneløsningen har ikke fått et eget kapittel i denne utredningen. For å sortere analysen i tidsperioder, samt gjøre det enklere og analysere aktørenes posisjoneringer er det valgt å ikke studere bybane som et eget kapittel. Bybane har vært med som alternativ helt fra de første planene om baneløsning for Fornebu, og har også blitt vedtatt som baneløsning, samt anbefalt som beste baneløsning, men spredt over et lengre tidsperspektiv. Bybane blir i denne rapporten analysert indirekte som et rivaliserende alternativ til de tre løsningene jernbane, automatbane og metro. Følgende illustrasjon viser hovedtidsperiodene for de viktigste baneløsninger som har vært utredet for Fornebu (se Figur 18). Det må presiseres at tidsperiodene er omtrentlige, da det er glidende overganger mellom hvilke baneløsninger som er blitt vurdert til hvilken tid:



Figur 18: Grov skissering av hovedtidsperiodene for de viktigste vurderte baneløsninger til Fornebu

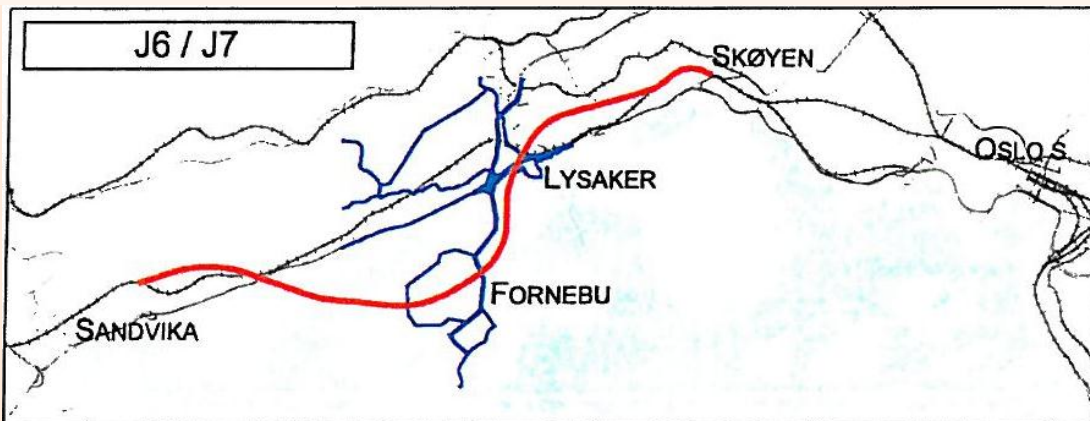
5.5 Jernbane som baneløsning for Fornebu

Tabell 5: Jernbaneløsninger som ble vurdert for Fornebu

Jernbaneløsninger som ble vurdert for Fornebu

J-alternativene

J-alternativene til jernbane ble introdusert i Jernbaneverkets arbeid med nytt dobbeltsporet jernbane Asker - Skøyen. Hovedargumentet for J-alternativene var at man da kunne betjene Fornebu med bane gjennom det planlagte nytt dobbeltsporet jernbane mellom Asker og Skøyen i Vestkorridoren, som et og samme baneprojekt. Det ville ikke være behov for egen baneløsning for Fornebu, og reisende fra Fornebu vil kunne reise direkte til Oslo eller retning Asker med jernbanen. Lysaker skulle kunne betjenes med det eksisterende dobbeltsporet. Det fantes flere varianter, hvor J6 og J7 forutsatte stasjon på Fornebu, mens kun varianten J6 også ville innbefatte stopp på Lysaker i tillegg langs den nye banen.

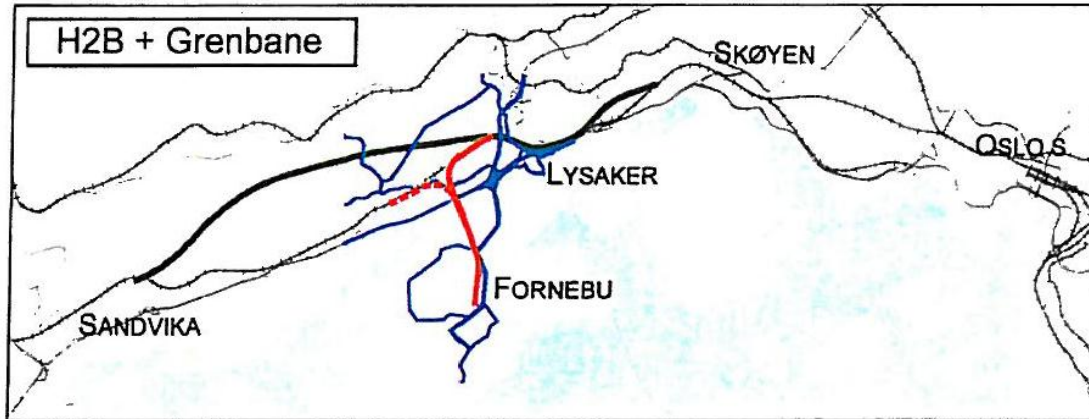


Figur 19: Jernbaneløsningene J6/J7, markert i rødt (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10)

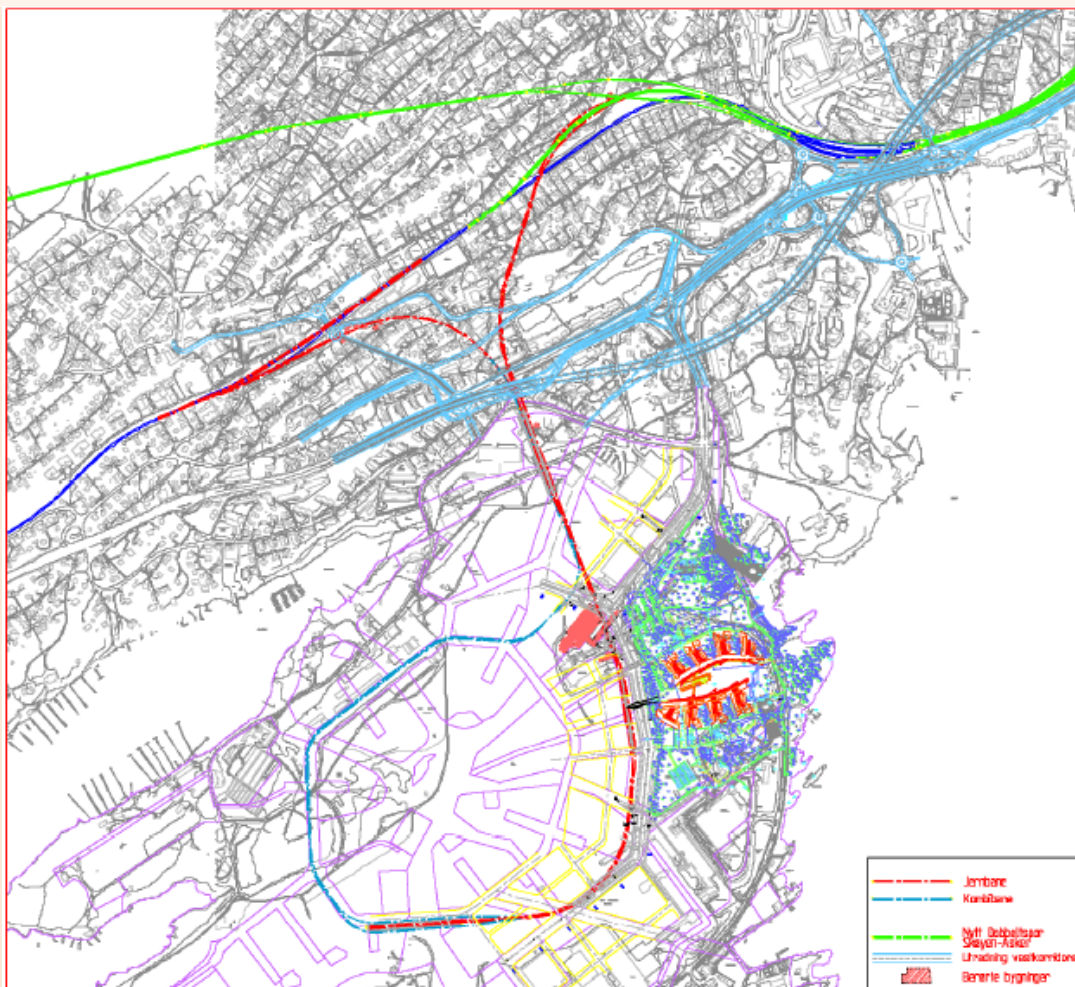
Buttspor jernbane til Fornebu i kombinasjon med H-alternativ for nytt dobbeltspor Asker – Lysaker, med eller uten kombibane.

H-alternativene til jernbane ble utredet av Jernbaneverket i konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor mellom Asker og Skøyen i Vestkorridoren. Det nye dobbeltsporet Asker – Skøyen ville i H-alternativene stoppe i Lysaker, men ikke betjene Fornebu direkte. Med en H-løsning for nytt dobbeltspor jernbane ville Fornebu måtte betjenes med en egen, supplerende baneløsning. Løsningen H2B er den løsningen som i etterkant har blitt bygd med nytt dobbeltspor jernbane mellom Asker og Lysaker.

Alternativet med buttspor jernbane, også kalt Grenbane til Fornebu, (eventuelt med påkobling til trikkenett for kombibanedrift) ville i kombinasjon med H2B-alternativet for dobbeltsporet jernbane i Vestkorridoren Asker – Lysaker gjøre det mulig å kjøre tog til og fra det eksisterende dobbeltsporet i Vestkorridoren og til en endestasjon på Fornebu. Det kunne også legges opp til å kjøre kombibanedrift med trikk eller bybane på jernbanelinjen mellom Oslo og Fornebu, for deretter å fortsette på bybanelinje i sløyfe på Fornebu og koblet på det eksisterende trikkenettet i Oslo sentrum.



Figur 20: Buttspor jernbane (Grenbane til Fornebu) markert i rødt, kombinert med H2B-alternativet for nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren, markert i svart (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10)



Figur 21: Figur 1: Buttspor Jernbane (rødt), eventuelt med forlengelse kombibane (lys blå). Eksisterende dobbeltspor i Vestkorridoren (mørk blå) og foreslått nytt dobbeltspor (H-alternativ, grønt) (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000, 61)

Som nevnt innledningsvis i studiet ligger det en lang historie bak baneløsning for Fornebu. Formelt ble det vedtatt å innlemme en baneløsning for Fornebu i kommunedelplan 2 for Fornebu i 1999 (Bærum kommune 1999). Et viktig aspekt som påvirket planleggingen av Fornebubanen rundt årtusenskiftet var det pågående planarbeidet for bedre trafikk-løsninger i Vestkorridoren. Vestkorridoren er definert som bybåndet fra Oslo og vestover mot Drammen (Bærum kommune 2012b). I denne sammenheng så man på transportbehovet gjennom korridoren, og blant annet mulige løsninger for kollektivtrafikken, inkludert til Fornebu. Samferdselsdepartementet overtok rollen som ansvarlig myndighet for konsekvensutredningen for banebetjening av Fornebu sommeren 1998, da det ble vurdert jernbane til Fornebu, som er et statlig ansvarsområde (Samferdselsdepartementet 1999). Hans Kristian Lingsom jobbet som prosjektleder for bane til Fornebu i Bærum kommune, og refererer til brev fra Miljøverndepartementet av 5. november 1997 hvor det kreves konsekvensutredning for alternative baneløsninger for Fornebu (Lingsom 2008). En løsning som ble vurdert i konsekvensutredningen for nytt dobbeltsporet jernbane i Vestkorridoren gikk via Fornebu, men ble forkastet i denne rapporten. Men konsekvensutredningen ble utvidet 1. Juli 1998 til igjen å se på dobbeltsporet jernbane via Fornebu av Samferdselsdepartementet, etter ønske fra Oslo kommune og Statens vegvesen Oslo (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000, 5). Dette ble fulgt opp av silingsrapport for trafikk-løsninger for Fornebu i februar 1999 (Samferdselsdepartementet 1999). I silingsrapporten blir det anbefalt å legge trase for nytt dobbeltsporet jernbane via Lysaker (H-alternativene), og ikke om Fornebu (J-alternativene) (se Figur 19, 20 og 21). Silingsrapporten blir fulgt opp med en konsekvensutredning for banebetjening av Fornebu, utarbeidet av Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst (2000), men arbeidet med denne rapporten tok lang tid. Silingsrapporten ble innlemmet i arbeidet.

Sentralt i arbeidet med Vestkorridoren var oppgaven med å velge trase for nytt dobbeltspor jernbane mellom Asker og Skøyen. En mulig trase var som nevnt i arbeidet med silingsrapporten å binde sammen Fornebu med dette nye dobbeltsporet (J-alternativene). Sitert fra konsekvensutredningen for baneløsning til Fornebu (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000), blir det 4. Juni 1999 fastslått at gjennomgående jernbane via Fornebu ikke blir vurdert ytterligere i konsekvensutredningen:

"Med bakgrunn i brev av 04.06.99 og møter mellom tiltakshaverne og departementet, mottok tiltakshaverne brev fra departementet datert 06.10.99. I dette brevet bekrefter departementet at J6/J7 ikke trenger videre utredning. Samtidig anses alternativ J5 som ivaretatt gjennom Jernbaneverkets pågående utredningsarbeid i forbindelse med kommunedelplan for strekningen Skøyen - Lysaker."

