

**UTFORDRINGER OG RISIKOER KNYTTET TIL
EIENDOMSUTVIKLING I ET TRANSFORMASJONSOMRÅDE. EN
OPPGAVE BASERT PÅ INTERVJU AV FIRE UTVIKLERE I
ØKERNOMRÅDET, OSLO.**

**CHALLENGES AND RISKS ASSOCIATED WITH PROPERTY DEVELOPMENT IN A
TRANSFORMATION AREA. A THESIS BASED ON INTERVIEWS OF FOUR
DEVELOPERS IN THE AREA OF ØKERN, OSLO.**

HENRIETTE ASPAAS MARTENS

UNIVERSITETET FOR MILJØ- OG BIOVITENSKAP
INSTITUTT FOR LANDSKAPSPANLEGGING
MASTEROPPGAVE 30 STP. 2010



Forord

Denne oppgaven avslutter mine 2 år som masterstudent på masterstudiet i Eiendomsutvikling ved Universitetet for miljø- og biovitenskap på Ås. Utarbeidelsen av denne oppgaven har vært mitt hovedemne våren 2010 og består av 30 studiepoeng. Oppgaven er en undersøkelse av eiendomsutvikleres opplevde utfordringer og risikoer ved utvikling av eiendom i transformasjonsområdet Økern i Oslo.

Ideen til oppgaven fikk jeg etter samtale med min veileder, Håvard Steinsholt, og biveileder, Eirik Wannebo, høsten 2010. Jeg vil rette en stor takk til alle som har hjulpet meg igjennom oppgaven på ulike måter. Spesielt takk til representantene ved henholdsvis Vital Eiendom, Hasle Utvikling, Selvaag og Steen & Strøm som tok seg tid til å møte meg og fortelle om prosjektene og prosessen de har vært igjennom så langt. Takk til Håvard Steinsholt som har gitt meg veiledning gjennom arbeidet med oppgaven.

Takk til mine foreldre som har støttet meg gjennom hele prosessen.

Asker den 07.05.2010

Henriette Martens

Sammendrag

I den senere tid har private aktører blitt sentrale i utvikling av byer og tettsteder. Dereguleringen av bolig- og kredittmarkedet på 80-tallet bidro til at markedskreftene ble rådende og fall i boligmarkedet førte til en kommunal tilbaketrekning fra eiendomsmarkedet. Private aktører tok i større grad over kommunens tidligere rolle og ble initiativtagere. I dag legger kommunen til rette på overordnet nivå gjennom kommuneplaner og private aktører står for de fleste innsendte reguleringsforslag. Videre skaper endrede næringsforutsetninger nye muligheter for utvikling i områder som på et tidligere tidspunkt har vært sterkt preget av industri. Dette, sammen med en beslutning om at markagrensen i Oslo skal holdes fast, betyr at utvikling i Oslo må skje gjennom fortetting i eksisterende by og transformasjon av tidligere industridominerte områder.

I 2004 vedtok Oslo kommune en kommunedelplan for Økernområdet som tar sikte på transformasjon fra industri til bolig og næring. Omfattende infrastrukturtiltak i regi av Statens vegvesen ble igangsatt for å skape økt trafikksikkerhet og bedre trafikkavvikling, for å redusere støy og forurensning for beboere, og for å tilrettelegge for nærings- og boligutvikling i tråd med kommunedelplanen for Økern.

Økern er et område i Oslo ytre by øst som er sterkt preget av store veianlegg og av industrivirksomhet i forskjellig skala. Økernområdet karakteriseres som et ikke-sted eller Oslos bakgård. Industrivirksomheten er på flyttefot og nå som kommunen på overordnet nivå har tilrettelagt for transformasjon av området er det mange aktører som viser interesse for dette. Området har for øvrig god biltilgjengelighet og et godt kollektivtransporttilbud. Flere aktører har planer til behandling hos Plan- og bygningsetaten.

Eiendomsutvikling er en virksomhet som innebærer stor grad av økonomisk risiko og i transformasjonsområder er risikoen større enn ellers. Oppgaven har fokus på å belyse opplevde utfordringer og risikoer knyttet til eiendomsutvikling i transformasjonsområdet Økern. Videre er det fokus på hvordan de enkelte risikotypene kan reduseres og hva som har gjort Økern til et attraktivt satsingsområde. Jeg har også sett etter likheter og forskjeller ved utvikling på Økern sammenlignet med Nydalen og Ensjø. Oppgaven er basert på samtaler med Hasle Utvikling, Steen & Strøm, Selvaag og Vital Eiendom, alle med utviklingsprosjekter i Økernområdet.

Det kommer frem at utviklerne har stått overfor flere utfordringer. Flertallet har kommet kort i prosessen, men så langt er det spesielt to risikotyper som er fremtredende, henholdsvis reguleringsrisiko/politisk risiko og markedsrisiko. Til disse risikotypene er de største opplevde utfordringene knyttet til sektorinteresser og strøkspreg.

De ulike risikotypene kan imidlertid reduseres gjennom ulike grep. Reguleringsrisikoen er eksempelvis betydelig redusert grunnet beslutninger om utbygging og byutvikling i overordnede planer. Videre reduseres risikoen der planområdet kun har én grunneier, der utvikler har en lite kontroversiell plan, der det er god dialog mellom utvikler og offentlige etater og hvor utvikler har løpende avkastning på eiendommen gjennom reguleringsprosessen. Finansieringsrisikoen reduseres eksempelvis der utviklingselskapet er i privat eie og/eller hvor det er inngått opsjonsavtale om kjøp av tomtearealer. Videre er markedsrisikoen forsøkt redusert eksempelvis gjennom selskapsdannelse med andre, forhåndssalg/utleie, etappevis utbygging og gjennom å tilføre prosjektet noe ekstra, samt massiv satsing på markedsføring. Produksjonsrisikoen reduseres blant annet gjennom å ha inngått samarbeid med entreprenører. Lite nabolagsproblematikk virker også reduserende på produksjonsrisikoen ved at protester knyttet til utbyggingsprosessen blir liten.

Økern har vist seg å være et attraktivt område for eiendomsutviklerne grunnet beslutninger om utvikling i overordnede planer og grunnet planer om opprustning av infrastrukturen. Videre er nærheten til Oslo sentrum, god kollektivdekning og forventet økning i befolkningsveksten av betydning.

Summery

In recent years private companies have been central to the development of cities and towns. Prevailing market forces and decline in the housing market forced municipalities to withdraw from the real estate market in the 80s, due to the deregulation of the housing and credit markets. Private companies have, to a great extent, taken over the municipality's role as initiator. Today the municipalities facilitates on the overall level through municipal plans. Furthermore, structural changes in the secondary industry create new development opportunities in areas heavily affected by such business. This, together with the decision of keeping the green belt around Oslo fixed, indicate that further development must be achieved through densification of the existing city and transformation of former industrial-dominated areas.

In 2004 the City of Oslo approved a municipal sector plan aimed at transforming the industrial area of Økern to accommodate the increasing need for residential and commercial expansion. The Public Roads Administration initiated extensive infrastructural efforts to ensure road safety and improve the flow of traffic, to reduce noise and pollution for residents, and to facilitate commercial and residential development in line with the governed plan.

Because of its dense manufacturing industry and cluster of roads, the district of Økern is often thought of as a somewhat unappealing area. However, with the majority of this industry now relocating for economic reasons, and as a result of the City's decision to approve the proposed transformation, several developers are already showing great interest in the area. Økern is easily accessible by car and has a good public transportation system – both highly attractive aspects as well.

Property development in general involves a high degree of financial risk. Areas undergoing complete transformations can prove to be even dicier prospects. This thesis focuses on the challenges and risks associated with the property development in such an area - the district of Økern. Moreover, it explores ways to reduce the potential risk factors. I have also compared the ongoing development of Økern to the expansion of similar districts, such as Nydalen and Ensjø. The thesis is based on conversations with Hasle Utvikling, Steen & Strøm, Selvaag and Vital Eiendom – all developers invested in the district of Økern.

The developers have been faced with a number of challenges. So far there are two particular types of risks that is prominent; regulatory / political risk and market risk. The greatest experienced challenges for these two types of risks are related to sectoral interests and Økern's image.

There are ways to reduce the different types of risks. Regulatory risk is significantly reduced due to decisions about transformation and urban development in the overall plans. This risk will also be reduced in areas with only one landowner. Noncontroversial plans, good dialogue between developer and municipal agencies and / or current return on the property throughout the regulatory process seems to reduce some risk as well. Companies can reduce some financing risk if privately owned and also if they have entered into an option agreement to purchase land. The developers attempt to reduce market risk through company formations, pre-sales/rental, phased development and / or by adding some cultural aspect to the project giving the project some sort of added value. By entering a partnership with a construction company the developers reduce risk related to production.

Økern has proven to be an attractive area to property developers due to the City's overall plans to promote new development and upgrade the existing infrastructure. Also factored in is the area's proximity to downtown, its extensive network of public transit and the expected boost in population growth.

Innholdsfortegnelse

Forord	1
Sammendrag	2
Summery	4
Figurliste.....	10
1. Innledning.....	12
1.1 Aktualitet	12
1.2 Teori.....	13
1.2.1 Reguleringsrisiko	13
1.2.2 Finansieringsrisiko	13
1.2.3 Markedsrisiko	13
1.2.4 Produksjonsrisiko.....	14
1.2.5 Risikohåndtering	14
1.3 Problemstilling.....	15
1.4 Avgrensning.....	15
1.5 Metode	16
1.6 Fremstilling.....	17
2. Beskrivelse av området	18
2.1 Beliggenhet.....	18
2.2 Avstand til sentrum.....	18
2.3 Historikk	20
2.3.1 Områdets historiske utvikling	20
2.3.2 Arealplaner.....	22
2.4 Dagens situasjon	23
2.4.1 Områdets karakter	23
2.4.2 Oppdeling av området (barrierer)	24
2.4.3 Veiforbindelser	24
2.4.4 Kollektivtransport	25
2.4.6 Kommunedelplan (KDP)	25
3. Prosjekter under planlegging/utvikling i området	29
3.1 Utviklingsprosjekter i området	29
3.2 Rv. 150 Ring 3 Ulven - Sinsen	31
3.2 Direkte konsekvenser av nytt veianlegg.....	33
3.2.1 Bilbelastning/trafikkforhold.....	33
3.2.2 Luft- og støyforurensning	33
3.3 Økernveien med R7 og R11	34

3.4 Kollektivtransportutvidelse (Lørensvingen).....	35
3.5 Hasle Utvikling – Arcus-eiendommen	36
3.5.1 Bakgrunn.....	36
3.5.2 Eierforhold	36
3.5.3 Gjeldende regulering.....	36
3.5.4 Lokalisering og arealbruk	37
3.5.5 Visjon.....	38
3.5.6 Planer	38
3.6 Steen & Strøm – Økern Sentrum	42
3.6.1 Bakgrunn.....	42
3.6.2 Eierforhold	43
3.6.3 Gjeldende regulering.....	43
3.6.4 Lokalisering	43
3.6.5 Visjon.....	44
3.6.6 Planer	45
3.7 Selvaag – Lørenbyen	46
3.7.1 Bakgrunn.....	46
3.7.2 Eierforhold	47
3.7.3 Regulering.....	47
3.7.4 Lokalisering	47
3.7.5 Visjon.....	48
3.7.6 Lørensvingen.....	48
3.7.7 Status.....	48
3.8 Vital Eiendom – Lørenveien 55-65	49
3.8.1 Bakgrunn.....	49
3.8.2 Eierforhold	50
3.8.3 Gjeldende regulering.....	50
3.8.4 Lokalisering	50
3.8.5 Visjon.....	51
3.8.6 Planer	51
3.8.7 Status.....	51
4. Eiendomsutvikleres beskrivelser.....	52
4.1 Hasle Utvikling AS ved daglig leder Geir Inge Juriks	52
4.1.1 R-7.....	52
4.1.2 Strøspreg, strøksrykte og identitet	54
4.1.3 Handel	55
4.1.4 Utnyttelse	56