Samferdselsdepartementet ber her om at tiltakshaverne av rapporten; Statens vegvesen og Jernbaneverket, ikke skal innlemme gjennomgående jernbaneløsning for Fornebu. Tiltakshaverne bak konsekvensutredningen for banebetjening av Fornebu får ikke fritt utrede hva som er beste transportløsning for Fornebu, men må forholde seg til det pågående arbeidet med kommunedelplan for nytt dobbeltsporet jernbane i Vestkorridoren.

7. Juli 1999 ber samferdselsdepartementet ifølge Lingsom (2008) om at gjennomgående dobbeltsporet jernbane via Fornebu (J-alternativer) allikevel skal innlemmes i konsekvensutredningen for baneløsning til Fornebu, på tross av anbefalingene i silingsrapporten fra 1999. Men i brev fra statsråd i Samferdselsdepartementet til Akershus fylkeskommune 6. Oktober 1999 bes det om at en slik baneløsning igjen skal holdes utenfor (Lingsom 2008). Utredningen var bundet av arbeidet med Vestkorridoren, dette kan man også lese av rapporten (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000, 11):

"For tiltakshaverne har det vært vesentlig å finne frem til et alternativ som oppfyller de mål som er satt for transportløsninger i Vestkorridoren"

Det siste brevet fra Samferdselsdepartementet ble fulgt, og det ble ikke fremmet en gjennomgående jernbane via Fornebu (J-alternativ) som eget alternativ i den endelige utgaven. I arbeidet med rapporten; konsekvensutredningen for banebetjening av Fornebuområdet (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000); kan man oppsummere at en jernbaneløsning for Fornebu ble offisielt innlemmet i planarbeidet to ganger, og forkastet begge ganger, etter at en slik løsning allerede var blitt vurdert i silingsrapporten (Samferdselsdepartementet 1999). Ut fra denne historien kan man lese at det har vært mye uenighet mellom aktørene om jernbane via Fornebu skulle innlemmes i arbeidet med nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren eller ikke.

Uenighetene bekreftes av Rolf Jensen (2005), som var prosjektleder for Fornebu i Statsbygg i perioden 1997-2001. Jensen beskriver en situasjon der Samferdselsdepartementet strevde med indre uenigheter, hvor man ikke klarte å bestemme seg for om nytt dobbeltspor i Vestkorridoren burde betjene Fornebu, og i tilfelle om det skulle bygges buttspor jernbane eller gjennomgående jernbane via Fornebu. Dette var medvirkende til at konsekvensutredningen ble publisert i januar 2000, to år etter at planprogrammet ble lagt ut på høring fra februar - mars 1998. Konsekvensutredningen anbefaler buttspor jernbaneløsning for Fornebu, se figur 21. (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000).

5.5.1 Tilleggsutredning til konsekvensutredningen

I tilleggsutredningen ble det i tillegg til de utredede alternativene til baneløsning for Fornebu i konsekvensutredningen av 2000 som inkluderte jernbanebuttspor-alternativer (inklusive kombibane) og bybane-alternativer; vurdert gjennomgående jernbaneløsning via Fornebu (J-alternativene), samt jernbane via Lysaker (H-alternativene) supplert med bussløsning eller automatbane. Disse løsningene ble sett på som enten supplerende transportløsninger for Fornebu, eller som del av jernbaneløsningen for Vestkorridoren.). Se figur 16. J-alternativene med gjennomgående jernbane via Fornebu blir altså innlemmet en fjerde gang i beslutningsprosessen om Fornebubanen.

Anbefalingen om buttspor som jernbaneløsning for Fornebu var ikke populær hos alle aktører.

Tilleggsutredningen anbefaler ikke jernbane til Fornebu. I utredningen blir alternativene med gjennomgående jernbane med stopp på Fornebu (J-alternativene) ansett som mindre fleksibelt med tanke på driftsforhold og med dårligere total trafikantnytte enn H-alternativene med dobbeltspor langs eksisterende trase i Vestkorridoren Asker – Lysaker – Skøyen. Det anbefales at H-alternativet for dobbeltspor i Vestkorridoren bygges, og suppleres med primært en bybane, sekundært en automatbane (se kapittel om automatbane). Buttspor jernbane til Fornebu (grenbane til Fornebu) blir heller ikke anbefalt som baneløsning, da banen blir anslått å ha de høyeste investeringskostnadene, mer enn det dobbelte av bybane og automatbane. Ifølge Lingsom (2008) var buttspor blitt vesentlig dyrere enn tidligere antatt. Med disse konklusjonene ble tilleggsutredningen til konsekvensutredningen godkjent av samferdselsdepartementet. Departementet utstedte brev og pressemelding 30. August 2001 hvor H-alternativet for jernbane i Vestkorridoren legges til grunn, og videre planlegging av baneløsning for Fornebu blir gjort til et lokalt ansvar, og overlates Akershus fylkeskommune samt Oslo og Bærum kommuner (Samferdselsdepartementet 2001). Jernbane var utelukket som baneløsning for Fornebu.

5.5.2 Statens rolle ved jernbaneløsning for Fornebu

En baneløsning for Fornebu involverte staten da det ble avklart å vurdere en jernbaneløsning for Fornebu, i forbindelse med nytt dobbeltspor i Vestkorridoren. Jernbane er et statlig ansvarsområde under Samferdselsdepartementet, med sektoransvar fordelt til Jernbaneverket. Dette kunne bli oppfattet som en fordel av lokale aktører som fylkeskommunen, ifølge Lingsom (2008). Statlig involvering kunne potensielt løse et stort usikkerhetsmoment for Fornehubanen: Fordeling av investerings- og driftskostnadene. I motsetning til en bybaneløsning mellom Skøyen og Fornebu, så kunne en jernbane til eller via Fornebu i tillegg til lokale investerings- og driftskostnader fra Oslo kommune og Akershus fylkeskommune bli supplert med statlige investeringsmidler.

Eventuelle forhåpninger om statlig finansiering av hele investeringsbehovet for jernbane til Fornebu ble dimettert i framleggelsen av Nasjonal Transportplan for 2002-2011. Her blir det fastslått under punkt 14.3.1.3 (Samferdselsdepartementet 1999):

"Dersom et J-alternativ via det sentrale Fornebuområdet blir lagt til grunn for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Sandvika, og dette samtidig gir Fornebuområdet den beste kollektivtransportløsningen, legger departementet til grunn at grunneierne/utbyggerne bør bidra økonomisk også til en slik løsning. Det økonomiske bidraget må være det samme uansett valg av jernbaneløsning eller bybane/automatbaneløsning. Valg av transportløsning for Fornebu må baseres på den samfunnsøkonomisk beste løsningen uavhengig av hvem som betaler utbyggingen."

Her redegjør staten at valg av baneløsning skal være uavhengig av finansieringen av denne, og at staten vil forutsette grunneierbidrag selv om det velges en jernbaneløsning. Om jernbanen legges utenom

Fornebu (H-alternativ) blir den fullfinansiert av staten. Staten ønsker altså at en baneløsning skal velges upåvirket av hvordan denne skal kunne finansieres.

5.5.3 Jernbane til Fornebu forkastet som løsning

Jernbane til Fornebu ble av flere aktører ikke ansett som en god løsning. Mens Samferdselsdepartementet var splittet i sitt syn (Jensen 2005), opplyser informant i Oslo Sporveier/Ruter opplyser at Oslo Sporveier anså bygging av dobbeltsporet jernbane gjennom Fornebu eller buttspor jernbane til Fornebu som mindre gode alternativer. Tilbudet til passasjerene var med disse løsningene ikke i fokus, det ville bli lengre reisetid for de fleste passasjerer, som ville få flere omstigninger og var bedre tjent med et høyfrekvent lokalt tilbud. I tilleggsutredningen hadde det kommet fram at J-alternativene innebar lang tunnel under Fornebu som ville bli kostbar og gi lengre reisetid for flertallet av reisende. J-alternativene ville også være avhengig av matebusser på Fornebu, da det for mange ville bli lang gåavstand til jernbanestasjonen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001).

I Oslo kommune var det derimot et ønske om å legge jernbanen om Fornebu i ny trase, jamfør alternativ J6. Dette kommer fram i Byutviklingskomiteens uttalelse til konsekvensutredningen for nytt dobbeltspor mellom Skøyen og Asker 5. November 1997 (Oslo kommune 1998). Ifølge Lingsom (2008) var dette begrunnet i kommunens ønske om å flytte jernbanen på Vestkanten av Oslo kommune over i tunnel, for å bedre bymiljøet og åpne opp for byutvikling. Oslo kommune fikk senere gjennomslag for at Jernbaneverket og Statens vegvesen skulle igjen analysere en slik jernbaneforbindelse i tilleggsutredningen til konsekvensutredningen. Her valgte kommunen og overse argumentene mot en jernbaneløsning som kom frem i tilleggsutredningen. Bybane mellom Oslo og Fornebu i egen trase utenom E18 ble også blokkert av Oslo kommune, slik at eneste bybane-alternativ som ble utredet videre var bybane i trase til dagens E18; en løsning som dermed forutsatte en ny E18; Her har det ifølge informant 2 i Statens vegvesen vært et press fra Statens Vegvesen som gjennom denne løsningen så for seg at utbygging av ny E18 i Vestkorridoren kunne bli forsert. Informant 1 i Statens vegvesen og prosjektleder for en av utredningsrapportene for Fornebubanen dimitterer imidlertid dette, og uttaler at rapporten var helt og holdent faglig fundert.

I desember 2001 godkjenner Samferdselsdepartementet tilleggsutredningen til konsekvensutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001). Det blir vedtatt å gå videre med anbefalingene i rapporten. H-alternativet for Jernbane Asker- Skøyen via Lysaker blir valgt, i kombinasjon med en lokal baneløsning for Fornebu, enten bybane eller automatbane. Gjennomgående jernbane til Fornebu og buttspor jernbane til Fornebu er ikke med videre i planprosessen om bane til Fornebu.

5.6 Automatbane til Fornebu

Automatbane blir kort nevnt i kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999) sammen med kombibane og bybane som et mulig driftskonsept, hvor det refereres fra silingsrapporten som Samferdselsdepartementet la frem i 1998 (Samferdselsdepartementet 1998) På dette tidspunkt blir automatbane vurdert som et konsept med kapasitet for 2600 passasjerer per time i hver retning. En automatbane bør gå over eller under bakken, unntaksvis inngjerdet på bakkeplan (Bærum kommune 1999). I konsekvensutredningen av 2000 (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000) blir anbefalingene fra silingsrapporten vurdert, blant annet automatbane. Men automatbane blir ikke videreført, og bybane eller jernbane buttsporløsning med kombibane på Fornebu blir sett på som mer aktuelle alternativ til lokalt banetilbud på Fornebu som supplement til nytt dobbeltspor jernbane via Lysaker (H-alternativ).

Automatbane blir derimot igjen trukket inn og nærmere vurdert i rapporten «Kollektivbetjening av Fornebu - Tilleggsutredning til konsekvensutredning av januar 2000» (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001). Regjeringen ved samferdselsdepartementet var ikke fornøyd med utfallet i konsekvensutredningen fra 2000 (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2000), som hadde konkludert med anbefaling av en jernbanebuttsporløsning for Fornebu, (les forrige kapittel). Automatbane ble i denne sammenheng introdusert som en supplerende løsning til Jernbane via Lysaker (H-alternativene).

Det ble i tilleggsutredningen ansett som en fordel for automatbane at løsningen ville være adskilt fra vegnettet, og således være mindre avhengig av trafikutfordringene på E18 og det lokale vegnettet. Rapporten nevner videre de største fordelene med automatbane til å være "*høy frekvens og et moderne uttrykk*" (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 234). I konklusjonene av tilleggsrapporten kan man lese at automatbane ikke blir vurdert som den optimale løsningen for baneløsning til Fornebu. Det blir anbefalt å supplere et nytt dobbeltspor via Lysaker (H-alternativene) med en bybane fra Fornebu til Lysaker og eventuelt videre til Skøyen for påkobling med trikkenettet i Oslo. Automatbane blir anbefalt som et sekundært alternativ, kun dersom bybane ikke lar seg realisere (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 239):

"Bybane anbefales som supplerende system [til nytt dobbeltspor]. Hovedvekten er lagt på at denne løsningen gir trafikantene det beste tilbudet. Subsidiært anbefales automatbane dersom forutsetningen for bybane ikke kan realiseres. Alternativet har god trafikanntytte kombinert med god driftsøkonomi."

I figur 16 som skisserer alternativene som er vurdert i tilleggsutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001) er baneløsningene som betjener Fornebu merket i rødt. Automatbane blir vurdert som en supplerende løsning til nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren via Lysaker (Alternativ H2B).

5.6.1 Ansvar flyttes fra staten til lokale og regionale myndigheter

Som nevnt i forrige kapittel om jernbaneløsning for Fornebu, hadde det vært staten ved samferdselsdepartementet sin oppgave å utrede baneløsning for Fornebu da en jernbaneløsning fortsatt var til vurdering. Av møte i formannskapet 6. Juni 2001 i Bærum kan man lese at Bærum kommune ikke ønsket å ta ansvaret for valg av baneløsning (Lingsom 2008). Informant 2 i Statens vegvesen opplyser at Bærum kommune slo seg til ro og ikke tok nok ansvar.

Ansvaret for baneløsning ble derimot fordelt av staten gjennom pressemelding fra Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen 30. August 2001 (Samferdselsdepartementet 2001); Valg av baneløsning for Fornebu skal heretter ligge hos Akershus fylkeskommune samt Bærum og Oslo kommuner. Dette var begrunnet med at staten nå hadde valgt en jernbaneløsning for Vestkorridoren (H-alternativ via Lysaker) som ikke innbefattet stasjon på Fornebu. Her fraskyver staten sitt ansvar for Fornehubanen, men de legger igjen en økonomisk "sikring" om inntil 600 millioner i statlig bidrag til investeringskostnadene i tillegg til 500 millioner som kommer gjennom grunneierbidrag (Stortinget Dokument nr 15:1221, 2005-2006).

5.6.2 Automatbane blir vedtatt på tross av anbefalinger i rapporter

I mars 2002 blir rapporten "Bane til Fornebu" publisert (Akershus fylkeskommune 2002a). I rapporten blir de tre anbefalte alternativene for kollektivbetjening av Fornebu fra tilleggsutredningen vurdert nærmere: bybane og automatbane. I tillegg blir bussbane/sporbuss nærmere vurdert. I rapporten kommer det frem at en regional bybaneløsning med påkobling på trikkenettet i Oslo vil være både mest samfunnsøkonomisk lønnsomt og gi det største kundegrunnelaget. Automatbane er kun den mest gunstige løsning for en lokal løsning mellom Lysaker og Fornebu men taper sammenliknet med en regional løsning, konkluderer rapporten videre. En lokal automatbane Lysaker - Fornebu vil ikke løse omstigningsproblematikken, da alle reisende som skal videre fra Lysaker vil måtte bytte transportmiddel her. Automatbane blir vedtatt som baneløsning for Fornebu i Akershus fylkesting den 19. Juni 2002. (Akershus fylkeskommune 2004, 8).

Akershus fylkeskommune går her imot anbefalingene i både tilleggsutredningen til konsekvensutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001) og sin egen rapport "Bane til Fornebu" (Akershus fylkeskommune 2002a).

Ifølge informant i Statens vegvesen, passet en automatbane inn i Bærums kommune ønske om en lavere utbyggingsgrad på Fornebu. Automatbane ble sett på som en lettere løsning av kommunen med mindre kapasitet for større utbygging enn bybane. I arbeidet med kommunedelplanen for Fornebu hadde

Bærum kommune jobbet hardt for et lavere antall boliger og arbeidsplasser på Fornebu enn det Oslo kommune og staten ønsket.

Etter at Akershus fylkeskommune valgte automatbane som kollektivløsning for Fornebu 19. Juni 2002, ble det opprettet en samarbeidsgruppe inkludert Bærum kommune, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune for å bli enige om en regional løsning for kollektivtrafikken til Fornebu. En automatbane mellom Fornebu og Lysaker ville være en lokal løsning, og i rapporten "Bane til Fornebu" (Akershus fylkeskommune 2002a) var det anbefalt å få til en regional kollektivløsning. Fylkeskommunen kom også med et forslag om å se på mulighetene for en automatbane som strakk seg opp til Lilleakerbanen, men dette ville ikke Oslo kommune være med på. I tilleggsutredningen av februar 2003 (Akershus fylkeskommune 2003a) blir derfor løsninger for automatbane knyttet opp mot enten forlengelse av T-banen/metro fra Kolsåsbanen til Lysaker som del av en regional løsning, eller en bybane i stedet for automatbane fra Fornebu koblet opp mot trikkenettet i Oslo. Alternativet med en lokal løsning kun med automatbane Fornebu - Lysaker ble videreført. I høringen kom det fram at Oslo kommune, Oslo Sporveier og Statens vegvesen ønsket bybanealternativet, mens Akershus fylkeskommune og Bærum kommune ønsket automatbane Fornebu - Lysaker kombinert med T-bane/metro Lysaker - Oslo. Siden partene ikke var enige, kom ikke rapporten med en konklusjon for valg av baneløsning for Fornebu utover at en regional løsning vil være å foretrekke. Tilleggsutredningen til Bane til Fornebu-rapporten klarte ikke å oppfylle sitt eget hovedmål (Akershus fylkeskommune 2003, 4):

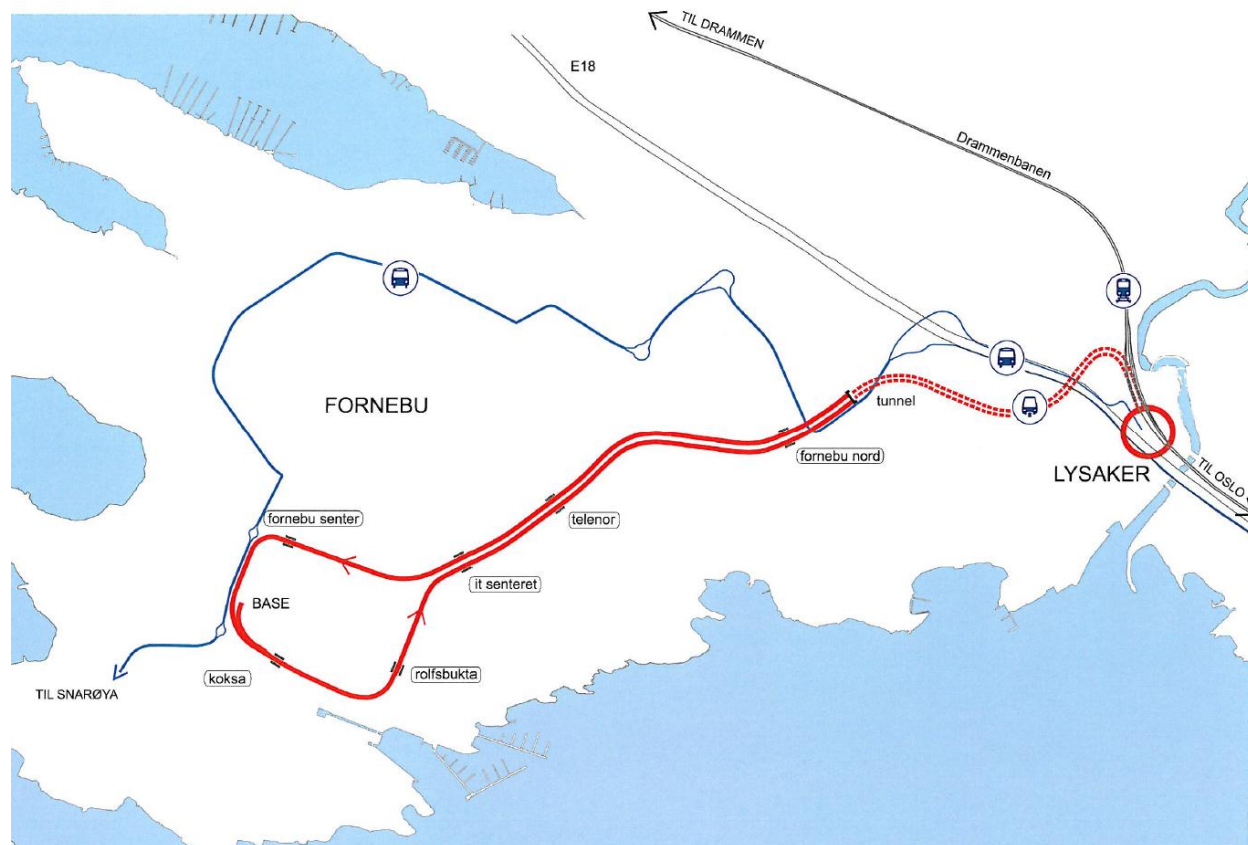
"Hovedmålet har vært å finne frem til en regional løsning som er innenfor rammene av fylkestingets vedtak av 19.06 2002, og som kan bli en omforent løsning mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune"

Fylkeskommunen hadde vedtatt en automatbaneløsning, men fikk ikke Oslo kommune, Oslo Sporveier eller Statens vegvesen med på dette. Fylkeskommunen fikk heller ikke staten ved samferdselsdepartementet til å være enige i en slik løsning. I brev av 17.juni 2003 fra samferdselsminister Torild Skogsholm blir det klart at de inntil 600 mill. kr i investeringsmidler som tidligere var lovet av samferdselsminister Terje Moe Gustavsen ikke var sikret om det ikke ble enighet om en regional baneløsning for Fornebu, og automatbane ble ikke ansett som en regional løsning (Lingsom 2008).

På tross av dette fortsatte planleggingen for en automatbane. 10. Februar 2004 oppnås enighet mellom Akershus fylkeskommune, Oslo kommune og Bærum kommune om å planlegge for automatbane Lysaker-Fornebu etter Akershus fylkestings vedtak, og å søke samarbeid med staten (Akershus fylkeskommune 2004, Lingsom 2008). Automatbaneløsningen som det var oppnådd enighet om hadde ikke noen finansielle garantier for investering og driftsmidler fra hverken staten eller andre.

Bærum kommune var en pådriver for automatbane til Fornebu. Administrasjonen i kommunen ønsket en rask avklaring på baneløsning til Fornebu (Lingsom 2008). Ifølge informant i Statens vegvesen var det en medvirkende faktor for enighet mellom Bærum kommune, Oslo kommune og Akershus fylkeskommune om automatbane at det ble ansett som den raskeste løsningen for realisering av bane til Fornebu. Både Bærum kommune og grunneierne ønsket en bane så raskt som mulig.

Automatbaneløsningen ble innarbeidet i egen reguleringsplan for automatbane-trasé og ble vedtatt av Bærum kommune den 6. April 2005.



Figur 22: Vedtatt trase for automatbane til Fornebu (Akershus fylkeskommune 2007)

5.6.3 Aktørenes posisjoner og valgmuligheter

Ifølge Lingsom (2008), informant i Oslo Sporveier/Ruter og informant 2 i Statens vegvesen var valget av automatbane på denne tiden påvirket av Akershus fylkes sitt dårlige forhold til Oslo kommune, grunnet erfaringer fra samarbeid om Kolsåsbanen og Fornehubanen som ikke hadde fungert særlig bra. En lokal automatbaneløsning Fornebu - Lysaker ville holdes innenfor Akershus fylkes grenser, og man kunne derfor slippe samarbeid med Oslo kommune. Dette synet deles av kilde i Akershus fylkeskommune og informant i Statens vegvesen: Akershus fylkeskommune så det som så vanskelig å få til et forpliktende samarbeid fra Oslo kommune, at kun en løsning som ikke var avhengig av økonomiske garantier fra Oslo kommune ble sett på som realistisk. Slik ble en bybane mellom Fornebu og Oslo utelukket, og igjen satt man med Automatbane som en lokal løsning mellom Fornebu og Lysaker, som beste løsning for kollektivtilbudet på Fornebu. Fra Akershus fylkeskommune hevdes det:

«Hadde Oslo kommune vært mer åpne for samarbeid, hadde det ikke vært aktuelt for Akershus fylkeskommune å planlegge for innføring av en ny driftsart; automatbane til Fornebu»

Informant i Statens vegvesen illustrerer mangelen på samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, gjennom betegnelsen "Grense Jacobselv" for Lysakerelven som skiller Oslo kommune fra Akershus fylke og Bærum kommune. Grense Jacobselv er en elv og tettsted på grensen mellom Norge og Russland. Aktørene Bærum kommune og Akershus fylkeskommune hadde liten tro på en baneløsning som forutsatte forpliktelser fra Oslo kommune.

Oslo kommune blir av informant i Oslo Sporveier/Ruter beskrevet som generelt lite interessert i planprosessen for kollektivtrafikkbetjening av Fornebu. Dette blir for automatbanens del bekreftet i rapporten til reguleringsplanen «Fornebu – automatbane fra Lysaker til Norske Skog på Oksenøya» (Akershus fylkeskommune 2004), hvor man kan se at Oslo kommune ikke har kommet med noen høringsuttalelse til reguleringsplanforslaget for automatbane Lysaker – Fornebu:

Det kom inn følgende merknader ved varselet:

- | | |
|--|-----------------------------|
| • Teleplan gruppen as | datert 20.10.03 |
| • Fylkesmannen i Oslo og Akershus | datert 31.10.03 og 29.10.04 |
| • AS Oslo sporveier, | datert 05.11.04 |
| • Statens vegvesen, region øst | datert 05.11.04 |
| • It-Fornebu eiendom as | datert 05.11.04 |
| • Akershus fylkeskommune | datert 08.11.04 |
| • Ole Thomas Bjerknes, nabo Haldensskogveien 1 | datert 14.11.04 |

Figur 23: Listen viser høringsuttalelsene til reguleringsplanforslaget for automatbane Lysaker - Fornebu (Akershus fylkeskommune 2005)

Fra Akershus fylkeskommune hevdes det at dette er normalt, da en baneløsning allerede er valgt, men det illustrerer allikevel at Oslo kommune har engasjert seg i liten grad i tidsperioden før og etter valg av automatbane som baneløsning for Fornebu.

Kollektivoperatøren i Oslo på denne tiden, AS Oslo Sporveier, hadde hele veien motsatt seg innføring av automatbane til Fornebu. Løsningen ble ansett som lite hensiktsmessig, da størsteparten av de reisende ville måtte omstige på Lysaker, og innføringen av en ny driftsart til kollektivsystemet ville vanskeliggjøre den allerede kompliserte inntekt- og kostnadsfordelingen av driftsmidler mellom Oslo og Akershus (informant i Oslo Sporveier/Ruter). I deres høringsuttalelse til reguleringsplanforslaget kan man lese:

«Oslo Sporveier stiller seg uforstående til at fylkeskommunen ønsker å innføre et fjerde skinnegående driftssystem i Oslo området. Sporveiene hadde foretrukket en bybane supplert med buss» (Akershus fylkeskommune 2005, 32)

Rådmannen i fylkeskommunen har kommentert på alle de andre høringsuttalelsene, men ikke denne (Akershus fylkeskommune 2005, 32-33).