4.1.5 Kvalitetsheving	56
4.2 Steen & Strøm Norge AS ved Henrik Larsen, direktør for kommersiell utvikling.....	57
4.2.1 Strøkspreg	57
4.2.2 Knutepunkt, befolkningsvekst og handel.....	57
4.2.3 Utfordringer	59
4.3 Selvaag Bolig AS ved Petter Cedell, direktør for eiendomsinvesteringer	60
4.3.1 Bakgrunn.....	60
4.3.2 Én grunneier.....	60
4.3.3 Privat eier	61
4.3.4 Strøkspreg	61
4.3.5 KDP.....	62
4.3.6 Byantikvar.....	62
4.3.7 Samferdselsetaten	63
4.3.8 Lørensvingen.....	63
4.3.9 Added value	64
4.3.10 Spydspiss.....	64
4.3.11 Næringsvel	64
4.3.12 Andre aktørers planer.....	64
4.3.13 Andre utfordringer	65
4.4 Vital Eiendom AS ved prosjektsjef Jorunn Grøntveit	65
4.4.1 Kommunen, føringer og Vitals planer	65
4.4.2 Naboeiendommer, handel og KU.....	66
4.4.3 Alternative formål	67
4.4.4 Politiske prosesser.....	67
4.4.5 Marked, tidsaspekt og rekkefølge	67
5. Risiko, potensial og utfordringer for eiendomsutviklernes prosjekter	70
5.1 Potensial.....	70
5.2 Utfordringer knyttet til reguleringsrisiko	72
5.3 Utfordringer knyttet til finansieringsrisiko	76
5.4 Utfordringer knyttet til markedsrisiko	76
5.5 Utfordringer knyttet til produksjonsrisiko	78
5.6 Faktorer som har redusert risikoen og utfordringene for utviklerne på Økern.....	80
5.7 Noen likheter/forskjeller:.....	84
5.7.1 Transformasjon (Nydalen og Ensjø).....	84
5.7.2 Overordnede planer.....	85
5.7.3 Grunneiere.....	86
5.7.4 Nabolagsproblematikk	86

5.7.5 Sektorinteresser	87
5.7.6 Sosiale aktiviteter og virksomheter.....	88
5.7.7 Lokalisering	88
5.7.8 Rekkefølgebestemmelser	88
5.7.9 Industri og strøkspreg.....	89
6. Avslutning	90
6.1 Oppsummerende konklusjon	90
6.2 Refleksjoner.....	95
Kildeliste	96

Vedlegg

- 1: Intervju/spørreguide Hasle Utvikling, Steen & Strøm, Selvaag og Vital Eiendom
- 2: Plankart Oslo 1949
- 3: Plankart Oslo 1960
- 4: Plankart Oslo 1976-1985
- 5: Gjeldende regulering februar 2010
- 6: Kommunedelplan for Økernområdet

Figurliste

Figur 1 Oversiktskart over Økernområdet.	18
Figur 2 Bydelskart over Oslo. Sort punkt: Økernkrysset, blått punkt: Majorstua, brunt punkt: Oslo S. Dagens bydelsgrenser: rød linje. Kilde: Plan- og bygningsetaten	20
Figur 3 Utsnitt av området fra plankart over Oslo. Fra v. plankart av 1949, plankart av 1960 og plankart av 1976-1985. Plankartene viser hvilke formål området er avsatt til i de tre periodene. Oransje i første bilde tilsvarer lilla i de to andre og viser til industriformål. Gult er boligformål, grønt er friområder. Fullstendig plankart ligger i vedlegg. Kilde: Plan- og bygningsetaten	22
Figur 4 Ortofoto av det overordnede planområdet.....	23
Figur 5 Kollektivtilbud 2009. Grønne prikker angir bussholdeplass. Kilde: Ruter, hentet fra Norsam AS & Rambøll 2009.....	25
Figur 6 Kommunedelplan for Økernområdet, vedtatt i 2004. Plankart i større format følger i vedlegg. Kilde: KDP nr. 15.....	26
Figur 7 KDP Økern - boligutvikling. Guleområder angir eksisterende boliger, oransje områder angir mulig transformasjon fra næring til bolig i tråd med vedtatt KDP. Grønne piler viser sammenhenger som skapes. Kilde: KDP nr. 15.....	27
Figur 8 Oversikt over planområder som er under behandling hos Plan- og bygningsetaten (rødt). Områdene med hhv blått, grønt og lilla omriss er ferdig planbehandlet og bygget/under oppføring.....	29
Figur 9 Oversikt over veianlegget og de ulike entreprisene. Kilde: Statens vegvesen	32
Figur 10 Over: gjeldende regulering for R-7, rundkjøringen til venstre i figuren. Under: Planforslag med nye linjeføringer. Kilde: Saksnr 200905500.....	34
Figur 11 Tiltentk trasé for Lørensvingen, stiplet linje. Kilde: Saksnr 200712437.....	35
Figur 12 Lørensvingen vist i sammenheng med resten av T-banesystemet. Kilde: Saksnr 200712437.....	35
Figur 13 Planområdet innfelt i sort med tilgrensende områder. Kilde: (LOF arkitekter AS) ..	37
Figur 14 3D modell av mulig utvikling i scenario 2. Kilde: (LOF arkitekter AS).....	39
Figur 15 Mulig utnyttelse av området i scenario 2. Kilde: (LOF arkitekter AS).....	40

Figur 16 Adkomstkonsept. Kilde: (Cowi & Norsam AS).....	41
Figur 17 Viser hvem som står som grunneier i planområdet. Blått: Økern Sentrum ANS, gult: Statens vegvesen, oransje: Oslo kommune. Kilde: (Civitas AS et al 2009).....	43
Figur 18 Naboeiendommer med utviklingsplaner, Økern senterområde i midten. Kilde: (Civitas AS et al 2009).....	44
Figur 19 Prinsippskisse reguleringsplan med feltinndeling for formål. Kilde: (Civitas AS et al 2009)	45
Figur 20 Selvaags tomtekjøp på Løren. Kilde: Selvaag.....	47
Figur 21 Lørenbyen inndelt i prosjekter. Kilde: Selvaag.....	48
Figur 22 Planområdet til Vital Eiendom innfelt i rødt.	50
Figur 23 Kart over Oslo-området som viser lokaliseringen av Nydalen, Økern og Ensjø i forhold til hverandre.	85

1. Innledning

1.1 Aktualitet

Det har opp gjennom årene skjedd strukturelle endringer som har hatt betydning for eiendomsmarkedet. Endringen av størst betydning er kanskje dereguleringen av bolig- og kredittmarkedet på begynnelsen av 80-tallet, som bidro til at markedskreftene ble rådende for prissetting. I følge Barlindhaug & Nordahl (2005) er endringer i kommunens rolle som tilrettelegger og tilbyder av byggeklare tomter ikke en uventet følge av dereguleringen av tomte- og boligmarkedene. På slutten av 80-tallet falt boligmarkedet kraftig, noe som førte til store tap på tomter for mange kommuner. Dette førte til en kommunal tilbaketrekning fra markedet og redusert risikoeksponering for kommunene (Barlindhaug & Nordahl 2005). Private aktører tok i større grad over kommunens tidligere rolle og ble initiativtagere. I dag ser vi at det i størst grad er private aktører som står for utarbeidelse av reguleringsforslag. Kommunen legger heller til rette på overordnet nivå gjennom kommuneplan og kommunedelplan, dernest er det opp til private aktører å komme med forslag til regulering og utvikling av tomt innenfor området.

Videre er det i Oslos kommuneplaner besluttet at markagrensen skal holdes fast hvilket betyr at utvikling må skje gjennom fortetting i eksisterende by og transformasjon av tidligere industrideominerte områder. Norsk næringsliv har de siste 40 årene gjennomgått store forandringer. Tradisjonell industri har fått mindre betydning, selektive støttetiltak ble mindre vanlig på 80-tallet, og det ble større fokus på omstilling for å skape et mer lønnsomt næringsliv og fremmet konkurranse i markedet (Ekeland & Raunehaug 2000). Dette har ført til en endret næringsstruktur hvor industrien har blitt lagt ned eller flyttet ut av byene, gjerne til andre land hvor produksjonen er langt billigere enn i Norge.

Endrede næringsforutsetninger skaper nye muligheter for utvikling i områder som på et tidligere tidspunkt har vært sterkt preget av industri. Dette er tilfellet i Økernområdet. Industrien flytter ut og kommunen har lagt opp til transformasjon av området gjennom kommunedelplanen for Økernområdet. Private aktører som eiendomsutviklere har kjøpt store arealer og er i gang med utviklingsplaner. Her kan det ligge en rekke utfordringer og risikoelementer som jeg vil forsøke å belyse gjennom samtaler med fire aktører som har utviklingsplaner i det respektive området.

1.2 Teori

Eiendomsutvikling er en virksomhet som innebærer stor grad av økonomisk risiko. Men der det er risiko ligger også store muligheter for økonomisk gevinst. Barlindhaug og Nordahl deler risiko inn i fire typer, henholdsvis reguleringsrisiko, finansieringsrisiko, markedsrisiko og produksjonsrisiko (Barlindhaug & Nordahl 2005).

1.2.1 Reguleringsrisiko

De legger i begrepet reguleringsrisiko den usikkerhet som er knyttet til innholdet i den endelige reguleringsplanen. Samt den tid og de kostnader som er forbundet med behandling av slike planer. Tiden fra avtale om tomtekjøp til godkjent reguleringsplan kan være lang. Ifølge Barlindhaug kan denne prosessen ta mellom to og ti år. Tidsaspektet er for øvrig en faktor som har stor betydning for alle typene risiko.

1.2.2 Finansieringsrisiko

Risiko knyttet til finansiering er avhengig av flere faktorer. De fleste store utbyggingsprosjekter er lånefinansiert og en økning i lånerenten kan øke finansieringsrisikoen knyttet til tomtekjøpet betydelig. Flere aktører investerer betydelige beløp til konsulenthjelp i forbindelse med reguleringsprosessen. I transformasjonsområder er det også knyttet finansieringsproblemer til investering i infrastruktur.

1.2.3 Markedsrisiko

Markedsrisiko er i den nevnte litteraturen relatert til hva markedet er villig til å betale i fremtiden, når prosjektet står ferdig. Når det gjelder boligutvikling anbefales å gjøre et kvalifisert anslag på fremtidig boliggetterspørsel. Indikatorer som her har betydning er befolkningsutvikling, inntektsvekst, arbeidsledighet og renteforhold. I transformasjonsprosjekter ligger spesielt store utfordringer knyttet til markedsrisikoen. Det nevnes blant annet assosiasjoner knyttet til tidligere aktivitet og bygningsmiljø i området.

1.2.4 Produksjonsrisiko

I produksjonsrisiko legger Barlindhaug og Nordahl kostnader knyttet til kjøp av entreprenørtjenester. Transformasjonsprosjekter kan være spesielt utsatt for produksjonsrisiko i de tilfeller det ligger ønsker eller krav fra det offentlige om bevaring av bebyggelse.

Reguleringsrisiko, finansieringsrisiko, markedsrisiko og produksjonsrisiko er former for risiko som er til stede i alle typer utbyggingsprosjekter, men i ulike grader. I transformasjonsområder anses risikoen å være høy for alle typene.

1.2.5 Risikohåndtering

De forskjellige typene risiko skaper utfordringer for eiendomsutviklere. Videre i litteraturen nevnes måter å håndtere slik risiko på. Eksempelvis nevnes det at finansieringsrisikoen kan reduseres gjennom opsjonsavtaler¹. I slike tilfeller vil det ikke påløpe finanskostnader under reguleringsprosessen. Markedsrisiko kan man redusere ved forhåndssalg av boligenheter. Gjennom selskapsdanning med andre utviklere, byggherrer eller entreprenører kan man dele markedsrisikoen enten fra start av eller for eksempel gjennom syndikering når reguleringsplanen er godkjent. Aktører som kommer inn på dette tidspunktet har redusert reguleringsrisikoen til null men sitter fortsatt med de andre risikoene. Videre nevnes også at man kan legge inn egenskaper i produktet som øker salgsprisen og dermed redusere noe av markedsrisikoen, et eksempel er kulturaktiviteter (Barlindhaug & Nordahl 2005). Noe av reguleringsrisikoen reduseres der det ligger til grunn beslutninger om utbygging og byutvikling i plandokumentene.

¹ Med opsjonsavtale menes her en avtale mellom en grunneier og en eiendomsutvikler om utvikling av en eiendom, med en rett for utvikleren til å kjøpe eiendommen

1.3 Problemstilling

Jeg ønsker med oppgaven å kartlegge og registrere utfordringer og risikotyper, og strategier for å redusere eller å omgå disse.

Hovedproblemstillingen for oppgaven er som følger:

- Hvilke utfordringer og risikoer er fremtredende på Økern og hvordan håndterer utviklerne på Økern de nevnte typene risikoer?