Flere aktører, deriblant Bærum kommune og grunneiere og næringsinteresser på Fornebu, inkludert Telenor, satte et stort press for å få igjennom en baneløsning så raskt som mulig (informant 2 i Statens vegvesen og Lingsom 2008). Automatbane ble ansett som den raskeste løsningen, da den ikke var avhengig av utbedringer på vegsystemet samt unngikk å krysse grensen til Oslo kommune. Et annet argument for automatbane var at løsningen ble ansett som billigere å finansiere i forhold til alternativet med bybane. I tilleggsutredningen til Bane til Fornebu (Akershus fylkeskommune 2003a) ble investeringskostnader for automatbane Fornebu - Lysaker anslått til 494 mill. kr, mens alternativet med bybane Fornebu - Oslo ble anslått til 875 mill. kr. Kombinert automatbane Fornebu - Lysaker med T-bane Lysaker-Oslo ble anslått til 1274 mill. kr.

I tiden før vedtaket til Akershus fylkeskommune i 2002 for automatbane hadde representanter fra blant annet fylkeskommunen reist jorden rundt for å se på automatbaneløsninger (informant i Oslo Sporveier/Ruter, Informant i Statens vegvesen, Lingsom 2008). I følge informant fra Statens vegvesen var delegatene som var med på turen alle "pro-automatbane". Det var i så fall en tur for å understøtte valget av automatbane som riktig løsning for Fornebu, og ikke en tur som skulle se på automatbane som ett av flere aktuelle alternativ til baneløsning. Dette synet bekreftes av informant i Oslo Sporveier/Ruter, som opplyser at ingen i Oslo Sporveier fikk delta på denne reisen, og de oppfattet dette som et ønske om ikke å involvere aktører som kunne skape motforestillinger mot en automatbaneløsning.

Hvis man ser nærmere på alternativet til automatbane; en regional bybane fra Fornebu til Oslo (se figur 17), så var det flere utfordringer ved en slik løsning. Statens vegvesen vurderte i tilleggsutredningen til konsekvensutredningen en bybaneløsning hvor traseen var avhengig av ny E18 i Vestkorridoren for å få plass. Ifølge Lingsom (2008) var valget av en bybanetrase påvirket av at Oslo kommune ikke ønsket en bybane gjennom bydelene på Vestkanten, og ville ha banen adskilt fra bebyggelsen. Resultatet var at en bybaneløsning for Fornebu ble avhengig av at ny E18 i Vestkorridoren ble vedtatt og bygget først. Dette vanskeliggjorde realiserbarheten i dette alternativet betydelig, da ny E18 i Vestkorridoren var langt fra byggestart (og er fortsatt under planlegging den dag i dag). Fra Akershus fylkeskommune hevdes det at det regionale bybanealternativet Fornebu - Oslo ble forkastet fordi Oslo kommune ikke ville være med på noen finansiering av en slik bane.

Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS var i tidsperioden automatbane ble vurdert adskilte kollektivselskaper for henholdsvis Oslo og Akershus (se aktørbeskrivelsene). I Akershus ble planleggingen for automatbane overlatt Akershus fylkeskommune direkte. Stor-Oslo lokaltrafikk AS hadde ingen egentlig planseksjon og ga derfor ingen uttalelser eller formeninger om det pågående planarbeidet, i motsetning til AS Oslo Sporveier, ifølge informant i Oslo Sporveier/Ruter. Fylkeskommunen hadde i tillegg ansvaret for koordineringen av beslutningsprosessen til Fornebubanen. I Oslo var situasjonen annerledes; Oslo Sporveier fremmet aktivt sitt syn i beslutningsprosessen til Fornebubanen. De hadde gjennom hele planprosessen et ønske om bybane koblet på trikkenettet i Oslo. Det har, og blir fortsatt drevet lobbyvirksomhet for en slik bybane til Fornebu gjennom sporveisforeningen og Sekretariatet for bytrafikk (2012). Ifølge informant i Oslo Sporveier/Ruter har sporveisforeningens syn vært uavhengig fra planarbeidet i Oslo Sporveier. Jensen (2005) beskriver derimot Oslo Sporveier som en kollektivoperatør som ikke ønsket å prøve ut ny teknologi eller noen

større endringer i kollektivsystemet. Oslo Sporveier var redde for tap av driftsinntekter og usikkerhet i kostnader for nyinvesteringer, og støttet derfor opp om en utbygging av eksisterende trikkesystem.

5.6.4 Uklar finansiering kommer i veien

Et av de største usikkerhetsmomentene for automatbane til Fornebu er og har vært uklarhet om finansiering av investerings- og driftskostnadene til banen. Staten lovet gjennom pressmelding og brev 30. august 2001 delfinansiering av investeringskostnadene (Samferdselsdepartementet 2001):

«Lokale myndigheter har i utgangspunktet ansvar for kollektivtransport til Fornebu. Staten vil – i tråd med regjeringens opplegg i Nasjonal transportplan 2002-2011 – bidra med inntil 600 millioner kroner til selve utbyggingen av en baneløsning for Fornebu. I tillegg forutsettes det at grunneierne også skal bidra til utbyggingen av infrastrukturen»

Staten lovet inntil 600 millioner kroner for baneløsning til Fornebu i 2001. Disse midlene var ikke bundet til en spesifikk type bane, og skulle således være uavhengig av valg av baneløsning. Fra Akershus fylkeskommune hevdes det at disse investeringsmidlene ikke var forbundet med bortfallet av en jernbaneløsning via Fornebu (J-alternativene i tilleggsutredningen til konsekvensutredningen av 2001).

Men dette bestrides av andre aktører. I motsetning til jernbaneprosjekter som kan få bevilgninger direkte fra staten, er andre kollektivprosjekter, inklusive baneløsninger som ikke omfatter jernbane, avhengige av lokale investeringsmidler. Staten lovet i 2001 bane til Fornebu inntil 600 millioner kr som en del av "utvidet bruk av riksvegmidler" (Samferdselsdepartementet 2001). Dette har vært en kilde til uklarheter. Ifølge informant i Oslo Sporveier/Ruter, har aktører som jobbet for automatbane, dvs. Bærum kommune og Akershus fylkeskommune, sett på denne uttalelsen som en garanti for ekstra bevilgninger, det vil si penger som kommer i tillegg til normalt bevilgningsnivå over statsbudsjettet og lokal finansiering gjennom Oslopakkene, mens realiteten har vært at midlene ikke er noen ekstra bevilgning.

17 juni 2003 blir usikkerheten om automatbanen enda større, og planleggingen hos fylkeskommunen får et opphold den påfølgende høsten. I møte mellom Samferdselsminister Torill Skogsholm og Akershus fylkeskommune (Lingsom 2008, Akershus fylkeskommune 2004, ref.) heter det:

"(...) de 600 millioner kroner som tidligere har vært lovet til baneløsning for Fornebu ikke er sikret, da samferdselsdepartementet ikke anser automatbane som en regional løsning"

Her utøver staten makt gjennom kontroll på pengesekken. Selv om de har uttalt at valg av baneløsning er et lokalt anliggende, så trekker de tilbake løfter om penger da de ikke anser en lokal automatbaneløsning mellom Fornebu og Lysaker som tilfredsstillende. Senere snur staten ved

samferdselsdepartementet, da de i brev 3. Desember 2003 til Akershus fylkeskommune igjen gir ansvaret for valg av baneløsning til fylkeskommunen. Fylkeskommunen fortsetter sin planlegging for en automatbaneløsning mellom Fornebu og Lysaker. Ifølge Lingsom (2008) var grunneierne Oslo kommune og Statsbygg bekymret for framdriften i planprosessen til baneløsning for Fornebu, noe som ville gå ut over deres inntekter, på grunn av rekkefølgebestemmelsene om bane før utbygging i kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999).

Det har vært usikkerhet rundt opprinnelig kjøpsavtale om grunneieres bidrag til automatbane. I fremleggelse av Nasjonal Transportplan 2002-2011 (Samferdselsdepartementet 1999) ble de opprinnelige grunneierne på Fornebu; Oslo kommune og Statsbygg, forpliktet til å bidra med 500 millioner kroner til en baneløsning til Fornebu. Sikkerhet i grunneierbidraget oppsto ikke på et tidlig tidspunkt, og det var usikkerhet om dette i de neste årene, grunnet usikkerhet om valg av baneløsning. Usikkerheten ble prøvd dekket over gjennom brev i Stortingsproposisjon 1 (2004-2005) fagproposisjon Samferdselsdepartementet, hvor "*Staten ved Moderniseringsdepartementet ved Statsbygg og Oslo kommune [de to opprinnelige grunneierne] er enige om en fordeling som vil dekke grunneierbidraget*" til automatbane. De skal dekke henholdsvis 5/11 (44,19 %) og 6/11 (55,81 %) (Ruter 2012b).

For framdriften til automatbane var det et tilbakeslag da Jernbaneverket rettet innsigelse (Bærum kommune 2004) til Bærum kommunes framleggelse av forslag til reguleringsplan for automatbane mellom Lysaker og Fornebu. Jernbaneverket anså finansieringen av en automatbane som såpass usikker, at de ikke kunne se for seg en rasjonell fremdrift for sitt eget arbeid med nytt dobbeltspor i Vestkorridoren og utvidelse av Lysaker stasjon, om disse planene skulle samkjøres med automatbaneutbyggingen slik det var lagt opp til i forslaget til reguleringsplan. Innsigelsen fra Jernbaneverket ble tatt til etterretning av Miljøverndepartementet etter anke, slik at dobbeltsporutbyggingen på Lysaker kunne fortsette, og en fjellhall for automatbanestasjon på Lysaker ble dermed ikke bygd. Dette var et stort tilbakeslag for automatbanen.

Men det var finansiering av driftskostnadene som stoppet planen om automatbane til Fornebu. I rapport 15. Mars 2006, "trafikkgrunnlag og driftsøkonomi" (Akershus fylkeskommune 2006) blir det fastslått at driftsutgifter for automatbane vil overstige driftsinntekter med 40 mill. kr i året. Det blir nevnt spesifikt i rapporten at: «*driftsgrunnlaget er avhengig av at ikke konkurrerende busstrafikk avleder trafikkgrunnlaget*» (Akershus fylkeskommune 2006, 4). Dette var problematisk. Fra Akershus fylkeskommune hevdes følgende:

"Da det ble klart at Akershus fylkeskommune ville gå for en lokal automatbaneløsning mellom Fornebu - Lysaker gjorde Oslo Sporveier det klart at de ikke ville senke kapasiteten og frekvensen på buss parallelt med en slik bane; dette for å sikre sine egne inntekter."

Det var med andre ord en hard kamp om driftsinntekter mellom kollektivaktørene på hver sin side av Lysakerelven.

Automatbane ble skrinlagt i 2007, da fylkestinget ikke ville dekke det antatte underskuddet som ville oppstå etter at driftsinntekter var fratrukket driftskostnader for drift av automatbanen, se tabell:

| Utbyggingsvolum | Lavt | KDP-2 | Høyt |
|------------------|----------------|----------------|-----------------------|
| Tilskudd alt (a) | 37,0 mill. kr. | 37,8 mill. kr. | 40,1 mill. kr. |
| Tilskudd alt (b) | 4,8 mill. kr. | 2,6 mill. kr. | overskudd 2,2 mill kr |

Tabell 6: Beregnet tilskuddsbehov for drift av automatbane i mars 2006, ved forskjellige utbyggingsvolum på Fornebu. KDP-2 = Kommunedelplan 2, Fornebu. Alternativ (a) baseres seg på dagens inntektsfordelingssystem. (Akershus fylkeskommune 2006, 4)

Mai 2007 blir det vedtatt å utrede bybane som baneløsning for Fornebu (Ruter 2010a). Det tok 6 år fra automatbane ble formelt innlemmet som aktuell baneløsning for Fornebu i tilleggsutredningen (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001) til løsningen ble endelig forkastet i 2007.

5.7 Metro til Fornebu

Fylkestinget i Akershus satte valgte å forkaste automatbane ved i stedet å gå inn for en bybaneløsning for Fornebu i møte 10. Mai 2007, blant annet på grunn av for høye driftskostnader. I stedet blir det vedtatt å fortsette planarbeidet for en **bybane** til Fornebu (Akershus fylkeskommune 2012). Akershus fylkesting kommer ikke med noen flere planrapporter for Fornehubanen etter dette. Høsten 2007 blir kollektivselskapet Ruter AS opprettet, som resultat av sammenslåingen av AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk. Ruter blir overlatt ansvaret for den videre utredning av baneløsning til Fornebu.

5.7.1 Opprettelsen av Ruter bedrer samarbeidet

Forutsetningene for en baneløsning til Fornebu endret seg i 2008 da Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS ble slått sammen til Ruter AS. I Akershus fylkeskommune hevdes at det har blitt et bedre klima for samarbeid mellom Akershus fylkeskommune og Oslo kommune etter opprettelsen av Ruter.

Flere konfliktpunkter ble eliminert. Etter at Ruter AS ble innført har striden mellom Stor-Oslo lokaltrafikk og Oslo Sporveier om fordeling av billettinntekter blitt borte. Tidligere hadde disse kollektivselskapene vært sterkt uenige om fordeling av billettinntekter for eksisterende baner på tvers av fylkesgrensen, og for en eventuell bybane til Fornebu, hevdes det fra Akershus fylkeskommune. Samtidig har Oslo og Akershus fått en kollektivaktør som planlegger for kollektivtrafikken i begge fylker, samt kollektivtrafikken på tvers av fylkesgrensen, unntatt jernbane. Dette har gjort med mulig for Ruter å kunne legge strategier for kollektivutbyggingen i begge fylker samlet og uten hensyn til fylkesgrensen.

Med ruter som utredningsansvarlig for baneløsning til Fornebu er ikke lenger Akershus fylkeskommune både politisk myndighet og utredende aktør. Dette kan ha gjort det lettere å gjennomføre en uavhengig analyse av beste løsning, uten å måtte ta hensyn til politiske grenser, ifølge informant i Ruter.

5.7.2 Ruter utreder baneløsning: metro beste løsning

Tabell 7: Baneløsninger for Fornebu vurdert av Ruter

Baneløsninger for Fornebu vurdert av Ruter

Bybane

Bybane ble utredet i flere alternativer. Felles for alle var at de inngikk i en regional løsning, hvor Fornebu blir forbundet med eksisterende trikkenett i Oslo, enten på Skøyen eller Majorstua. Trase 1A2 kobler seg på Lilleakerbanen, trase 1A2 benytter eksisterende jernbanetrase, mens trase 1A1 går langs E18 Lysaker - Skøyen.



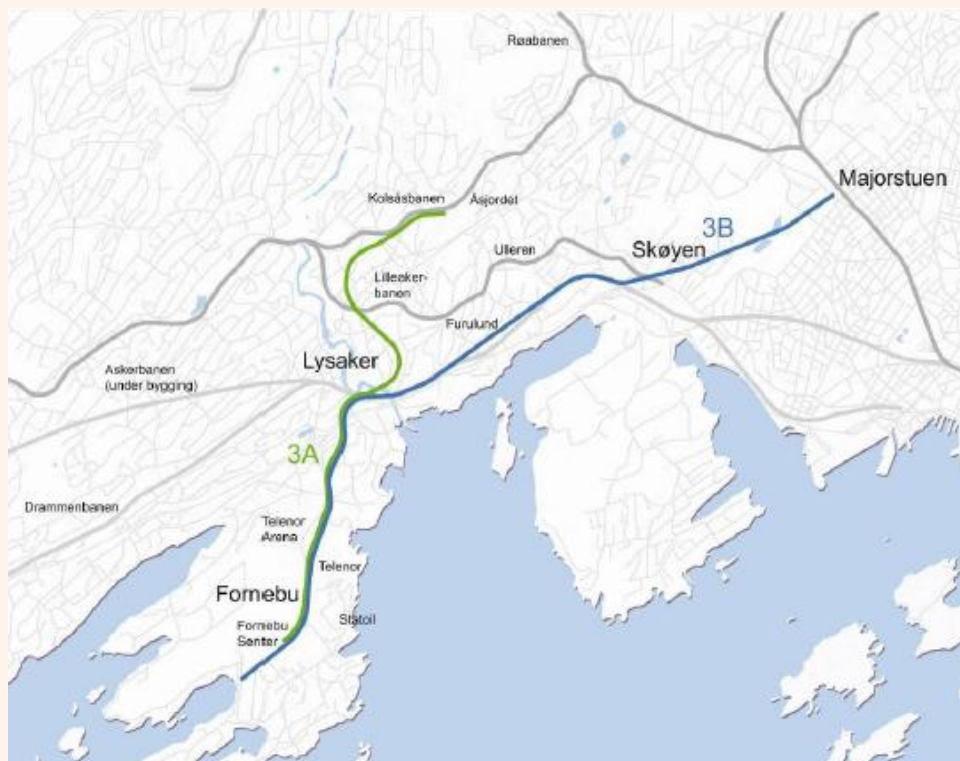
Figur 24: Vurderte bybaneløsninger for Fornebu (Ruter 2009)

Metro

Figur 25: Alternativer til metroløsning (Ruter 2009)

Metro via Kolsåsbanen/Ullernåsen (Alternativ 3A) går fra Fornebu til Lysaker i tunnel, hvoretter metroen legges i tunnel opp til Ullernåsen stasjon på Kolsåsbanen.

Metro via Skøyen (Alternativ 3B) går fra Fornebu til Lysaker i tunnel, hvoretter banen fortsetter i tunnel til Skøyen og videre til Majorstuen.



Semi-metro

Semi-metro ble også vurdert som baneløsning for Fornebu, som en hybridløsning mellom bybane og metro. En semi-metro ble utredet i 2010 i fra Fornebu til Majorstua via Skøyen hvor den kunne påkobles trikkenettet. Semimetroen kunne åpne for flere stasjoner enn metro, og ville ha noen strekninger i dagen i tillegg til tunnel.

Før Akershus fylkeskommune og Oslo kommune overlot utredningsarbeidet til Ruter ble det publisert en rapport om alternative kollektivløsninger til automatbane for Fornebu, i 2007 (Akershus fylkeskommune 2007). Rapporten var et resultat av beslutning i 2006 om å utrede alternative baneløsninger da automatbaneløsningen hadde møtt mange utfordringer. Rapporten kommer fram til at lokale løsninger med bybane eller buss mellom Fornebu og Lysaker ikke vil gi et nevneverdig forskjellig tilbud til de reisende enn en (lokal) automatbane Fornebu-Lysaker vil gi. En bybane vil ha høyere investeringskostnader men er muligens billigere i drift enn automatbane. Den viktigste konklusjonen er allikevel at en regional løsning med direkte forbindelse til Oslo vil være å foretrekke for de reisende, som da vil få færre omstigningspunkter og raskere reisetid.

Akershus fylkeskommune hadde som nevnt i mai 2007 vedtatt en bybane som baneløsning for Fornebu, men Ruter velger i tillegg til å utrede bybanetraseer (figur 24) og se på to alternative traseer med metroløsning (T-bane) fra Majorstuen via Kolsåsbanen/Ullernåsen eller Skøyen til Lysaker og Fornebu (se figur 25). I 2010 anbefaler Ruter å gå videre med utredning av bybane fra Fornebu til Oslo via Skøyen, eventuelt som semi-metro, eller som metro. Etter videre utredninger kommer Ruter i 2011 med en endelig anbefaling til valg av baneløsning for Fornebu i rapporten "Kollektivtrafikk-løsning på Fornebu: Sammendragsrapport med Ruters anbefaling" (Ruter 2011d): Den beste baneløsningen for Fornebu vil være en metro i tunnel fra Majorstua til Fornebu via Skøyen, Vækerø og Lysaker. Metro anbefales fordi den vil ha høy nok kapasitet til å ta imot forventet trafikkvekst, og vil kunne legge til rette for videre byutvikling langs strekningen og på Fornebu. Trase for metro anbefales lagt via Skøyen og ikke via Ullernåsen og Kolsåsbanen grunnet blant annet Skøyens viktige funksjon som kollektivknutepunkt.

Fra Akershus fylkeskommune hevdes det at en metroløsning ikke hadde blitt vurdert tidligere fordi forutsetningene for en slik kapasitetssterk løsning ikke var til stede da baneløsning ble vurdert i årene rundt tusenårsskiftet. Da etterbruken av flyplassområdet på Fornebu ble planlagt på nittitallet så man for seg en lavere utbyggingsgrad enn det man ser for seg i dag. Utbyggingsvolumet har økt av flere grunner. Blant annet har åpne kontorlandskap muliggjort flere arbeidsplasser per kvadratmeter, og det er startet en diskusjon for å åpne opp for høyere arealutnyttelse enn det dagens kommunedelplan 2 (Bærum kommune 1999) tilsier.

"Slik utbyggingen på Fornebu skrider frem er det [...] grunn til å tro at antall arbeidsplasser vil bli høyere enn det som er antydnet for KDP2 [Kommunedelplan 2 for Fornebu]" (Ruter 2009,12).

Ettersom forutsetningene for baneløsning har endret seg med et større planlagt utbyggingsvolum på Fornebu enn da kommunedelplanen ble utarbeidet, blir metro nå ansett som en bedre løsning med hensyn til å møte framtidig kapasitetsbehov for kollektivreiser mellom Fornebu og Oslo (Informant i Oslo Sporveier/Ruter). En annen medvirkende faktor som fremmet metro fremfor bybane som baneløsning for Fornebu har vært manglende kapasitet på trikkenettet i Oslo sentrum til å kunne ta imot en bybanelinje til Fornebu, hevdes det fra Akershus fylkeskommune.

Bærum og Oslo kommune jobber for tiden med regulering av metrotrase til Fornebubanen. Reguleringen har kommet lengst i Bærum kommune ifølge informant i Oslo Sporveier/Ruter. En metroløsning er ikke gjennomførbar før reguleringsplan er vedtatt for hele banestrekningen og finansiering av metro til Fornebu er inne i nasjonal transportplan (NTP) og midler bevilget på statsbudsjettet. Ruter jobber for en metroløsning mellom Fornebu og Majorstuen, enten via Skøyen eller via Kolsåsbanen/Ullernåsen (se Figur 25). Informant i Oslo Sporveier/Ruter opplyser at Ruter ser på en metroløsning via Skøyen som den beste løsningen. Politikerne i Akershus fylkeskommune kommer etter innstilling til å stemme for en metroløsning til Fornebu

5.7.3 Realisering av bane avventer finansiering

Mens Ruter har klart å samle argumenter og aktører til støtte for metroløsning til Fornebu, er finansiering av banen nå blitt det største usikkerhetsmomentet. Ruter har sett på flere alternative måter å finansiere en bane på. I 2011 ble rapporten OPS (Offentlig-Privat Samarbeid som mulighet for gjennomføring av Fornebubanen" (Ruter 2011b) publisert. OPS blir anbefalt som finansieringskilde, men er avhengig av politisk støtte for en slik ordning fra staten.

Det har skjedd endringer i måten samferdselsprosjekter kan bli finansiert gjennom revidert avtale Oslopakke 3, hvor investerings- og driftsmidler til kollektivtrafikk kan nå delvis bli finansiert gjennom bompenger (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2012). Dette har også gitt rom for framtidig finansiering av Fornebubanen som metroløsning i revidert avtale av Oslopakke 3.

I 2012 er det enda ikke avklart fullfinansiering av Fornebubanen. I hovedtrekk kan finansieringen deles inn i investering og driftsmidler. Fornebubanen har blitt innlemmet i revidert avtale for Oslopakke 3, hvor innlemmede prosjekter finansieres med en fordelingsnøkkel av tilgjengelige midler på 60 % for Oslo kommune og 40 % for Akershus fylke (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2012). Kostnadene til den foreslåtte metroløsningen for Fornebubanen ser slik ut (november 2012):

Tabell 8: Finansiering av Metro til Fornebu - baneløsningsforslag som er inne i revidert avtale - Oslopakke 3 (Oslo kommune og Akershus fylkeskommune 2012, Ruter 2012)

| Investeringskostnad metro Fornebu - Majorstua via Skøyen | | Ca. 4500 millioner |
|---|--|---|
| SIKREDE MIDLER | | |
| Grunneierbidrag- | | 600 millioner |
| Andel Oslo kommune (55,81 %) | | |
| Andel Statsbygg (44,19 %) | | |
| Oslopakke-3 midler: (bompenger) | | 1239 millioner |
| Oslo -andel | | (588 millioner) |
| Akershus - andel | | (651 millioner) |
| FORVENTEDE MIDLER | | |
| Forventet statlig finansieringsbidrag i NTP | | 50 % av totale kostnader = Ca. 2250 millioner |
| UAVKLART RESTFINANSIERINGSBEHOV | | |
| Restbehov - forslag fra Ruter om å øke grunneierbidrag mot høyere arealutnyttelse for inndekking av dette beløpet (Ruter 2012b) | | Ca. 500 millioner |
| Driftskostnader | | Ikke beregnet |

Det opprinnelige grunneierbidraget på 500 mill. kroner er blitt oppjustert til 600 mill. kroner for å reflektere dagens kroneverdi i 2000-kr (Oslopakke 3 sekretariatet 2011). Ruter opplyser at investeringsbehovet er usikkert og kan øke.

Et forslag fra Ruter i rapporten «Realisering av Fornebubanen gjennom fellesskapsfinansiering» (Ruter 2012b) er å øke grunneierbidragene til investering av Fornebubanen utover de 600 millionene som er sikret fra tidligere avtale. Dette kan realiseres ved å åpne opp for endringer i Kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999), og tillate høyere utnyttelsesgrad for utbygging som kompensasjon til grunneiere.

Informant i Statens vegvesen og fra Akershus fylkeskommune sees det som et mulig scenario at Bærum kommune ikke vil ønske å øke grunneierbidraget til baneløsning for Fornebu uten at grunneierbidraget også økes tilsvarende for sosial infrastruktur. Kommunen vil være mindre villig til å dekke nye store kostnader til kommunale tjenester som ikke er dekket gjennom avtaler i eksisterende Kommunedelplan 2 for Fornebulandet.

Ruter, Bærum kommune og de andre aktørene venter på staten og framleggelsen av Nasjonal Transportplan 2014-2023 våren 2013. Det er ifølge informant i fylkeskommunen og informant i Oslo Sporveier/Ruter forventninger om at statlige investeringsbidrag tilsvarende 50 % av investeringskostnadene for metro til Fornebu blir innlemmet i NTP. Fra Akershus fylkeskommune opplyses at om staten kommer med forsikringer om finansiering som dekker hele restbehovet til

investering, kan oslopakken låne midler i markedet for å framskynde byggestart til tidligere tidspunkt enn forutsatt i revidert Oslopakke 3.

«Fylkesrådmannen legger til grunn at baneutbyggingen kan finansieres gjennom bidrag fra Oslopakke 3, et statlig bidrag som svarer til bidraget fra Oslopakke3, et bidrag fra opprinnelige grunneiere på Fornebu og et mulig privat grunneierbidrag. Fylkesrådmannen vil sammen med Oslo kommune, Bærum kommune, Ruter og KTP i løpet av 2013 avklare finansieringsmulighetene og hvordan baneprosjektet kan organiseres og gjennomføres.» (Akershus fylkeskommune 2012, 449).