Hovedproblemstillingen kan jeg dele opp i underproblemstillinger. De er som følger:

- Hvilket potensial ligger til grunn for utvikling på Økern?
- Hvilke utfordringer knytter seg til reguleringsrisiko?
- Hvilke utfordringer knytter seg til finansieringsrisiko?
- Hvilke utfordringer knytter seg til markedsrisiko?
- Hvilke utfordringer knytter seg til produksjonsrisiko?
- Hvilke faktorer har redusert de nevnte risikoelementene og utfordringene for utviklerne på Økern?
- Hvilke risikoelementer/typer synes å være spesielt fremtredende?
- Finnes det noen likheter og forskjeller ved utvikling på Økern knyttet til utfordringer i forbindelse med utvikling andre steder, eksempelvis Nydalen og Ensjø?

1.4 Avgrensning

Oppgaven avgrenses ved å se utfordringer og risikoer fra utviklers perspektiv. Infrastruktur er av svært stor betydning i området generelt sett, men vil ikke være et hovedfokus i oppgaven. Planene til Statens vegvesen vil likevel få en kort gjennomgang. Fokus vil være større der veianlegg har hatt en spesiell betydning for utviklerne jeg har vært i kontakt med. Dette gjelder infrastruktur knyttet til veianlegg. Annen infrastruktur utelukkes. Fokuset vil være på utfordringer som har vært av stor betydning for utviklerne.

Organisering av kommunen og det offentlige blir ikke en del av denne oppgaven. For øvrig vil det så vidt nevnes i forbindelse med en sammenligning med Ensjøutbyggingen i kapittel 5.7.5.

1.5 Metode

I oppgaven er det benyttet en kvalitativ tilnæringsmetode, en metode for innhenting av opplysninger hvor man konsentrerer seg om få objekter. Datainnsamlingen har foregått gjennom semistrukturerte intervjuer eller samtaler med eiendomsutviklere i undersøkelsesområdet. Det er også benyttet saksdokumenter fra Plan- og bygningsetaten knyttet til de enkelte prosjektene for å få inngående kunnskap om prosjektene og status.

Undersøkelsen bygger på erfaringene til fire forskjellige aktører og deres prosjekter i Økernområdet. Intervjuobjektene representerer henholdsvis Hasle Utvikling (Höegh Eiendom), Steen & Strøm, Selvaag og Vital Eiendom. Ikke alle har kommet like langt i prosessen. Bakgrunnen for at de nevnte aktørene ble valgt var deres lokalisering i området i forhold til hverandre. Jeg ble i startfasen tipset om Hasle Utvikling og de ble derfor mitt utgangspunkt i området og et utgangspunkt for valg av de andre aktørene.

Det tas ikke sikte på å produsere generelle sannheter, men heller å belyse utviklernes erfaringer knyttet til utvikling i det respektive området.

I vedlegg ligger spørsmålspunkter som ble brukt som utgangspunkt for samtalene. De er ikke fulgt slavisk eller nødvendigvis stilt på den måten de står oppført da det fra min side var fokus på å holde en mer naturlig samtale.

Mulige feilkilder ved denne metoden og undersøkelsen er at intervjuobjektene mine ikke er gitt anonymitet slik at noe informasjon trolig holdes tilbake. Det er en mulighet for at spørsmålene mine har berørt emner som har preg av forretningshemmeligheter eller konfidensiell informasjon slik at den informasjonen jeg har fått ikke er fullstendig eller at den har blitt noe ”pyntet”. Økonomiske forhold og forhold knyttet til finansiering har det for øvrig vært vanskelig å få informasjon om. Til tross for dette er finansieringsrisiko tatt med som en del av en problemstilling i oppgaven.

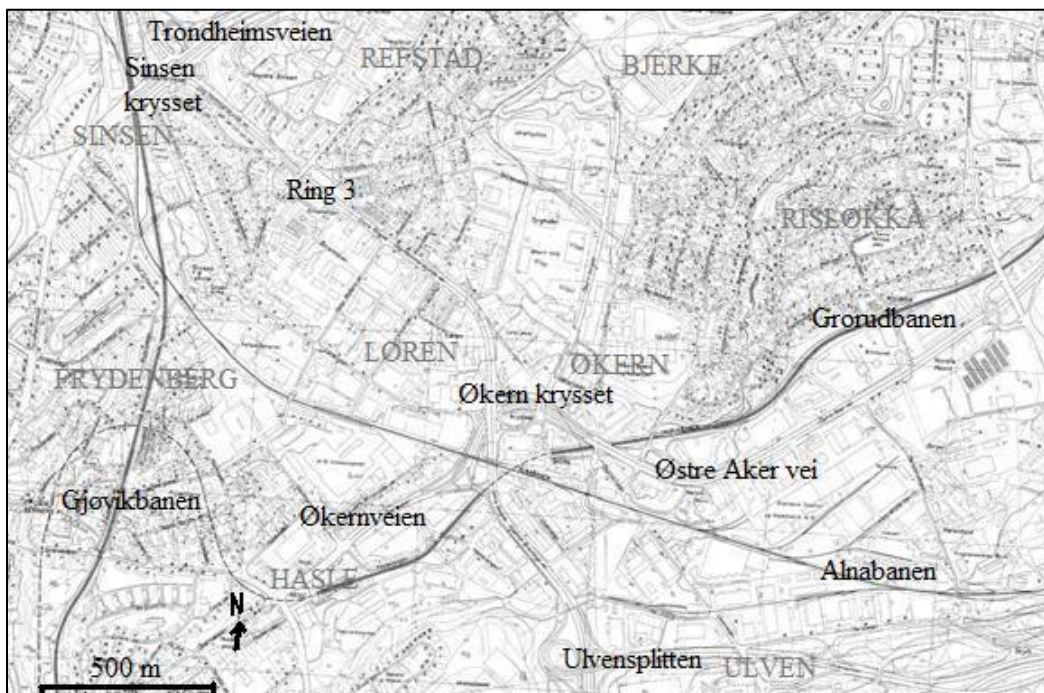
1.6 Fremstilling

Oppgaven er delt inn i seks kapitler. Innledningskapitlet presenterer oppgaven for leseren gjennom aktualitet, teori knyttet til risikoelementer, problemstilling, avgrensning og metode. Dette for å bringe klarhet i oppgavens perspektiver, begrensninger og hva forfatter setter fokus på i oppgaven. Kapittel 2 gir en beskrivelse av Økernområdet, både historisk sett og ut fra dagens situasjon. Kapittel 3 gir en beskrivelse av prosjektene som er under planlegging/utvikling i Økernområdet. Videre i kapittel 4 blir leseren presentert for utviklernes erfaringer med utvikling i det respektive området. Kapittel 5 er drøftelseskapitlet. Kapitlet bygger på kapittel 4 og dels kapittel 3 og søker å tydeliggjøre hva som gjør Økern til et attraktivt utviklingsområde (potensial), hvilke utfordringer som knytter seg til de ulike risikotypene nevnt innledningsvis, hvilke faktorer som eventuelt har redusert disse, samt å se om det finnes likheter eller forskjeller ved utvikling i andre områder. Oppgaven avsluttes med kapittel 6, som gir et kort oppsummerende svar på de skisserte problemstillingene fra kapittel 1, samt noen refleksjoner.

2. Beskrivelse av området

2.1 Beliggenhet

Det overordnede området for oppgaven/undersøkelsen strekker seg fra området mellom Sinsenkrysset i vest til Ulvensplitten i sør i Oslo. Området ligger på østkanten av Oslo, kalt ytre by øst. Videre ligger hoveddelen av det respektive området i to av Oslos bydeler, henholdsvis bydel Bjerke og bydel Grünerløkka. Bydel Bjerke avgrenser området fra Sinsenkrysset og sørover langs Dag Hammarskjølds vei og videre langs Hjalmar Brantings vei til Ulvensplitten, altså langs Ring 3 fra Sinsenkrysset til Ulvensplitten (figur 1). Nord for denne bydelsgrensen er bydel Bjerke som grenser til bydel Grünerløkka sør for Ring 3. Økern er situert innenfor bydel Bjerke. Hasle derimot ligger i bydel Grünerløkka og grenser til bydel Bjerke.



Figur 1 Oversiktskart over Økernområdet.

2.2 Avstand til sentrum

Økernområdet ligger i forholdsvis kort avstand til Oslos mer sentrale deler. I luftlinje er det en avstand på ca 3,5 km fra Økernkrysset til Oslo Sentralbanestasjon (Statens kartverk). Til

sammenligning er avstanden fra Majorstua² til Oslo S ca 3 km, se figur 2. Med bil er avstanden henholdsvis 5,2 km og 4,8 km, og beregnet tidsbruk er 6 minutter fra Økern til Oslo S mot 5 minutter fra Majorstua (Gulesider). T-banen fra Økern til Jernbanetorget/Oslo S tar 9 minutter, mens samme reise fra Majorstua tar 5 minutter (Trafikanten). Avstand til Oslofjorden i luftlinje 3,4 km, da med Bjørvika som utgangspunkt. Avstand til slottet 4,3 km. Nydalen ligger i samme avstand til Oslo S og Slottet, men 4,5 km fra Oslofjorden ved Bjørvika. Avstand til marka fra Økern er ca 3-4 km.

² Majorstua brukes som sammenligning da Majorstua karakteriseres for å være et attraktivt sted både å bo og arbeide i Oslo.



Figur 2 Bydelskart over Oslo. Sort punkt: Økernkrysset, blått punkt: Majorstua, brunt punkt: Oslo S. Dagens bydelsgrenser: rød linje. Kilde: Plan- og bygningssetaten

2.3 Historikk

2.3.1 Områdets historiske utvikling

I tiden etter krigen og frem til i dag har det vært en utvikling som har forandret strøkskarakteren betydelig i området rundt Hasle og Økern. Frem til 70-tallet var det spesielt to faktorer som bidro til de store omveltningene. Det ene var en betydelig boligreisning, det

andre var en omfattende utbygging av industri og annen næring og tilsvarende økning i antall arbeidsplasser (Haugholt et al. 1975). Samtidig som dette skjedde kom t-banen som knyttet området nærmere byen, samtidig som at veiene ble flere og bedre.

Før denne tid var området Økern-Hasle et distriktsområde preget av åpne landskap og gårder. I 30-40 årene var bydelen å betrakte som en forstad. Bydelen var en landkommune med gårdsbruk, samt at mange som bodde i området hadde sin arbeidsplass i byen. Innimellom bebyggelsen var det spredt industrivirksomhet. Industrivirksomheten i området ble fra 1850 årene dominert av teglproduksjon og steinhoggervirksomhet. Fra 1919 var Standard Telefon og Kabelfabrik AS (senere Alcatel, i dag nedlagt i Oslo) den dominerende industriarbeidsplassen i distriktet (Jacobsen & Petterson). Andre større industribedrifter i området var Vinmonopolet AS (fortsett eksisterende under navnet Arcus), Fellesslakteriet (i dag hovedkontoret til Nortura), Møllers tranfabrikk (fortsett eksisterende) og Jordans børstefabrikk (utflyttet), for å nevne noen. Bedriftene rykket for alvor frem i bydelen etter frigjøringen i 1945 og industrireisningen pågikk fortsatt på slutten av 70 tallet. Tyngdepunktet i lokaliseringen finnes i et belte som tilnærmet følger Alnabanens trasé gjennom bydelen (Haugholt et al. 1975). Økernsenteret ble åpnet i 1969 og karakteriseres som et landemerke i området.

Utviklingen av næringsvirksomheten skapte et trafikkmessig press i distriktet. Hovedtyngden av biltrafikken og veitransporten følger gjennomfartsårene Trondheimsveien, Ring 3, Økernveien fra Tøyen til Økernkrysset, Østre Aker vei nordøstover fra Økernkrysset og Grenseveien (Haugholt et al. 1975). Tidlig i 50-årene begynte veinettet å skifte karakter. Den største store forandringen skjedde med Trondheimsveien. Store Ringvei (Ring 3) mellom Sinsen og Økern ble bygget på begynnelsen av 60-tallet. Deretter fulgte Østre Aker vei. Den største forandringen foregikk imidlertid i Økernkrysset. Flere veier støtte sammen i Økernkrysset fra gammelt av. Blant annet Ulvenveien, Lørenveien, Økernveien og Risløkkeveien. På begynnelsen av 60-tallet ble det planlagt en trafikkmaskin i krysset som ifølge Haugholt et al forandret mye av strøkets karakter.