Valg av metroløsning som baneløsning for Fornebu er planlagt avklart av Fylkestinget 17. desember 2012. Fylkestingets innstilling til bane og trase er en metroløsning til Fornebu senter fra Majorstuen via Skøyen og Lysaker (Akershus fylkeskommune 2012). Det er et uavklart restfinansieringsbehov for investeringskostnadene, og driftsmidler til banen er ikke satt av.

Aktørsituasjonen i desember 2012:

Ruter: Har overordnet ansvar for planleggingen av baneløsning til Fornebu. Ruter anbefaler metro Majorstua – Skøyen – Lysaker – Fornebu som beste løsning. Ruter mener grunneiere kan bidra til (rest-) finansiering av bane for raskere byggestart om de blir kompensert med høyere arealutnyttelse. Bane er kostnadsberegnet til 4,5 mrd. kr.

Grunneiere: Vil mest sannsynlig ønske kompensasjon for ytterligere grunneierbidrag. Kan ikke bygge tettere uten at Kommunedelplan 2 for Fornebu (Bærum kommune 1999) revideres.

Bærum kommune: Ønsker ikke å åpne for høyere arealutnyttelse uten å vite om bane er sikret. Avventer derfor staten og framleggelsen av ny NTP våren 2013.

Akershus Fylkeskommune: Har i avtale med Oslo kommune i Revidert Oslopakke 3 prioritert midler til finansiering av Fornebubane først etter 2018. Banen er budsjettert med forutsetning om et større beløp fra staten gjennom ny NTP.

Oppsummering: Situasjonen kan betegnes som en dead-lock situasjon, hvor aktørene venter på hverandres avklaringer. Bærum uthaler i 2012 som ved utarbeidelsen av kommunedelplan for Fornebu prosessen for realisering av Fornebubanen ved å ikke åpne for større utnyttelsesgrad av bolig- og næringsarealer. Høyere arealutnyttelse på Fornebu kan og kunne ha løst utfordringer med finansiering av Fornebubanen. Akershus fylkeskommunen har dårlig økonomi nå som før, og har sammen med Oslo kommune ikke budsjettert midler til ny Fornebubane før etter 2018. Akershus fylkeskommune og Oslo kommune er helt avhengige av statlige bidrag til investering i baneløsning for Fornebu skal denne kunne realiseres.

5.8 Oppsummering av vurderte hovedkonsepter for bane til Fornebu

Følgende alternativer til baneløsning for Fornebu har vært mest aktuelle i beslutningsprosessen. Her blir de presentert i kronologisk rekkefølge etter når de har vært mest aktuelle:

Buttspor jernbane (Grenbane) til Fornebu forbundet med jernbane Asker – Skøyen (H2B)

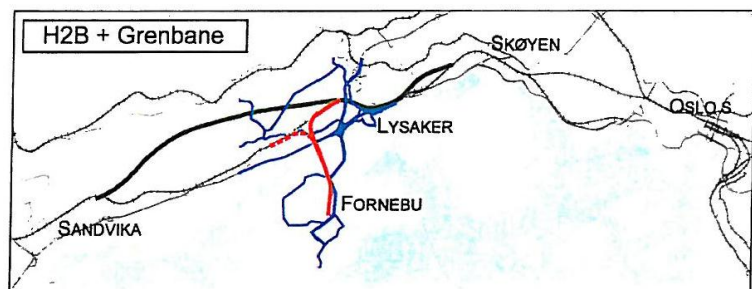
Fordeler:

Gjør det mulig for lokaltog å pendle mellom Oslo og Fornebu.

Ulemper:

Store investeringskostnader. Alle tog til Fornebu må ha endestasjon her, gjør det ikke mulig for regiontog fra vest å stoppe på Fornebu. Lavere kapasitet enn gjennomgående jernbane. Få tilkoblingsmuligheter for lokalt reisende. Få stasjoner på Fornebu gir lengre avstand til og fra nærmeste stasjon.

Figur 26: Buttspor jernbane (Grenbane til Fornebu) markert i rødt, kombinert med H2B-alternativet for nytt dobbeltspor jernbane i Vestkorridoren, markert i svart (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10).



Kombibane jernbane/bybane Fornebu – Oslo via Skøyen

Fordeler:

Legger til rette for sammenkobling mellom trikkenettet i Oslo og automatbanenettet på Fornebu, for kombidrift.

Ulemper:

Større og mer dominerende enn konvensjonell automatbane. Høyere investeringskostnader enn konv. automatbane, og ikke høyere passasjerantall før full realisering med ny bane hele veien mellom Oslo og Fornebu.

Jernbane Asker - Skøyen via Fornebu (J6/J7)

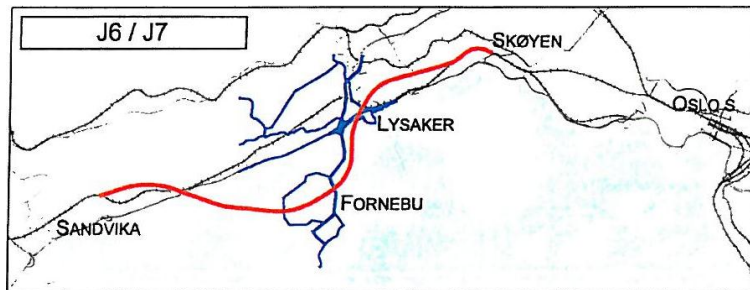
Fordeler:

Med løsningen kan både lokaltog og regionaltog stoppe på Fornebu, og reisende herfra kan komme seg direkte til Oslo og over lengre reiser med tog uten bytte.

Ulemper:

Jernbanen blir ikke lagt til den korteste reisestrekningen i Vestkorridoren Asker – Skøyen. Kan skape begrensninger for antall og hastighet for regiontog. Store investeringskostnader. Med kun en stasjon på Fornebu blir det lenger gåavstand til stasjonen for mange. Løsningen gir et svekket kollektivtilbud for lokalt reisende og må i større grad suppleres med buss.

Figur 27: Jernbanealternativene J6/J7, markert i rødt (Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst 2001, 10).



Automatbane Fornebu - Lysaker

Fordeler:

Mindre investeringskostnad enn jernbane eller metro. Hyppige avganger, mange stasjoner på Fornebu gir lett tilgang. Med løsningen unngikk man å krysse grensen til Oslo, som kunne gjøre gjennomføring lettere.

Ulemper:

Alle reisende til og fra Fornebu må bytte transportmiddel på Lysaker for omstigning ved videre reise. Ville blitt en fjerde driftsart for kollektivtrafikken i Oslo, som allerede har samordningsproblemer. Uprøvd teknologi i Norge. Ville ikke bli rimeligere enn bybane. Lav kapasitet i rushtid. Lengre reisetid for de mange reisende.

Figur 28: Automatbane Lysaker – Fornebu i grønn, supplerende busslinje i rødt (Ruter 2010a).



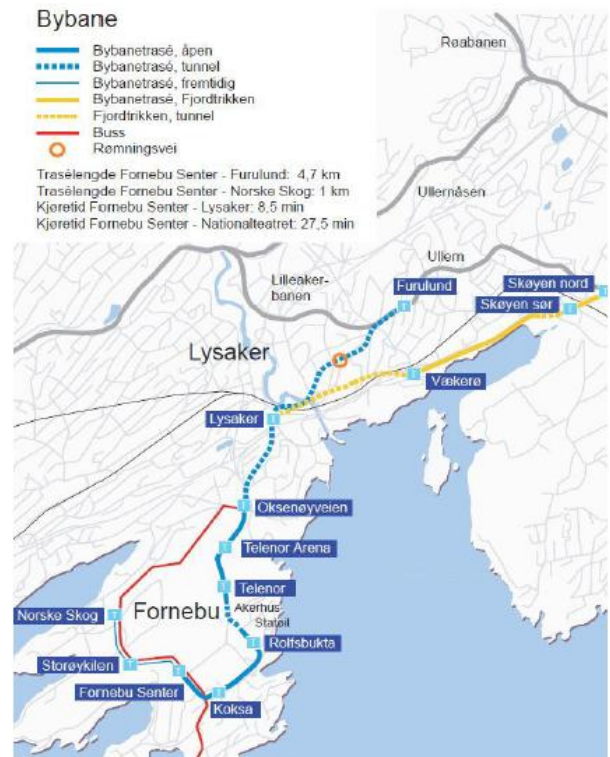
Bybane Fornebu - Oslo

Fordeler:

Kan koble seg på det eksisterende trikkenettet i Oslo. Mulighet for storflatedekning med mange stasjoner på Fornebu. Litt lavere kostnad enn jernbane og metro

Ulemper:

Lengre reisetid Fornebu – Oslo enn med metro eller jernbane. Trikkenettet i Oslo mangler kapasitet til å ta imot en ny linje.



Figur 29: Bybane Fornebu - Oslo. Alternativ i blått viser påkobling til Lilleakerbanen, mens gult alternativ viser bybanetrase langs E18 (Ruter 2010a).

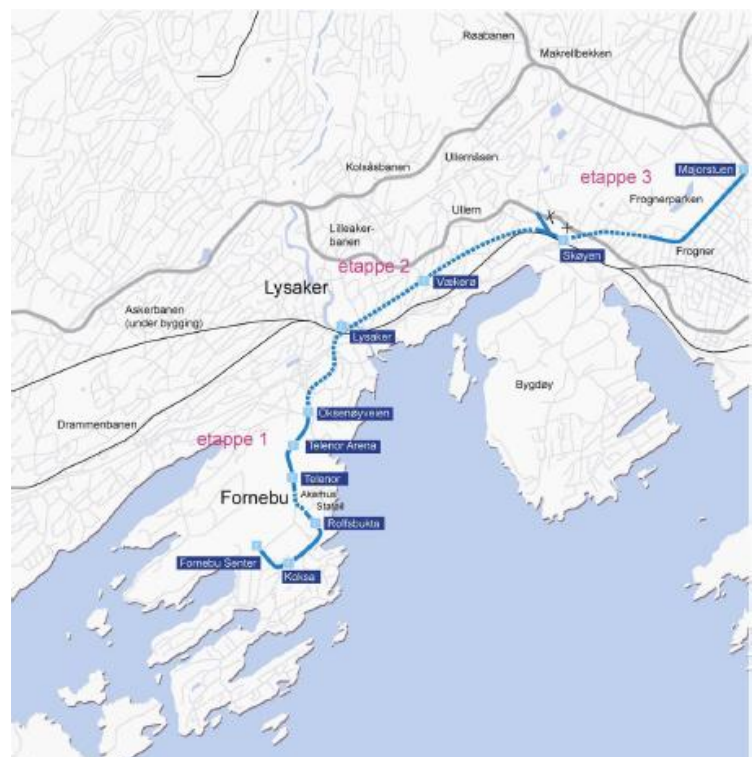
Semi-metro Fornebu - Oslo

Fordeler:

Gir mulighet for raskere reisetid enn bybane, og flere stasjoner enn en metro.

Ulemper:

Lavere hastighet enn metro, høye kostnader



Figur 30: Semi-metro Fornebu – Oslo (Ruter 2010a).

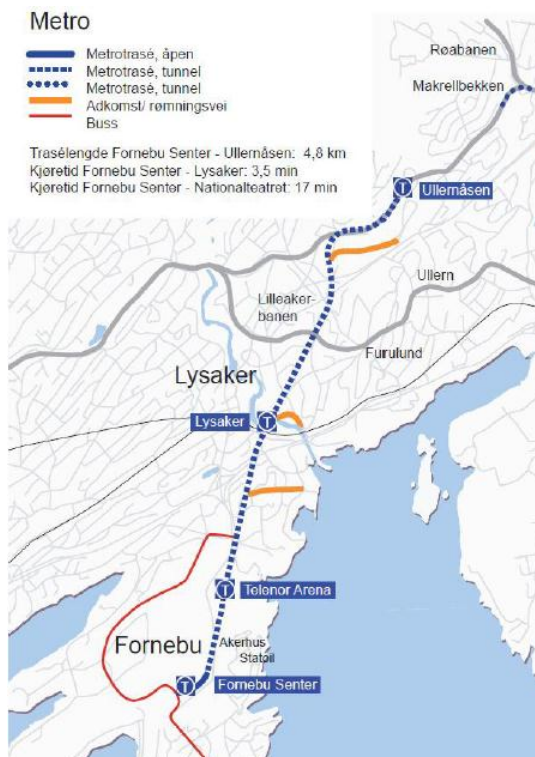
Metro Fornebu – Oslo via Kolsåsbanen/Ullernåsen

Fordeler:

Høy kapasitet, kort reisetid Fornebu – Oslo.

Ulemper:

Høye kostnader, kapasiteten på Kolsåsbanen kan bli begrensende.



Figur 31: Metro Fornebu - Oslo via Kolsåsbanen/Ullernåsen (Ruter 2010a).