2.3.2 Arealplaner



Figur 3 Utsnitt av området fra plankart over Oslo. Fra v. plankart av 1949, plankart av 1960 og plankart av 1976-1985. Plankartene viser hvilke formål området er avsatt til i de tre periodene. Oransje i første bilde tilsvarer lilla i de to andre og viser til industriformål. Gult er boligformål, grønt er friområder. Fullstendig plankart ligger i vedlegg. Kilde: Plan- og bygningssetaten

Generalplanen for Oslo av 1949 viser at store deler av området for undersøkelsen var avsatt som industristrøk (oransje). Spesielt gjeldene syd for Ring 3, rundt Økernkrysset og videre syd for Østre Aker vei, se figur 3. Spesielt dominerende er industrien avsatt langs Alnabanen (stiplet linje gjennom området). Nord for Grorudbanen (heltrukket sort linje) er mye areal avsatt til bolig (gult). Dette er også gjeldene nord for Ring 3 og nord for Sinsenveien. Fortsatt er det mye grøntareal syd i området, like syd for dagens Ulvensplitt.

Det er noen endringer i arealplanen for 1960 (midten). Noe av grøntområdet syd for dagens Ulvensplitt er her avsatt til bolig og vi ser en utvidelse av industriområdet (lilla) mellom Grorudbanen og Østre Aker vei samt området syd for Østre Aker vei. Videre er området der Økernsenteret er situert lagt inn i planen og avsatt til ”sentrum, forretningsbebyggelse” (brunt, senere blått i planen for 1976-85). Til forskjell fra planen av 1949 er det i 1960 avsatt områder for offentlige formål (svakt grått), dette er områder blant annet for Aker sykehus og Økern pleiehjem. Det er ingen endringer av særlig betydning i fylkes- og generalplanen for 1976-85, noe mer areal er avsatt til offentlige formål (rødt).

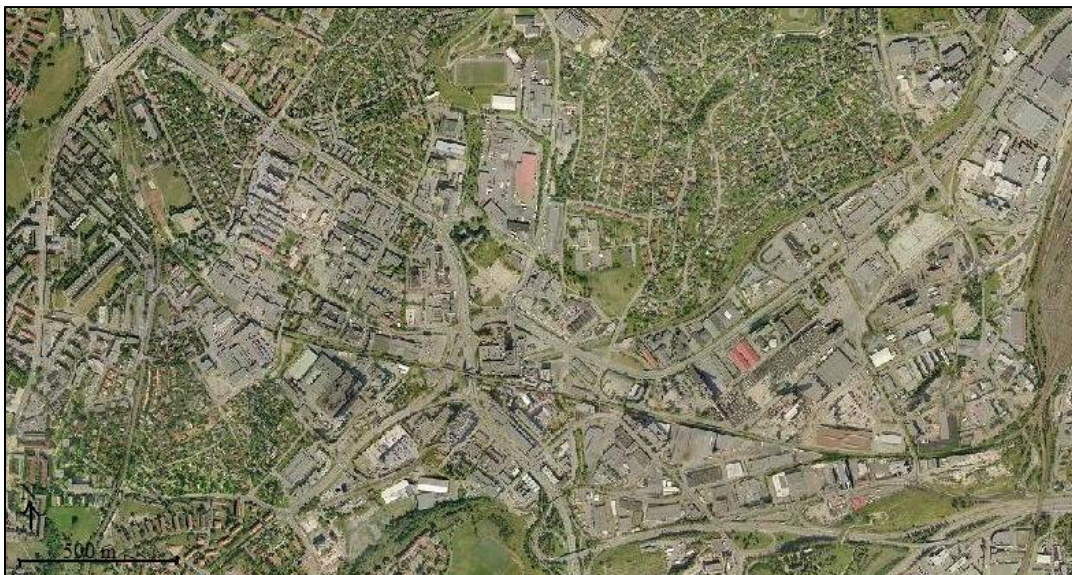
En oversikt over gjeldende regulering for deler av området finnes i vedlegg. For en sammenligning med arealplanene over henvises til arealdelen i kommunedelplanen for Økernområdet, figur 6 i kapittel 2.4.6.

2.4 Dagens situasjon

2.4.1 Områdets karakter

Området omkring Økern er i stor grad preget av å være et gammelt industride dominert område, hvor de opprinnelige landskapstrekk har blitt visket ut over tid. Området fremstår som uryddig og er preget av store veianlegg (Sak 27/08). Området har fra flere hold blitt betegnet som Oslos bakgård eller et ”ikke-sted”. Mye grunnet det eksisterende Økernkrysset som gir området et preg av å være situert i et veikryss. Dagens bebyggelse på Økern fremstår som fragmentarisk og uensartet. Det befinner seg mye ”ymse” i området. Alt fra fabrikker, småindustri og en gros, kjøpesenter i høyblokk, kontorbygg til bolig og villabebyggelse. Ved Økern sentrumsområde markeres bebyggelsen av høyhuset ved dagens kjøpesenter.

Lenger nord mot Sinsenkrysset, vest for Sinsenveien fremtrer området som grønt og frodig, mens området mot øst får en gråere karakter grunnet industrilandskapets store betong og asfaltflater (figur 4). Grønt og frodig fremtrer også områdene nord for Østre Aker vei og nord for Ring 3, syd for Trondheimsveien. I området Løren var arealtilgang, vei- og sportilknytning til Alnabanen lokaliseringpreferanser for industri og næring (Saksnr 200309685). Utviklingen og etableringen skjedde punktvis og dette er i dag med på å gi området dets karakter og identitet.



Figur 4 Ortofoto av det overordnede planområdet.

Videre er områdets karakter knyttet til homogene enkeltområder med enhetlig bebyggelsesstruktur og identitet. Dog har det bebygde landskapet blitt avgrenset og oppsplittet av tunge samferdselsstrukturer som veier og banetraséer, deriblant Alnabanen.

2.4.2 Oppdeling av området (barrierer)

Det er fysiske stengsler i området som stykker opp landskapet og vanskeliggjør fremkommeligheten. Et eksempel er jernbanen og t-banen. Både Alnabanen, Gjøvikbanen og Grorudbanen splitter opp området der traséen går. Det er forholdsvis enkelt å krysse der det er lagt til rette med bro og under/overganger, men å komme seg over til den andre siden eller til nabotomten der overgang ikke eksisterer er et stort problem, muligheten er ikke tilstedeværende. Videre skaper store veisystemer slik som Ring 3 med Økernkrysset barrierer, både i forhold til landskapet og naboskapet. Lokale veier som tidligere ledet direkte ut på dagens Ring 3 ble stengt av grunnet sikkerhetsmessige hensyn. Det eksisterer mange blindveier i området i dag, spesielt i tilknytning til de nevnte fysiske hindringer. Flere store eiendommer i området er omkranset av høye gjerder og murer som på mange måter skaper barrierer i nabolaget.

2.4.3 Veiforbindelser

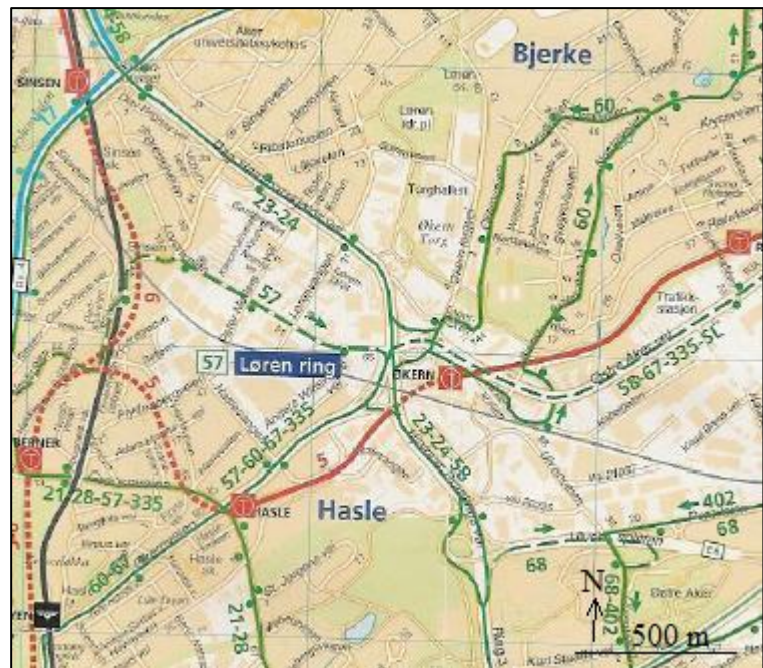
Det er god biltilgjengelighet i området. Økern karakteriseres som et regionalt knutepunkt i det overordnede veinettet. Viktige innfartsårer er Østre Aker vei fra nord. I Økernkrysset kobles Østre Aker vei på Ring 3 som er ytterste fordelingsåre omkring Oslo. Ring 3 knytter hele byen sammen på tvers fra Lysaker i vest til Ryen i øst. Østre Aker vei videreføres mot sentrum i Økernveien, en samlevei inn mot sentrum av Oslo. Fra Sinsenkrysset kan man følge Trondheimsveien, riksvei 4-forbindelsen, mellom sentrum og nordover mot Gjøvik. Lengre øst har Ring 3 forbindelse med E6 nordover i Ulvensplitten.

Internt i områdene er veisystemet til dels vanskelig orienterbare. Eksistensen av mange blindveier og mangel på tverrforbindelser gjør det lokale veinettet vanskelig å lese. Dette er spesielt gjeldende for området bak Økernsenteret, i området rundt Økern næringspark. Men også i noe grad gjeldende for Løren og Hasle.

Økern sies i dag å være en flaskehals. Hovedveiene i området har høy trafikkbelastning, spesielt i rushtidene, og sammenblandingen med lokaleveinett og hovedveinett skaper store trafikale problemer. Ifølge trafikkanalysen gjort for Økern sentrum er sammenblandingen av lokal- og hovedveinett en begrensning for videre byutvikling i området (Norsam AS & Rambøll 2009).

2.4.4 Kollektivtransport

Økernområdet har god kollektivbetjening per dags dato. Området har to t-banestasjoner, Økern- og Hasle t-banestasjon, som betjenes av Grorudbanen med 8 avganger i timen, en frekvens på 7,5 minutt. I tillegg til bane betjenes området av buss. Hovedforbindelsene er bussruter som går Sentrum – Groruddalen langs Økernveien og Østre Aker vei og bussruter som går langs Ring 3. I 2006 fikk Lørenområdet en lokal bussforbindelse;



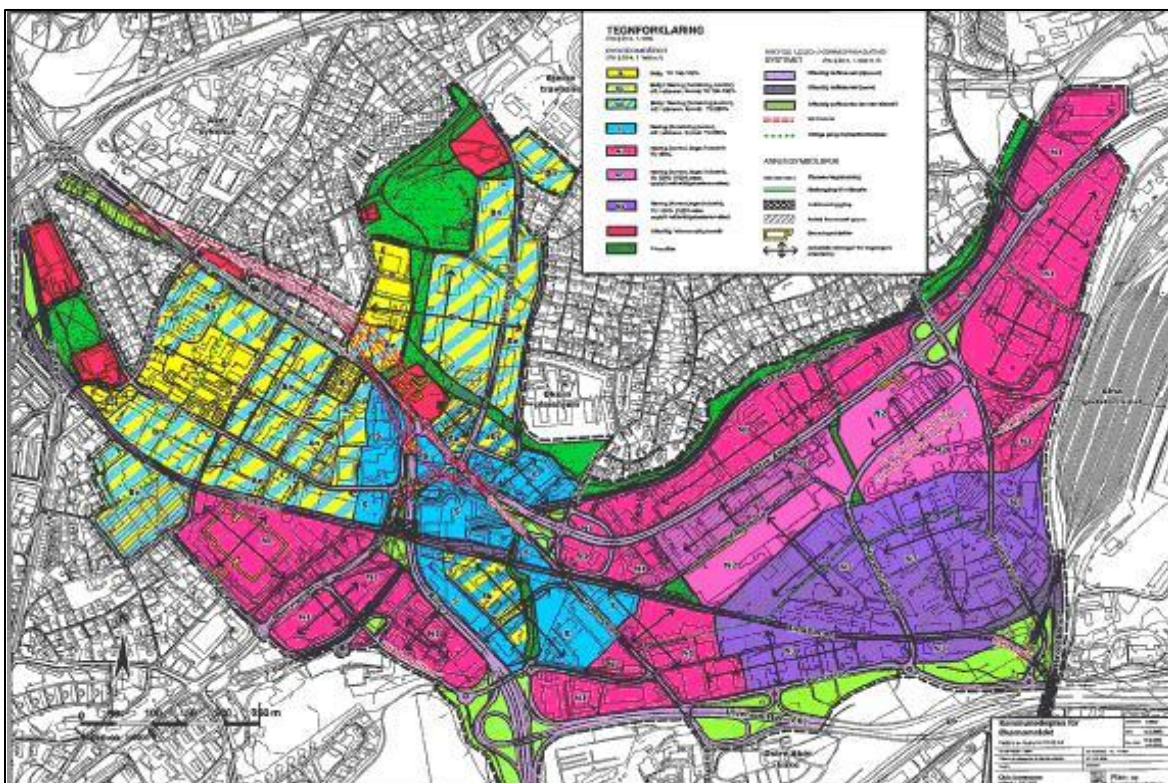
Figur 5 Kollektivtilbud 2009. Grønne prikker angir bussholdeplass. Kilde: Ruter, hentet fra Norsam AS & Rambøll 2009.

Lørensvingen. En etterlengtet forbindelse da dette området manglet dekning og stod i fare for å bli ensidig bilbasert med tanke på videre utvikling av området (Saksnr 200309685). I tillegg er det ekspressruter og flybuss langs Ring 3 og Østre Aker vei. I tillegg til god kollektivbetjening er det to sykkelfelt i Økernområdet som inngår som en del av hovedveinettet for sykkel i Oslo i tillegg til lokale løsninger for syklende og gående. Dog er det en generell mangel på gode gangforbindelser og snarveier i området på grunn av sportraséene som går gjennom terrenget (Norsam AS & Rambøll 2009).

2.4.6 Kommunedelplan (KDP)

Området fra Sinsen i vest til Alna i øst (Økernområdet) er per dags dato hovedsakelig et sammenhengende nærings/industriområde. Det ble i mai 2004 vedtatt i bystyret en

kommunedelplan for Økernområdet som tar sikte på å transformere ”industribyen” Økern. I hovedtrekk legges det opp til å transformere næring til bolig i områdene i nord og i vest, altså Økern torg-område og Løren. Videre tar planen sikte på å opprettholde de øvrige områdene som nærings- og industriområder. I utgangspunktet da planarbeidet med KDP startet i 1997 var målet med planen å skape et velfungerende og attraktivt næringsområde i Økernområdet. Underveis i utarbeidelsen av KDP skjedde det imidlertid et skifte som gjorde at transformasjon til bolig ble vel så viktig. Bakgrunnen for dette lå i Oslo kommuneplan for 2000 der det vises et behov for 40.000 nye boliger i Osloområdet innen 2015 (KDP nr. 15).



Figur 6 Kommunedelplan for Økernområdet, vedtatt i 2004. Plankart i større format følger i vedlegg. Kilde: KDP nr. 15

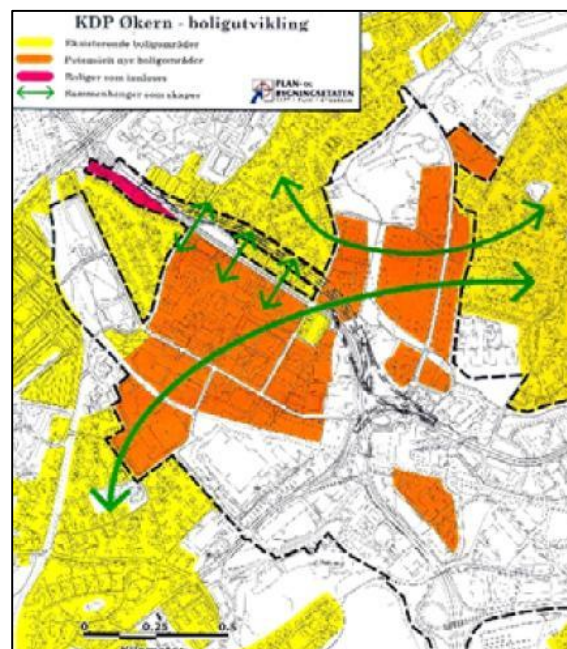
Av plankartet ser vi at formålet for Lørenområdet og Økern torg-området er endret fra industriformål, slik det har vært avsatt til de siste 50-60 årene, til hovedsakelig å være avsatt til formålene bolig/næring. Større arealer omkring Økernkrysset og sydover mot Ulvensplitten er avsatt til ren næring (forretning, kontor) og noe blandet formål med bolig/næring. Tidligere var disse arealene avsatt til industri. Østover mot Alna er arealene avsatt til formål næring/lager/industri slik som tidligere, dog med varierende utnyttelse og krav til bebyggelse.

Gjennomgående i KDP er det spesielt tre visjoner og mål som utpeker seg for Økernområdet. Disse er henholdsvis byreparasjon, kollektiv- og knutepunktsutvikling og transformasjon til boligutvikling.

Ifølge kommunen ønsker de med byreparasjon å gjenskape og videreutvikle noe av strukturen og en form for orden som en gang eksisterte i Økernområdet før bane- og veiføringer stykket opp landskapet. Eksempelvis skal dette gjennomføres ved en reetablering av en fragmentert Ulvenvei. Et forsøk på denne strategien kan vi også se ved at det er lagt inn i plankartet anbefalte retninger for bygningers orientering. Ønsket er at bygningers fasade skal ligge vendt ut mot veien og at det i større grad skapes en kvartalsstruktur med et bymessig preg på linje med indre by.

Videre er kollektiv- og knutepunktutvikling viktig i denne prosessen. Det var ifølge KDP ca 15.000 arbeidsplasser i Økernområdet i 2004, noe som forventes å øke ved en fortetting og transformasjon til mer arbeidsplassintensive virksomheter. Med dette må kollektivtilbudet forbedres for å kunne betjene de tilknyttede områdene på en mer effektiv måte. Visjonen i KDP er å åpne Alnabanen for persontrafikk. Mer realistiske muligheter er opprusting og utvikling av buss og bane.

Til sist er transformasjon til boligutvikling. Det antas at det på sikt kan bli ca 5.000 nye boliger innenfor planområdet. Det vil si at bortimot 13 % av det økte boligbehovet i Oslo innen 2015 vil komme i KDPs planområde. Planområdet utgjør ca 2 % av Oslos byggesone som er oppgitt til å være 147 km² (*Indre og ytre by*). Dette er en langt større andel enn gjennomsnittet for Oslo. Altså er det nødvendig å tenke transformasjon fra næring/industri til bolig dersom man vil imøtekomme Oslos boligbehov. En gjennomføring av kommunedelplanen vil innebære at det på sikt kan etableres et



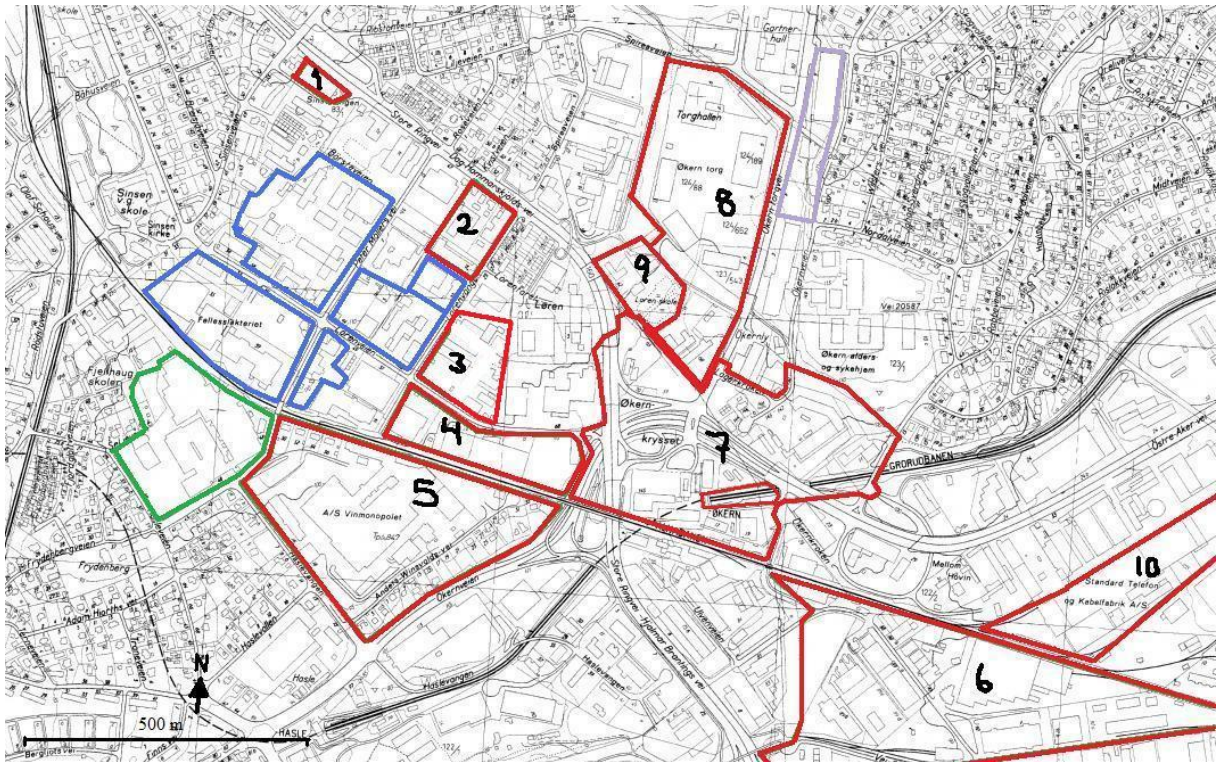
Figur 7 KDP Økern - boligutvikling. Guleområder angir eksisterende boliger, oransje områder angir mulig transformasjon fra næring til bolig i tråd med vedtatt KDP. Grønne piler viser sammenhenger som skapes. Kilde: KDP nr. 15

sammenhengende boligområde som gir kontakt mellom eksisterende boligområder i indre by og småhusbebyggelsen opp mot Bjerke, se figur 7 (KDP nr. 15).

Det er lagt opp til viktige infrastrukturtiltak i kommunedelplanen. Det viktigste tiltaket er å legge Ring 3 mellom Økern og Sinsen i tunnel. Videre er en reetablering av Ulvenveien gjennomgående i det sentrale Økern, samt en ny veiforbindelse over Hasle, mellom Økernveien og Ring 3 ved Ulvensplitten. Videre er det hensiktsmessig å gjenåpne enkelte tverrveier i Lørenområdet i forbindelse med at Ring 3 legges i tunnel (KDP nr. 15).

Det legges også vekt på gående og syklende i kommunedelplanen for Økern. Forholdene er ikke optimale i dag og det foreslås en etablering og styrking av gate- og sykkelnett. For å styrke grøntstrukturen i området tenkes det blant annet å etablere allébeplanting langs lokale veinett, eksempelvis Dag Hammarskjølds vei (nedbygd Ring 3).

3. Prosjekter under planlegging/utvikling i området



Figur 8 Oversikt over planområder som er under behandling hos Plan- og bygningsetaten (rødt). Områdene med hhv blått, grønt og lilla omriss er ferdig planbehandlet og bygget/under oppføring.

3.1 Utviklingsprosjekter i området

1 – Planinitiativ for Sinsenveien 51-53

Omfatter et planområde på ca. 5.000 kvm. Foreslås regulert til byggeområde kontor/parkering. Omfatter i dag et parkeringshus på tre etasjer. Grunneier har ønske om å bygge på en fjerde etasje. Første og andre etasje opprettholdes som parkeringshus, mens det i tredje og fjerde etasje etableres kontorvirksomhet.

2 – Planinitiativ for Dag Hammarskjølds vei 49 mfl

OBOS Nye Hjem og Veidekke Eiendom jobber med en planskisse for eiendommen med kombinert formål bolig, næring/kontor og barnehage.

3 – Planinitiativ for Lørenvangen 19 mfl

OBOS Nye Hjem og Veidekke Eiendom er forslagsstillere. Planområde omfatter et areal på ca 20.500 kvm. Planlagt omregulering til bolig og allmenntilleggsformål (barnehage). Da

forslagstiller også eier område 2 er det nå foreslått at barnehage skal samles i Dag Hammarskjølds vei. Per februar arbeider forslagstiller med reguleringsplan.

4 – Planinitiativ for Lørenveien 55-65 (Vital Eiendom AS)

Forslaget omfatter et planområde på 28.000 kvm. Det omfatter OBS stormarked og foreslår bruksareal på ca. 16.000 kvm forretninger, 9.000 kvm kontor og 20.000 kvm boliger. Planene har imidlertid blitt satt på vent. Det arbeides med et konkret planforslag/planskisse.

5 – Planinitiativ Haslevangen 16, 18 mfl (Hasle Utvikling AS)

Omfatter et planområde på 105.000 kvm. Planer om å utvikle hele området til et bymessig område med forskjellig artet bruk (bolig, kontor, allmennyttige formål, hotell og forretninger for plasskrevende varer).