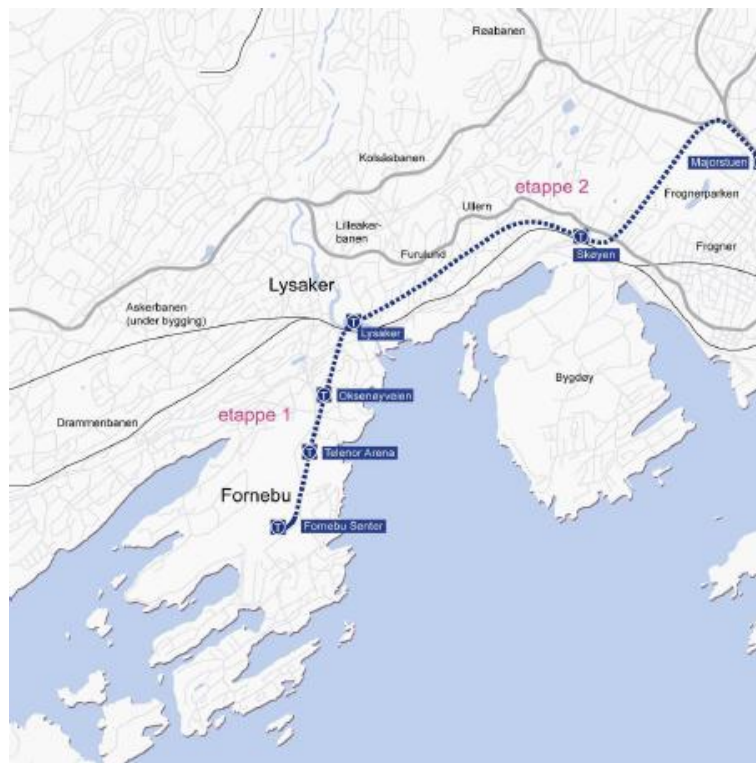
Metro Fornebu – Oslo via Skøyen

Fordeler:

Høy kapasitet. Knytter seg direkte på eksisterende t-banenett i Oslo. Mer direkte linjeføring enn alternativ via Ullernåsen. Gir muligheter for utvikling på Vækerø.

Ulemper:

Høy kostnad.



Figur 32: Metro Fornebu - Oslo via Skøyen (Ruter 2010a).

6.0 Diskusjon – Beslutningsprosessen til tre baneløsninger for Fornebu

6.1 Realisering av baneløsning

For å kunne avdekke hvilke momenter som har hindret realisering av bane til Fornebu, kan man se på hvilke avgjørelser det ikke har blitt oppnådd enighet om mellom de nødvendige aktørene. I følgende tabell vises de hovedpremisser for valg av baneløsning det må være avklart enighet om for at utbygging av bane kan realiseres. Tabellen viser hvor langt de ulike baneløsningene som er blitt analysert i dette studiet har kommet realisering:

Tabell 9: Gjennomføringsgrad for analyserte baneløsninger

| Premisser for gjennomføring av baneutbygging | Jernbane 2001 | Automatbane 2007 | Metro 2012 |
|---|---------------|------------------|------------|
| Vedtatt som baneløsning for Fornebu | ✗ | ✓ | ✗/✓ |
| Valgt trase gjennom godkjent reguleringsplan | ✗ | ✓ | ✗/✓ |
| Fullfinansiert investeringsbehov | ✗ | ✗ | ✗ |
| Finansieringskilde(r) til dekning av hele driftskostnaden | (✓) | ✗ | ✗ |

Jernbaneløsning for Fornebu oppnådde ikke enighet mellom aktørene, og ble forkastet som baneløsning før det kom til noe vedtak. Det ble således ikke sikret noen finansiering av jernbane til Fornebu. Det er nærliggende å legge til grunn at en jernbaneløsning hadde vært sikret driftsmidler fra staten gjennom et kollektivselskap som NSB, som alle andre jernbanestrekninger i Norge.

Automatbaneløsning for Fornebu ble vedtatt av Akershus fylkeskommune, og det ble også godkjent reguleringsplan for trase til automatbane. Derimot ble det ikke sikret noen endelig finansieringsløsning for banen.

Metroløsning for Fornebu er i ferd med å oppnå enighet på enkelte punkter: Valg av metroløsning som baneløsning for Fornebu er planlagt avklart av Fylkestinget 17. desember 2012. Fylkestingets innstilling til bane og trase er en metroløsning til Fornebu senter fra Majorstuen via Skøyen og Lysaker (Akershus fylkeskommune 2012). Det er et uavklart restfinansieringsbehov for investeringskostnadene, og driftsmidler til banen er ikke satt av.

6.2 Hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen?

Følgende punkter gir et sammendrag og diskusjon av analysen, som besvarer problemstillingen: Hvordan har uenighet om baneløsning påvirket beslutningsprosessen til Fornebubanen?

6.2.1 Et skifte fra statlig til regional planmyndighet – uten et overordnet samarbeidsorgan

Etter at jernbaneløsning var forkastet som baneløsning for Fornebu overlot Samferdselsdepartementet ansvaret for valg av baneløsning til fylkeskommunen som regional myndighet, dvs. Akershus fylkeskommune, med begrunnelse i at bane til Fornebu nå var et lokalt kollektivtiltak. De pengene som tidligere er blitt lovet til baneløsning blir deretter brukt av staten som incitament for lokale myndigheter til å velge en baneløsning som Samferdselsdepartementet er fornøyd med. Når fylkeskommunen så velger en lokal løsning med Automatbane Lysaker – Fornebu går Samferdselsdepartementet ut og fjerner pengestøtten til investering i en bane, da det ikke er valgt en regional løsning som staten ønsker seg.

Staten frasier seg her ansvar. Staten har ikke gjort mye for å styre prosessen, som blir overlatt til de lokale og regionale myndigheter. Staten har kun grepet inn der den har måttet, og ellers sett seg økonomisk tjent med å fraskrive seg ansvar. Det kan sees som urettmessig at staten ønsker en regional baneløsning til Fornebu uten å ta overordnet ansvar for planleggingen. En regional baneløsning er avhengig av forpliktende samarbeid mellom alle involverte lokale og regionale myndigheter samt transportetater, noe erfaringene fra planprosessen viste at ikke fungerte godt på denne tiden. En fragmentert rollefordeling mellom mange aktører uten gode incitamenter for samarbeid vanskeliggjorde lokal kollektivutbygging.

Om staten var interessert i å styrke kollektivtrafikken i storbyene, burde det tidligere i beslutningsprosessen ha kommet klarere signaler om hvilke forventninger om finansiering av baneløsning de regionale myndigheter kunne innstille seg på, og hvilket ambisjonsnivå for baneløsning. Regjeringene igjennom beslutningsprosessen har lent seg tilbake, uten å ta posisjon til valg og gjennomføring av Fornebubanen. Dette har kanskje vært beste strategi for å unngå å måtte bidra med statlige investeringsmidler.

6.2.2 Dårlig samarbeid på tvers av fylkesgrensen

Effekten av forvaltningsstrukturen for samferdselsplanlegging har hatt stor betydning for kollektivplanleggingen i Osloregionen, og særlig beslutningsprosessen til Fornebubanen. Med all

kollektivtransport organisert under administrasjon av regionale myndigheter, dvs. Oslo kommune og Akershus fylkeskommune, har disse i større grad vurdert kollektivprosjekter utfra eget utgangspunkt og behov, og hvor samordning av et regionalt kollektivtilbud har vært lidende.

Lite samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune påvirket til tider valg av baneløsning i større grad enn anbefalingene i fagrapport for valg av baneløsning. Automatbane ble valgt som baneløsning for Fornebu da Akershus fylkeskommune fikk ansvaret for valg av løsning. Det kan argumenteres for at fylkeskommunen burde ha vært flinkere til å få aktørene til å samarbeide om en løsning. Men det så ikke aktørene Oslo Sporveier eller Oslo kommune tjent med. Disse hadde egne planer og budsjetter og forholde seg til, og med Oslo beliggende utenfor Akershus fylkeskommunes administrative grenser var det lettere for aktørene å unngå et forpliktende samarbeid.

Mangelen på samarbeid mellom Oslo kommune og Akershus fylkeskommune ble forsterket gjennom at kollektivplanleggingen var splittet i to, med Oslo Sporveier AS og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS som adskilte selskaper. Det resulterte i lite samordnet planlegging for kollektivtrafikkprosjekter på tvers av fylkesgrensen. De samme vanskelighetene for samarbeid vises også i planprosessen til Kolsåsbanen; en bane som i likhet med Fornehubanen krysser fylkesgrensen og har en lang beslutningsprosess bak seg. Oppgradering av Kolsåsbanen ble utsatt mange ganger, hvor det var stor usikkerhet om finansiering av oppgradering av skinnegangen i Bærum kommune, som ikke ville bidra økonomisk til finansiering, samt Akershus fylkeskommune som ikke ville øke bidrag til dekking av driftsutgifter.

Resultatet har vært at valget av baneløsning i større grad har blitt påvirket av lokale behov og ønsker enn det overordnede kollektivtilbudet. Dette har verts kommunen til Fornebu, Bærum kommune kunne brukt til å påvirke beslutningsprosessen etter sine ønsker, hvor Akershus fylkeskommune i større grad kunne samarbeide med Bærum om baneløsning uten å måtte ta hensyn til Oslo kommune.

6.2.3 Kostnader har spilt en stor rolle

Det har vært en dreining i beslutningsprosessen for bane til Fornebu fra valg av baneløsning til avklaring av finansieringsløsning. Denne dreiningen har kommet sent. Mange av aktørene har ikke klart og enes om baneløsning, og dette uthalte prosessen i mange år.

I den sentrale tidsperioden 2002-2007 arbeidet Akershus fylkeskommune og Bærum kommune på den ene siden for en automatbaneløsning, mens fagmiljøer og aktører med blant annet Statens vegvesen, Jernbaneverket og Oslo Sporveier motsatte seg dette og tildels støttet alternative baneløsninger som bybane. Denne mangelen på enighet kan synes å ha dekket til en usikkerhet om fullfinansiering av banen. Vi ser at for eksempel buttspor jernbane blir forkastet med hovedgrunn i investeringskostnader som ble anslått til det dobbelte av bybane og automatbane til Fornebu, mens automatbane blir forkastet grunnet for høye driftskostnader. Kostnader har med andre ord vært en svært sentral faktor for valg av baneløsning, og dette har det kanskje ikke vært fokusert nok på ved aktørers innstilling til baneløsning før Ruter ble opprettet.

Ulike kostnadsoverslag på både drifts- og investeringskostnader, samt til tider uklarhet i størrelsen på grunneierbidrag og statens bidrag til investering i bane for Fornebu, gjorde det vanskelig å vite om bane til Fornebu var sikret finansiering. Aktørers egen tolkning av hvor mye staten vil bidra økonomisk til baneløsning har også bidratt til en usikkerhet. Ansvarlig fylkeskommune og vertskommune har håpet på mer penger til baneløsning fra staten enn det har vært grunnlag for. Bærum kommune og Akershus fylkeskommune tolket statens lovnad om «inntil 600 millioner» som et ekstraordinært bidrag, mens det var ment av staten å være innenfor budsjettammen til riksvegmidler.

6.2.4 Sammenlåingen av Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk til Ruter har endret forutsetningene for baneløsning

Alle informantene som har blitt intervjuet, er enige i at sammenlåingen av AS Oslo Sporveier og Stor-Oslo Lokaltrafikk AS til Ruter AS i 2008 har gjort planleggingen av kollektivtrafikken i Oslo og Akershus enklere (informanter i Statens vegvesen, Oslo Sporveier/Ruter, Ruter og Akershus fylkeskommune). I årene fra Ruter ble opprettet i 2008 frem til i dag har det vært en merkbar nedgang i antall konflikter mellom aktørene i forhold til tidligere periode i beslutningsprosessen til Fornebubanen. Selv om aktører har hatt ulike synspunkt på hva som er beste baneløsning, har Ruter klart å opptre samlende gjennom sine faglige rapporter, som først har kommet fram til anbefaling av valg av baneløsning for deretter skifte fokus på det gjenstående uløste problemet om finansiering av baneløsning.

Med ruter som utredningsansvarlig for baneløsning til Fornebu er ikke lenger Akershus fylkeskommune både politisk myndighet og utredende aktør. Dette kan ha gjort det lettere å gjennomføre en uavhengig analyse av beste løsning, uten å måtte ta hensyn til politiske grenser. Valg av metro som baneløsning for Fornebu har samlet de fleste aktørene om en baneløsning, mens det fortsatt er uklarhet om finansieringen. Oslopakke 3 og revidert avtale av denne bygger på samme måte som Ruter som overordnet kollektivselskap på et samarbeid på tvers av fylkesgrensen mellom Oslo og Akershus. Om også regionale planer vil bli sett mer i sammenheng gjennom Plansamarbeidet for regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus, vil forutsetningene for regionale kollektivprosjekter som Fornebubanen være endret til det bedre, og tilrettelegge for en mer rasjonell planlegging av kollektivtilbudet i storbyregionen.

6.3 Rasjonalitet og makt i beslutningsprosessen til Forneubanen

Fra analysen av case-studiet ser vi flere eksempler på situasjoner der en fremgangsmåten til en rasjonell beslutningsprosess er blitt tilsidesatt for maktbruk av hensyn til egeninteresser til aktørene.

Valg av baneløsning for Fornebu var påvirket av å ligge i en storbyregion over flere fylker, med lite samhandling og uklar ansvarsfordeling for den regionale kollektivtransporten. Dette vanskeliggjorde langsiktig planlegging av kollektivtransport. En slik uoversiktlig situasjon la forholdene til rette for maktutøvelse av enkeltaktører. Der hvor ansvar ikke er klart fordelt, har maktutøvelse lett for å ta over og forhindre rasjonelle beslutninger.

Oslo Sporveier hadde ikke makt ovenfor Akershus fylkeskommune som utredende myndighet for baneløsning til Fornebu. Deres ansvarsområde var kollektivtrafikken i Oslo kommune. Før sammenslåingen av Oslo Sporveier og Stor-Oslo lokaltrafikk, hadde dermed Akershus fylkeskommune et for stort spillerom, noe som påvirket utfallet av valg av baneløsning.