6 – Planinitiativ for Ulvenveien 89 mfl – Ulven senterområde

Forslaget omfatter et planområde på totalt 175.000 kvm. Det foreslås utbygging med totalt 199.000 kvm bruksareal, hvorav 55.000 kvm forretning (herav en del plasskrevende varer), kontor, lager og allmennyttigformål.

7 – Planinitiativ for Økern senter

Omfatter et planområde på 130.000 kvm hvor det foreslås utviklet 60.000 kvm med forretning i tillegg til bolig, kontor, hotell, badeland og andre allmennyttige formål.

8 – Planinitiativ for Økern Torg

Omfatter et planområde på ca 88.400 kvm. Eiendoms- og byfornyelsesetaten ønsker å utvide og modernisere dagens frukt og grønt en gros, samt å kombinere frukt og grønt med boligutvikling.

9 – Planinitiativ for Ulvenveien 62 - gamle Løren skole

Forslaget omfatter et område på 13.500 kvm. Her ønsker Undervisningsbygg å innpasse ny ungdomsskole.

10 – Planinitiativ for Kabelgaten 1-39

Grunneier ønsker å utvikle eiendommen til et helhetlig og moderne næringsområde ved å legge til rette for nye arbeidsplasser for større og mindre brukere og skape et attraktivt sted for arbeid og felles møteplasser. Planområdet størrelse ligger mellom 55.000-65.000 kvm.

Videre er det tre prosjekter til i området. Disse er ferdig regulert og vedtatt. Deler av prosjektene er ferdigstilt, mens noe er fortsatt under utvikling. Området med lilla omriss, like øst for område 8, er et boligprosjekt hvor OBOS Nye Hjem AS bygger borettslag. Første del av prosjektet er ferdigstilt og salgsstart på siste del starter i april 2010. Området med blått omriss er Selvaag Gruppens prosjekt "Lørenbyen – en ny bydel". Her er allerede flere byggetrinn ferdigstilt. Det er fortsatt noen som gjenstår. Området med grønt omriss er Skanska sitt prosjektområde. Her er det et potensial på ca 550 boliger. Så langt er de halvveis i utviklingen og noen av prosjektene er nå innflyttingsklare. Her skal også bygges en ny ungdomsskole i løpet av de nærmeste årene.

3.2 Rv. 150 Ring 3 Ulven - Sinsen

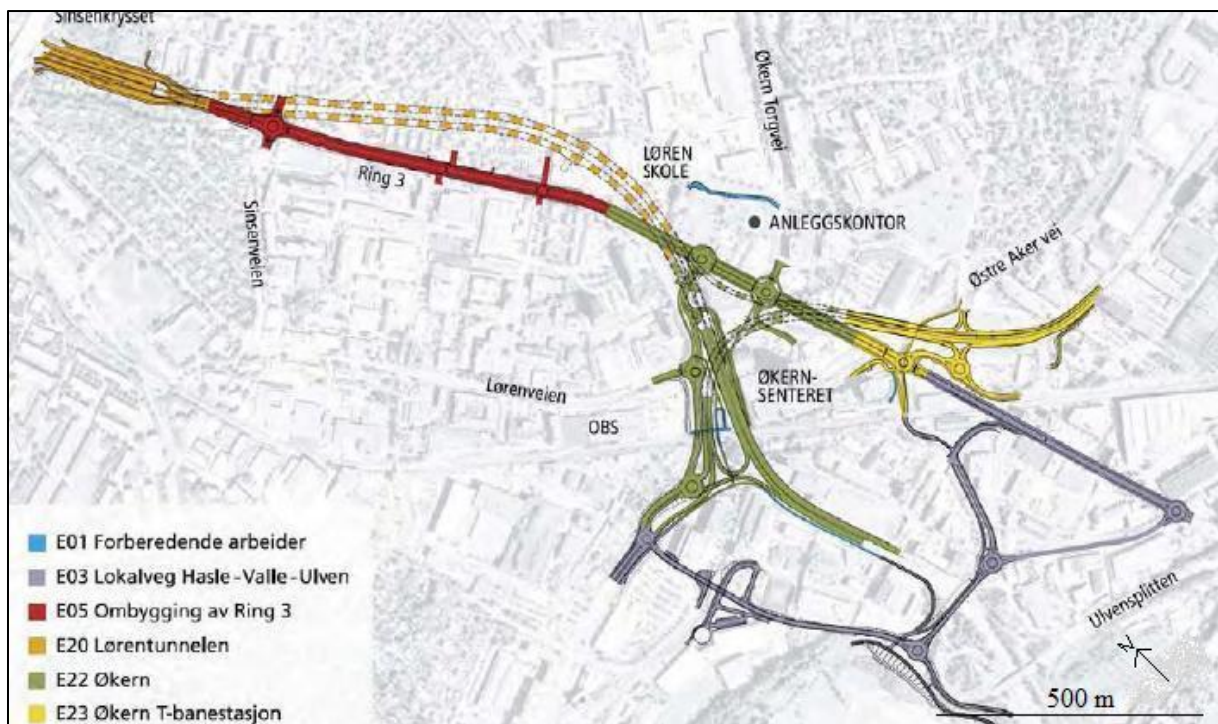
Et av hovedelementene i og utgangspunktet for videre utvikling av området er omlegging av Ring 3 i tunnel. Ring 3 går gjennom hele området i figur 8, fra nord til syd. De planlagte prosjektene og delvis gjennomførte prosjektene har kommet for dagen på bakgrunn av opprustning av infrastrukturen og at Ring 3 skal legges i tunnel, samtidig som at kommunedelplanen har lagt til rette for områdetransformasjon.

Det ble i 2003 vedtatt en reguleringsplan om å legge om hovedveisystemet mellom Ulven og Sinsen, Rv. 150 Ring 3 Ulven – Sinsen. Ring 3 utgjør den mest trafikksterke ringveien rundt Oslo (Statens vegvesen). De vedtatte planene om omlegging av Ring 3 innebærer å legge deler av strekningen mellom Økern og Sinsen i to parallelle tunneløp. Samtidig vil Østre Aker vei legges i tunnel forbi Økern og det vil i denne forbindelse etableres flere nye lokalveiforbindelser for å bedre trafikkavviklingen internt på Økern.

Prosjektet ble opprinnelig initiert av Meldingen for Rv. 4 Trondheimsveien Grorud-bygrensen som forelå i 1995. Grunnet fremkommelighetsproblemer på denne strekning skulle Rv.4 bygges ut og Ring 3 mellom Ulven og Sinsen ble i denne sammenheng sett på som et avbøtende tiltak (Statens vegvesen). Samtidig med Statens vegvesens planer la kommunen i

sine planer opp til en betydelig områdesatsing for Økernområdet med transformasjon fra industri til næring og bolig. Med bakgrunn i disse elementene og for å skape økt trafiksikkerhet og bedre trafikkavvikling, for å redusere støy og forurensning for beboere, og for å tilrettelegge for nærings- og boligutvikling i tråd med kommunedelplanen for Økern, startet Statens vegvesen forberedende anleggsarbeider i februar 2005.

I 2006 ble det en pause i prosjektet, og det ble utarbeidet en endret reguleringsplan for hovedvei- og lokalveisystemet og tilliggende/overliggende byggeområder (Statens vegvesen region øst). Bakgrunnen for endringen var nødvendigheten for å redusere kostnadene for prosjektet. Den nye planen legger også bedre til rette for byutvikling og utvikling av kollektivknutepunkt. Selve prosjektet har blitt delt inn i flere hovedentrepriser som til dels gjennomføres samtidig. I utgangspunktet var veiprojektet forventet ferdigstilt i 2011, men er nå forventet ferdigstilt som helhet i 2014/2015.



Figur 9 Oversikt over veianlegget og de ulike entreprisene. Kilde: Statens vegvesen

Lokalveisystemet vil med Statens vegvesens planer også forbedres. Ulvenveien, anlagt i 1850-årene, gikk fra Trondheimsveien, passerte Løren skole og det som i dag er Økernsenteret, men ble i 1900 fragmentert og oppsplittet i forbindelse med at Alnabanen ble anlagt som godsspor (Saksnr 200206845). Planen for Ulvenveien i forbindelse med Statens vegvesens veiplaner, og i tråd med kommunedelplanen (KDP), er som nevnt en reetablering

av veien. Ulvenveien vil føres ned under Alnabanen, videre gjennom Økern og vil knyttes sammen med Dag Hammarskjølds vei (dagens Ring 3) som bygges ned og gis et lokalveipreg med allébeplanting. Dag Hammarskjølds vei og Ulvenveien vil knyttes sammen og skape en ny lokalåre gjennom området. Det vil bli lettere å bevege seg uten bil i området da det vil legges til rette for gjennomgående sykkelfelt og fortau langs den nye lokalveien, samt korte gangfelt.

3.2 Direkte konsekvenser av nytt veianlegg

3.2.1 Bilbelastning/trafikkforhold

Som tidligere nevnt er Økern i dag en flaskehals i trafikksammenheng, spesielt i rushtiden. Veiene har for høy belastning. Konsekvensene av å legge Ring 3 i tunnel vil være betydelige da overflatetrafikken vil reduseres betraktelig. Utbyggingen av Ring 3 mellom Ulven og Sinsen vil øke kapasiteten på det overordnede veinettet og bedre fremkommeligheten. Trafikkberegninger Statens vegvesen har foretatt viser at avviklingen vil bli tilfredsstillende i Økernområdet. Det ligger til rette for flere alternative veivalg for viktige ruter, noe som er gunstig for blant annet avviklingen av gjennomgangstrafikken i rushtiden. Ifølge Statens vegvesen vil belastningen på hovedveinettet være store, med liten reservekapasitet.

3.2.2 Luft- og støyforurensning

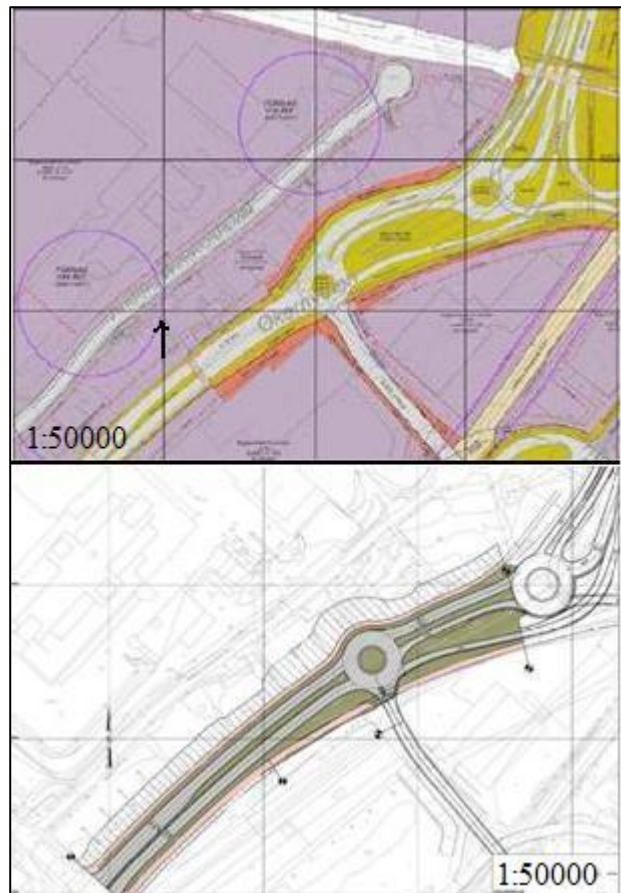
På strekningen mellom Økern og Sinsen vil det bli betydelige miljøforbedringer i forbindelse med at Ring 3 legges i tunnel. Med en reduksjon på mer enn 60.000 kjøretøy per døgn på Dag Hammarskjølds vei vil eksisterende, eldre boligbebyggelse i området oppleve en betydelig bedring. Grenseverdiene for svevestøv vil dog overskrides nær tunnelmunningene, men vil kunne avbøtes av ventilasjonstårn. Videre vil dagens støybelastning på strekningen Sinsen – Løren reduseres såpass mye at det vil oppleves som en halvering av støybelastningen. Et hybelhus i Haslevangen vil dog oppleve en forverring grunnet ny veiforbindelse mellom Hasle og Valle (Saksnr 200609554).

3.3 Økernveien med R7 og R11

Utbyggingen av Økernveien er en del av Statens vegvesens veiprojekt for Økernområdet og krever litt ekstra oppmerksomhet da den har svært stor betydning for en av aktørene jeg har vært i kontakt med.

R-7 og R-11 er navnet på to rundkjøringer planlagt langs Økernveien og berører to entrepriser, henholdsvis E03 og E22, se figur 9. Begge entreprisene er i gang og den entreprisen som inneholder R-7 skal ferdigstilles sommeren 2010. Per januar 2010 ligger det ute et planforslag til en endringsregulering av R-7, hvor forslagsstiller er Plan- og bygningsetaten med bistand fra Hasle Utvikling AS. Dagens regulering fra 2007 innebærer en uheldig linjeføring i forhold til landskap og

arealbruk. Samtidig utelukker den en direkte adkomst fra Økernveien til nabotomten, Arcuseiendommen, eiet av Hasle Utvikling. Hensikten med ny plan er å legge til rette for en linjeføring som samspiller bedre med terreng, byutvikling og estetikk, og innebærer således justering av linjeføring, kryssutforming og grenser mot tilliggende grenseområde i nord (Saksnr 200905500). Se figur 10. Slik man ser av figuren vil veien bli lagt om slik at den planlagte buen mellom de to rundkjøringene tas bort slik at man får en rettlinjert forbindelse mellom R-7 og R-11. Buen var opprinnelig lagt slik figuren viser for å få lengre avstand mellom utkjøringene til Østre Aker vei og Ring 3. Den nye planen frigjør areal i nord og vil muliggjøre en fjerde arm mot nord på R-7 og inn i Arcusområdet. Denne muligheten reguleres imidlertid ikke i dette forslaget. En forutsetning for omreguleringen har imidlertid vært at Hasle Utvikling AS dekker alle merkostnader som følge av omreguleringen slik at Statens vegvesens framdrift og entreprisekontrakter ikke blir skadelidende.

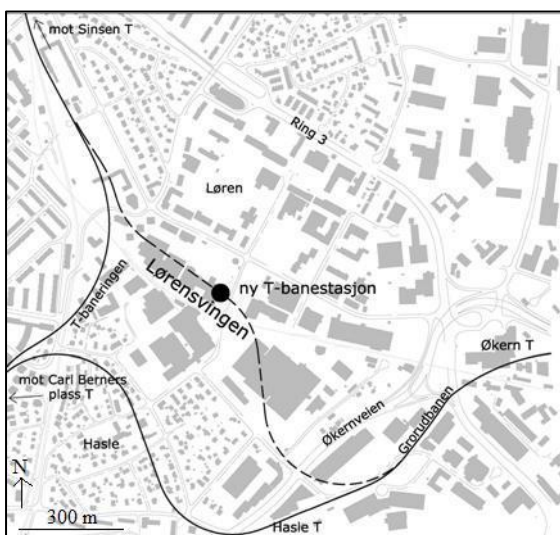


Figur 10 Over: gjeldende regulering for R-7, rundkjøringen til venstre i figuren. Under: Planforslag med nye linjeføringer. Kilde: Saksnr 200905500

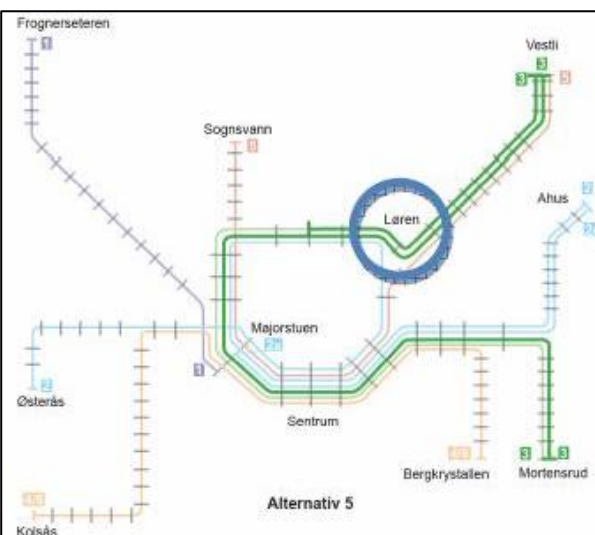
3.4 Kollektivtransportutvidelse (Lørensvingen)

Med omlegging av veisystemet vil kapasiteten økes, noe som igjen legger bedre til rette for busstrafikken ved å gi bedre regularitet og høyere snitthastighet. Økernområdet er både i kommuneplan og i KDP omtalt som et viktig område for kollektiv- og knutepunktsutvikling. Økern T-banestasjon får en kraftig opprusting gjennom entrepris E23 (se figur 9) (Statens vegvesen region øst). I langtidsplanene for T-bane ser man på muligheten for å lage en forbindelse mellom de to T-banelinjene som går i Groruddalen. Linjen med forbindelse til Ellingsrud og banen mellom Grorud – Romsås. Ved å koble de to linjene ved Alna og opp mot Risløkka vil man få Økern inn på den sløyfen (Steen & Strøm 2010). Det er imidlertid en annen T-banestrekning under planlegging. Dette er Lørensvingen.

Lørensvingen har blitt initiert av en av aktørene jeg har vært i kontakt med og er foreslått som en T-baneforbindelse fra Grorudbanen til T-baneringen. Denne forbindelsen vil gjøre det mulig å reise direkte til T-baneringen fra Groruddalen uten å måtte reise via Carl Berners plass hvor man må bytte tog (Saksnr 200712437). Målet med dette tiltaket er blant annet å øke T-banesystemets samlede kapasitet, skape et alternativ som gjør det attraktivt å velge T-baneringen som har ledig kapasitet, gi en raskere T-baneforbindelse fra Groruddalen til området Storo-Nydalen-Ullevål-Blindern enn å reise via Sentrum og å gi T-banebetjening av Lørenbyen (Saksnr 200712437). Det er flere alternative forslag til Lørensvingen. I figur 11 og 12 vises alternativ 5. Det er dette alternativet oppdragsgiver benytter i kostnadsberegninger. Alternativet er det nest beste i forhold til trafikantnytte, og er det beste av alternativene som kun omfatter Lørensvingen. Per feb. 2010 har oppdragsgiver, Rambøll Norge AS, varslet oppstart av reguleringsarbeid.



Figur 11 Tiltenkt trasé for Lørensvingen, stiplede linje. Kilde: Saksnr 200712437



Figur 12 Lørensvingen vist i sammenheng med resten av T-banesystemet. Kilde: Saksnr 200712437

3.5 Hasle Utvikling – Arcus-eiendommen

Hasle Utvikling AS er et selskap som ble etablert i forbindelse med kjøp av Arcus-eiendommen, Haslevangen 16 m.fl. og eies av Höegh Eiendom AS med 75% eierandeler og Bunde Eiendom AS med 25% eierandeler. Höegh Eiendom AS er et familie-eiet eiendomsselskap som gjennom hel- og deleide datterselskaper eier 400.000 kvm bygg i tillegg til en rekke større utviklingstomter. Bunde Eiendom AS er et heleid selskap i BundeGruppen AS som driver både med entreprenørvirksomhet og eiendomsutvikling. I 2007 kjøpte aktørene Arcus-eiendommen på Hasle for 890 millioner kroner (Saltnes 2007). Prosjektet har fått navnet Hasle Linje og består av et utviklingsområde på ca 98.000 kvm.

3.5.1 Bakgrunn

Hasle Utvikling kjøpte tomten på Hasle i 2007 i forbindelse med at Arcus AS (tidligere Vinmonopolet) hadde besluttet å flytte virksomheten ut av Oslo til et nybygg på Gjelleråsen. Per tid leier Arcus AS eiendommen tilbake fra Hasle Utvikling. Planlagt utflytting er ment å skje i løpet av første halvår 2012 (Revfem 2010). Hasle Utvikling ønsker å utvikle eiendommen til en levende bydel med bolig, kontor, handel, kultur og service. Dagens hovedbygg skal bevares og revitaliseres, og med dette bygget som utgangspunkt skal det legges til rette for en bymessig utvikling av hele eiendommen (Sak 200714277-42).

3.5.2 Eierforhold

Planområdets størrelse er på ca 105.000 kvm hvorav Hasle Utvikling eier alle eiendommene innenfor planområdet med unntak av Haslevangen 14 gnr 124, bnr 202. Inntil nylig var også tre andre tomter innenfor planområdet i andres besittelse. Disse ble overtatt av Hasle Utvikling i slutten av 2009. Samtidig er en liten vei inn i området, Anders Winsvolds vei, eiet av Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Det står imidlertid i skjøtebetingelsene at denne kommunale veien kan løses inn dersom Hasle Utvikling blir eiere av alle parsellene rundt, som nå er situasjonen.

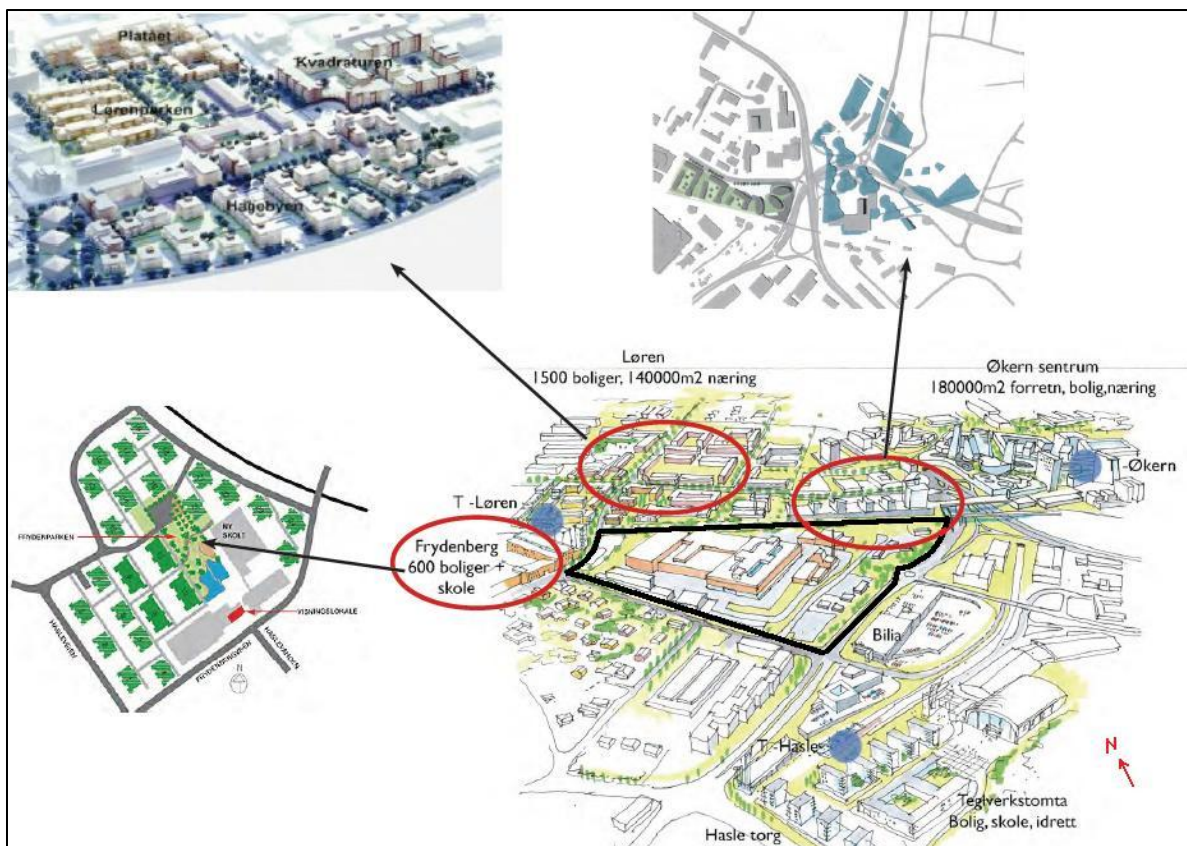
3.5.3 Gjeldende regulering

Per i dag er planområdet regulert til industri (se vedlegg 5). Da KDP for Økern ble utarbeidet ble det ikke meldt inn noe behov for endret arealbruk fra Arcus, slik at eksisterende arealbruk

ble videreført. I KDP er arealbruken angitt som næring (kontor, lager, industri) med en tomteutnyttelse på TU=150%. Hovedbygget er i KDP avsatt merket som et bevaringsobjekt. Arcus besluttet å utrede en eventuell utflytting av Oslo etter at KDP var vedtatt. Det gjør at Hasle Utvikling i utgangspunktet må se hen til kommuneplan 2008 – Oslo mot 2025, hvor området er avsatt for høy andel boliger.