I analysen av case-studiet kom det fram at valg av automatbane som en lokal baneløsning, skapte mange konflikter mellom aktørene. Ifølge Flyvbjerg er det i de mest konfliktfylte emnene det er størst sannsynlighet for at aktørene utøver makt for å kunne handle etter egne premisser. Når Akershus fylkeskommune velger å planlegge for en lokal automatbaneløsning som strider mot anbefaling i fagrapporter, så har de benyttet sin posisjon som ansvarlig myndighet for utredning av baneløsning til Fornebu, og tilsidesatt deler av den formelle beslutningsprosessen. Riktignok kan fylkeskommunen legge skylden på andre aktører som Oslo kommune for mangelen på samarbeid om en regional baneløsning, men dette er i seg selv også en form for maktbruk, hvor man beslutter at gjennomføring av bane er blitt viktigere enn oppfyllelse av banens formål.

Under den senere delen av beslutningsprosessen hvor Ruter er utredende myndighet har fokuset skiftet fra valg av baneløsning til muligheter for finansiering av bane. At dette først skjer etter opprettelsen av Ruter kan være et resultat av at maktkamper mellom aktørene om baneløsning nå er avklart. Først nå kommer den egentlige kjernen til uenigheten frem; hvem skal betale for baneløsningen? Maktspillet mellom aktørene skygger med andre ord over de egentlige rasjonelle beslutningene som må tas.

Hvis aktørene kunne være sikre på hvilke betingelser som lå bak de økonomiske rammer nasjonale myndigheter ville gi til baneløsning for Fornebu, hadde de kunne planlagt med dette som utgangspunkt. Men når dette var uklart oppsto det en finansiell risiko som ingen aktør ville ta. Dette førte til at aktørene handlet mer etter egeninteresse, da det ikke var en sikker ramme for en rasjonell beslutningsprosess. Aktører utøvet makt gjennom sine posisjoner for å fremme baneløsninger som ikke innebar ansvar for dekking av kostnader til investering eller drift.

6.3.1 Allmenngyldighet

De maktrelasjonene som er avdekket i beslutningsprosessen til Fornebubanen har som beskrevet oppstått på grunn av fragmentert planansvar mellom ulike aktører og myndigheter samt uklarhet om rammen rundt finansiering og valg av baneløsning; konteksten for beslutningsprosessen. Disse aspektene inngår i den organisatoriske inndelingen av myndighetene og ansvarsområdet for fagetater. Om organiseringen av ansvar mellom myndigheter har hatt betydning for beslutningsprosessen til Fornebubanen vil det også være like innvirkende på andre samferdselsprosjekter, som forsøkes planlagt innenfor den samme rammen av formalpolitikk og rasjonelle plansystemer. Rollefordelingen mellom makt og rasjonalitet i beslutningsprosessen til Fornebubanen har derfor allmenngyldighet som eksempel på hvordan den formelle organiseringen av kollektivplanlegging har innvirkning på aktørenes posisjoneringer og i hvilken grad de har en faglig tilnærming for planlegging og gjennomføring av prosjektet.

7.0 Referanser

- AGENDA & Asplan Viak. (2005). *Styringsutfordringer i Osloregionen*.
http://www.regjeringen.no/upload/KRD/Vedlegg/REGA/Rapporter/r4881_styringsutfordringer.pdf
- Akershus fylkeskommune. (2002a). *Bane til Fornebu – Utredning*.
<http://www.kollektivanbud.no/index.asp?action=3&anbudID=20>
- Akershus fylkeskommune. (2002b). *Bane til Fornebu – Konverterbar automatbane*.
<http://www.kollektivanbud.no/index.asp?action=3&anbudID=20>
- Akershus fylkeskommune. (2003a). *Bane til Fornebu – Tilleggsutredning*.
www.akershus.no/file.php?id=317
- Akershus fylkeskommune. (2003b). *Innspill til reguleringsplanforslag*. [ikke digitalt tilgjengelig]
- Akershus fylkeskommune. (2004). *Bane til Fornebu. Samlet fremstilling*.
<http://www.kollektivanbud.no/index.asp?action=3&anbudID=20>
- Akershus fylkeskommune. (2005). *Reguleringsplan Fornebu automatbane fra Lysaker til Norske Skog på Oksenøya – 2.gangs behandling*.
<http://www.kollektivanbud.no/index.asp?action=3&anbudID=20>
- Akershus fylkeskommune, Jernbaneverket, NSB, Oslo kommune, Oslo Sporveier, Samferdselsdepartementet, Stor-Oslo Lokaltrafikk & Statens vegvesen. (2005). *Bedre samordning av kollektivtransporten i Oslo og Akershus*. www.akershus.no/file.php?id=3056
- Akershus fylkeskommune. (2006). *Trafikkgrunnlag og driftsøkonomi*.
<http://www.kollektivanbud.no/index.asp?action=3&anbudID=20>
- Akershus fylkeskommune. (2007). *Kollektivbetjening av Fornebu, alternativer til automatbane*.
www.akershus.no/file.php?id=6643
- Akershus fylkeskommune. (2012). *Saksfremlegg Fornebubanen: Valg av konsept*.
<http://www.akershus.no/politikk/politiske-saker-og-moter/>
- Aksjon for drift av Kolsåsbanen. (2005). *Sammenlikning saksgang Fornebubanen og Kolsåsbanen*.
<http://www.kolsasbanen.no/>
- Arbeids- og administrasjonsdepartementet. (2001). *St.prp.1 (2000-2001): Arbeids- og administrasjonsdepartementets budsjettforslag*.
- Bye & Sjøe. (2001). *Post festum Gardermoen – Maktspillet om Gardermoen*. Oslo, Universitetsforlaget.

- Bærum kommune. (1996). *Kommunedelplan [1] for Fornebuområdet*.
<https://www.baerum.kommune.no/Templates/Public/Pages/Article.aspx?id=9383>
- Bærum kommune. (1999). *Kommunedelplan 2 for Fornebuområdet*.
<https://www.baerum.kommune.no/Templates/Public/Pages/Article.aspx?id=9383>
- Bærum kommune. (2004). *Saksfremlegg Plan- og miljøutvalget. Fornebubanen fra Lysaker stasjon til områdesenteret ved Fornebu*.
https://www.baerum.kommune.no/innsyn6_politikere/wfdocument.aspx?journalpostid=2004034249&dokid=57048&versjon=4&variant=P&
- Bærum kommune. (2012a). *Kommunedelplan for Fornebuområdet*.
<https://www.baerum.kommune.no/Templates/Public/Pages/Article.aspx?id=9383>
- Bærum kommune. (2012b). *Planprogram for E18-korridoren i Bærum*.
<https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Omr%C3%A5deutvikling/E18/Planprogram%20E%2018.pdf>
- Jensen, Rolf. (2005). Makt og avmakt. *Plan*, 1: 9-17.
- Jernbaneverket. (2004). *Innsigelse til reguleringsplan for Fornebu automatbane fra Lysaker stasjon til Norske skog på Oksenøya*.
https://www.baerum.kommune.no/innsyn6_politikere/wfdocument.aspx?journalpostid=2005004666&dokid=71112&versjon=1&variant=P&
- Kommunal- og regionaldepartementet. (2005). *Alternative styringsmodeller for Osloregionen*.
www.akershus.no/file.php?id=3207
- Lingsom, Hans Kristian (2008). *Kampen om Fornebu*. Oslo, Dinamo Forlag.
- Nielsen, Gustav. (2005). Kan Fornebubanen reddes fra avsporing? *Plan*, 5: 4-19.
- NOU (Norges Offentlige Utredninger). (1997). Grenser til besvær. Lokaldemokrati og forvaltning i hovedstadsområdet. *NOU*: 12. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/krd/dok/nouer/1997/nou-1997-12.html?id=140879>
- Nystad, J. F. (2005). Fornebubanen. *Plan*, 1: 22.
- Oslo kommune. (2012a). <http://www.oslo.kommune.no/>
- Oslo kommune og Akershus fylkeskommune. (2012). *Revidert avtale Oslopakke 3*.
www.vegvesen.no/attachment/341947/binary/594228
- Oslo kommune. (1998). *Forslag til fylkesdelplan for transportsystemet i vestkorridoren fremmet for Oslo bystyre av byrådet i Oslo*.
<http://www.sak.oslo.kommune.no/dok/Bys%5C1998%5CB%5C0000025566-5-WSG-5-818-0.htm>

- Oslopakke 3 Sekretariatet. (2011). *Grunnlag for langsiktige prioriteringer: Oslopakke 3*.
http://www.urbanet.no/media/publiseringer/GLP_hovedrapport_endelig_version_2011-12-21.pdf
- Ruter. (2009). *Bybane Fornebu – Skøyen. Statusrapport april 2009*. <http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Ruter. (2010a). *Kollektivtransportløsning på Fornebu*. <http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Ruter. (2010b). *Fornebubanen - Forslag til planprogram*.
<https://www.baerum.kommune.no/Documents/Fysisk%20planlegging,%20kulturminner,%20natur%20og%20n%C3%A6rmilj%C3%B8/Plan-%20og%20byggetjenester/Annonser%20-%20planer/Planprogram/Fornebubanen.pdf/>
- Ruter. (2011a). *Kollektivtrafikkløsning Fornebu. Sluttrapport*. <http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Ruter. (2011b). *Offentlig-Privat Samarbeid (OPS) som mulighet for gjennomføring av Fornebubanen*.
<http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Ruter. (2011c). *K2012:Ruters strategiske kollektivtrafikkplan 2012-2060*. <http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Ruter. (2011d). *Kollektivtrafikkbetjening av Fornebu: Sammendragsrapport*.
<http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Ruter. (2012a). <http://www2.ruter.no/>
- Ruter. (2012b). *Realisering av Fornebubanen gjennom fellesskapsfinansiering*.
<http://www2.ruter.no/verdt-a-vite/om-ruter/Fag-og-publikasjoner/rapporter-og-dokumenter/>
- Samferdselsdepartementet. (1999a). *Silingsrapport for banebetjening av Fornebu*. [ikke digitalt tilgjengelig].
- Samferdselsdepartementet. (1999b). *Stortingsmelding nr.46 (1999-2000): Nasjonal Transportplan 2002-2011*. <http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/19992000/stmeld-nr-46-1999-2000-/14/3/1.html?id=322816>
- Samferdselsdepartementet. (2001). *Pressemelding nr. 86 (2001): Samferdselsminister Terje Moe Gustavsen: Kollektivtransport for Fornebu*.
http://www.regjeringen.no/nb/dokumentarkiv/Regjeringen-Stoltenberg-I/sd/Nyheter-og-pressemeldinger/2001/samferdselsminister_terje_moe_gustavsen-.html?id=246018
- Sekretariatet for bytrafikk. (2012). *Fornebubanen*.
<http://www.bytrafikk.no/2012/11/fornebubanen.html>

- Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst. (2000). *Banebetjening av Fornebuområdet – Konsekvensutredning*.
http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter_planer/rapporter/2000/banebetjening-fornebu-konsekvensutrednin.html?id=424496
- Statens vegvesen Akershus & Jernbaneverket region øst. (2001). *Kollektivbetjening av Fornebu - Tilleggsutredning til konsekvensutredning av januar 2000*.
http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/rapporter_planer/rapporter/2001/kollektivbetjening-av-fornebu-tilleggsut.html?id=105617
- Statsbygg. (2012). *Nye Fornebu*. <http://www.statsbygg.no/>
- Stortinget. (1996-1997). *St.prop. nr.63. Innstilling frå finanskomiteen om omprioriteringar og tilleggsløyvingar på statsbudsjettet 1997*. <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Publikasjoner/Innstillinger/Stortinget/1996-1997/inns-199697-295/14/>
- Stortinget. (2005-2005). *St.prop. nr.1. Budsjett Samferdselsdepartementet*.
www.statsbudsjettet.no/upload/Statsbudsjett_2005/.../pdf/sd.pdf
- Stortinget. (2005-2006). *Dokument nr 15:1221 Skriftlig spørsmål fra Jan Tore Sanner (H) og svar fra samferdselsminister Liv Signe Navarsete*. <http://www.stortinget.no/no/Saker-og-publikasjoner/Sporsmal/Skriftlige-sporsmal-og-svar/Skriftlig-sporsmal/?qid=35147>
- Stortinget. (2008-2009). *St.prop. nr.17. Om Oslopakke 3 trinn 2*.
<http://www.regjeringen.no/nb/dep/sd/dok/regpubl/stmeld/2008-2009/stmeld-nr-17-2008-2009-.html?id=549033>
- TØI (Transportøkonomisk Institutt). (2011). *Rapport 1169/2011: Behov for økte midler til kollektivtrafikken i byene?* <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslaget.html>
- TØI (Transportøkonomisk Institutt). (2012). *Rapport 1197/2012: Kollektivtransport i fylkeskommunal regi*. <http://www.ntp.dep.no/2014-2023/planforslaget.html>
- UITP (International Association of Public Transport). (2012). *Public Transport A-Z*.
<http://www.uitp.org/Public-Transport/regional-suburban-railways/index.cfm>
- Yin, R. (2009). *Case study research: design and methods*. Los Angeles: Sage.

7.1 Informantintervjuer

- Informant i Akershus fylkeskommune, Posisjon: Sentral i arbeidet med Fornebubanen
- Informant i Oslo Sporveier / Ruter, Posisjon: Prosjekteier for Fornebubanen
- Informant i Ruter, Posisjon: Medlem i "Plansamarbeidet" - Regional plan for areal og transport i Oslo og Akershus
- Informant i Statens vegvesen (= Informant 1 i Statens vegvesen), Posisjon: Prosjektleder for sentral utredning av baneløsninger til Fornebu.
- Informant 2 i Statens vegvesen, Posisjon: Kollektivkoordinator og saksbehandler for enkelte dokumenter som omhandler baneløsning for Fornebu.