3.5.4 Lokalisering og arealbruk

Tomten omfatter det sentrale platået på Hasle, tidligere kjent som Vinmonopolet på Hasle. På tre sider av tomten synker terrenget ned slik at man får et rundskue over byen og hvor du kan se sjøen når man kommer over takene på naboeiendommene. Videre ligger planområdet i bydel Grünerløkka og grenser til Økernveien med tilliggende næringsbygg med bilhandel i øst/sydøst, Haslevangen med småhusbebyggelse i sydvest, Frydenbergveien/ Peter Møllers vei med ny boligbebyggelse, eksisterende bygg med næring og ny ungdomsskole i anmarsj i nordvest, Alnabanen langs hele tomtegrensen og større industri- og næringsbygg på andre siden inklusive OBS lokalsenter, samt Lørenbyen i nord og Økernkrysset og Økernsenteret i øst (Sak 200714277-42).



Figur 13 Planområdet innfelt i sort med tilgrensende områder. Kilde: (LOF arkitekter AS)

Arcus AS, som er Vinmonopolets tapperi- og distribusjonsdel, benytter hovedtyngden av planområdet i dag. Haslevangen 14 brukes til lager og kontor. Ellers er det opparbeidet store parkeringsplasser på området. Hele Arcus-eiendommen er inngjerdet med flere meter høye gjerder og er således ikke tilgjengelig for allmennheten.

I nærområdet er det, som nevnt over, planlagt en ny ungdomsskole i Frydenbergveien som er ca 1 min gange fra planområdet. Videre ligger en barneskole og barne- og ungdomsskole i gangavstand fra Arcustomten. Fra Oslo sentrum er det en avstand på ca 3 km. OBS grenser til planområdet og er definert som lokalsenter i området. Løren Torg og Hasle Torg er definert som nærsenter, dog med noe begrenset tilbud. Også Økernsenteret ligger i umiddelbar nærhet. Spesielt for situasjonen og tilbudet er at hvert av disse sentrene har barrierer i form av større trafikk/transportårer mellom seg. Videre har planområdet to T-banestasjoner like i nærheten. Henholdsvis Økern T-banestasjon i 500m avstand og Hasle T-banestasjon i 350m avstand. Fra midtpunktet i planområdet tar det ca 4-5min å gå til hver av dem. Det er planlagt en tredje T-banestasjon i området, Lørensvingen. Således vil planområdet ha en T-banestasjon i hvert hjørne av tomten, se figur 13.

3.5.5 Visjon

På prosjektets hjemmesider markedsføres området og visjonen, og det lyder som følger:

”Den som leter etter Oslos midtpunkt vil raskt oppdage at områdene like syd for Ring 3 i nærheten av Nydalen, Aker Sykehus og Økern i virkeligheten er hovedstadens hjerte. Det er midt i dette området at Hasle Linje skal utvikles – i en del av byen som akkurat nå er i en rivende utvikling. Om få år vil Hasle-området forvandles til å bli en helt ny bydel med alle de praktiske fordeler som det vil ha å ligge lett tilgjengelig for ferdsel fra alle retninger”.

Visjonen er altså å skape en ny attraktiv bydel i Hasle-området. Det handler om mennesker som vil bo, om mennesker som vil jobbe og leve i området og virksomheter som er på jakt etter kontorlokaler med kort vei til flyplass, boliger, handel og service.

3.5.6 Planer

Planområdet foreslås regulert til blandet formål med kontor, allmennyttig formål, forretning for plasskrevende varer, bevertning, hotell og boliger. Totalvolumet på bebyggelse var i

utgangspunktet planlagt å utgjøre 200.000 kvm, men volumet har i senere tid blitt noe redusert. Totalvolumet på 200.000 kvm utgjør en TU på 190%.

Hasle Linje har engasjert LOF arkitekter AS til å bistå som konsulenter i utarbeidelse av reguleringsplan og utvikling av planområdet. Det er så langt i prosessen ikke bestemt helt konkret hvordan området skal se ut, men det foreligger flere forslag i form av skissetegninger og modeller. Det er utarbeidet tre scenarier, og de går stort sett ut på hvilken utvikling som kan muliggjøres med hensyn til hvor mye av den eksisterende bygningsmassen forslagsstiller vil beholde utover det som er bevaringsverdig. Mest realistisk er scenario 2 eller 3. I scenario 2 beholdes ett av de eksisterende byggene i tilknytning til hovedbygget, i scenario 3 er det kun hovedbygget og fyrtårnet som er beholdt.



Figur 14 3D modell av mulig utvikling i scenario 2. Kilde: (LOF arkitekter AS)

Illustrasjonen i figur 14 viser hvordan planområdet kan tenkes å se ut når det er ferdig utviklet.



Figur 15 Mulig utnyttelse av området i scenario 2. Kilde: (LOF arkitekter AS)

I figur 15 får vi en oversikt over hva som er tenkt i forhold til byggenes funksjon. Bygg 20 (grått/stripet) er for øvrig et eksisterende bygg som i dette scenarioet er beholdt. Blått viser næring, gult viser felt for bolig, grønt viser mulig friområde. De grå feltene er eksisterende bygg. Felt E1, grått felt langs Haslevangen, eies ikke av forslagsstiller. Langs Økernveien og deler av Haslevangen er det planlagt utvikling av en "bilby" på 20.000 kvm. Dette gjelder feltene B1, B2, A1 og C2. Videre er det i hovedbygget tenkt etablering av dagligvareforretning, bakeri og spiseri, og et lite forretningscenter tenkt for den lokale befolkningen i området. Totalt planlegges 4000 kvm handel, 2000 kvm bilrekvisita og 20.000 kvm bilforretning med verksted.

I felt C2 av figur 15 var det opprinnelig tenkt to høyhus med en etasjehøyde på 18-20 etasjer. Dette er på vei ned til 11 etasjer. Som en generell norm for området gjelder en etasjehøyde på maksimalt 8 etasjer. Etasjehøyde over 8 etasjer må vurderes konkret.

Bevaring

Det er to bygg i planområdet som står på Byantikvarens gule liste over verneinteresser. Dette er de originale byggene fra 1933, henholdsvis Hovedbygget og Fyrhuset. I planskissen foreslås de to byggene regulert til spesialområde bevaring. Videre forutsettes det at Hovedbygget får en sentral betydning i utviklingen av planområdet og at det tillates ombygd innenfor ytterveggene for blant annet å tilpasse nye funksjoner og arbeidsforhold, samt for å skaffe nødvendig dagslys. For forslagsstiller er det viktig at Hovedbygget blir en naturlig del av den nye bydelen og ikke et fjernt, utilnærmelig og lukket bygg.

Barrierer – åpne området

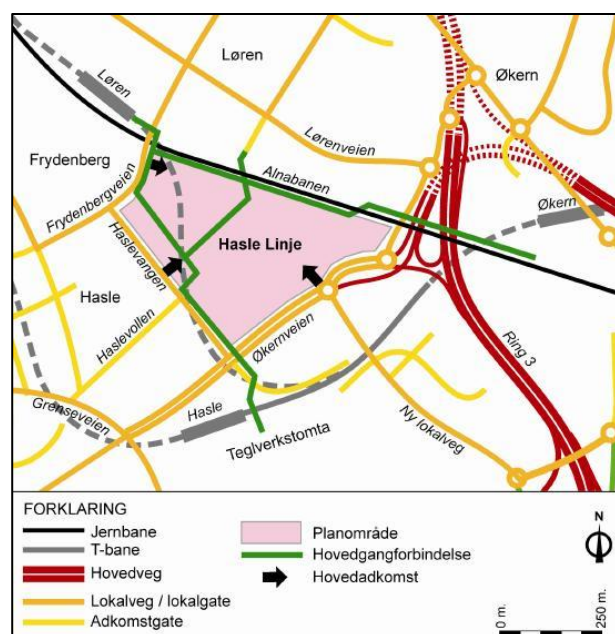
Videre er det viktig for forslagsstiller å åpne området og fjerne barriereeffekten som er fremtredende i dag. Det vil etableres gode gangveier og møteplasser inne i området, samtidig planlegges det to under/overganger over Alnabanen slik at man åpner området mot funksjoner også på andre siden av Alnabanen. Inne i området representerer Haslevangen 14, felt E1, en funksjonell og fysisk barriere. Mest ønskelig i den situasjonen ville være hel eller delvis riving/konvertering til bolig som ville gitt bedre sammenheng i boligstrukturen og muliggjort en gangforbindelse fra småhusområdene syd for Haslevangen. Inntil videre er dette utelukket da eiendommen eies av andre enn forslagsstiller (LOF arkitekter AS).

Adkomster

Det planlegges tre adkomster til området, fra henholdsvis Frydenbergveien, Haslevangen og Økernveien, se figur 16. Disse tre foreslås for å få en mest mulig god trafikkfordeling. Via Økernveien kan området få god veitilknytning til hovedveinettet Ring 3 og Østre Aker vei og det nye lokalveinettet i Økern – Ulvenområdet (Cowi & Norsam AS).

Den siste tiden har Hasle Utvikling

arbeidet med å få endret utformingen av



Figur 16 Adkomstkonsept. Kilde: (Cowi & Norsam AS)

rundkjøringen, R-7, i Økernveien, som av figur 16 viser adkomst inn til planområdet. Den opprinnelige reguleringen av R-7 utelukket muligheten for en fremtidig påkobling fra planområdet. Det nye forslaget muliggjør en slik påkobling. Spørsmålet om påkobling tas ikke opp i det endrede forslaget. Motivasjonen var her å få en bymessig opprydning fra vei til gate, stramme det opp og lage en større bygate. Bieffekten, sett fra Hasle Utviklings øyne, er at det vil legge til rette for en fjerde arm inn til planområdet. Dette argumentet vil komme opp i forbindelse med reguleringsplanen til Hasle Linje.

Utbyggingen av planområdet vil foregå etappevis. Forventet ferdigstillelse av prosjektet er oppgitt til 2012-2020 (LOF arkitekter). Per april 2010 har Hasle Utvikling sendt inn planforslag til Plan- og bygningsetaten.

3.6 Steen & Strøm – Økern Sentrum

Steen & Strøm ASA er Nordens største kjøpesenteraktør og er i dag eiet av nederlandske ABP og franske Klèpierre. Steen & Strøm kjøpte seg inn i et prosjekt på Økern i 2006, sammen med Storebrand Eiendom AS, en av Norges største eiendomsforvaltere. På dette tidspunktet var prosjektet eid av Skips AS Tudor og Kristiania Eiendomsforvaltning AS. De sistnevnte har i senere tid kjøpt seg ut av prosjektet slik at Steen & Strøm og Storebrand nå eier 50% hver i selskapet Økern Sentrum ANS. Økern Sentrum ANS omfatter dagens Økernsenter og naboeiendommene Økern Park. Steen & Strøm har fått prosjektansvaret for utviklingen av området.

3.6.1 Bakgrunn

Steen & Strøm valgte Økern som utviklingsprosjekt da det åpnet seg en mulighet til å kjøpe seg inn i prosjektplanene til Skips AS Tudor og Kristiania Eiendomsforvaltning. Området gjorde seg spesielt interessant da det lå en kommunedelplan ute for området som legger til rette for utvikling til handel og næring, samtidig som det er et område i transformasjon. I tillegg er området definert som ett av fem hovedknutepunkt i Oslo. Knutepunktspolitikken tilsier satsing på handels og næringsutvikling på knutepunktene. I forbindelse med Statens vegvesens prosjekt om legging av Ring 3 i tunnel og Østre Aker vei under bakken oppstår det en tomtegrunn oppå tunnelen i direkte tilknytning til Økernsenteret som her gjør det mulig å utvikle et prosjekt. Steen & Strøm ønsker å utvikle Økern Sentrum til et utbant bysentrum i

Groruddalen ved å videreutvikle eksisterende Økern senter til et større kjøpesenter med boliger og andre formål for service og opplevelser.

3.6.2 Eierforhold

Eiendomsstrukturen er relativt fragmentert, hvor gårdseiendommene er delt opp i flere mindre teiger og de store eiendommene er stykket opp av infrastrukturanlegg. I planområdet er det flere grunneiere som kontrollerer de store eiendommene. I tillegg til selskapet selv, eier Statens vegvesen og Oslo kommune større deler av planområdet. Steen & Strøm har en opsjon på Statens vegvesens grunn og Oslo kommune har sagt seg villig til å selge sin del som inngår i planområdet.



Figur 17 Viser hvem som står som grunneier i planområdet. Blått: Økern Sentrum ANS, gult: Statens vegvesen, oransje: Oslo kommune. Kilde: (Civitas AS et al 2009)

3.6.3 Gjeldende regulering

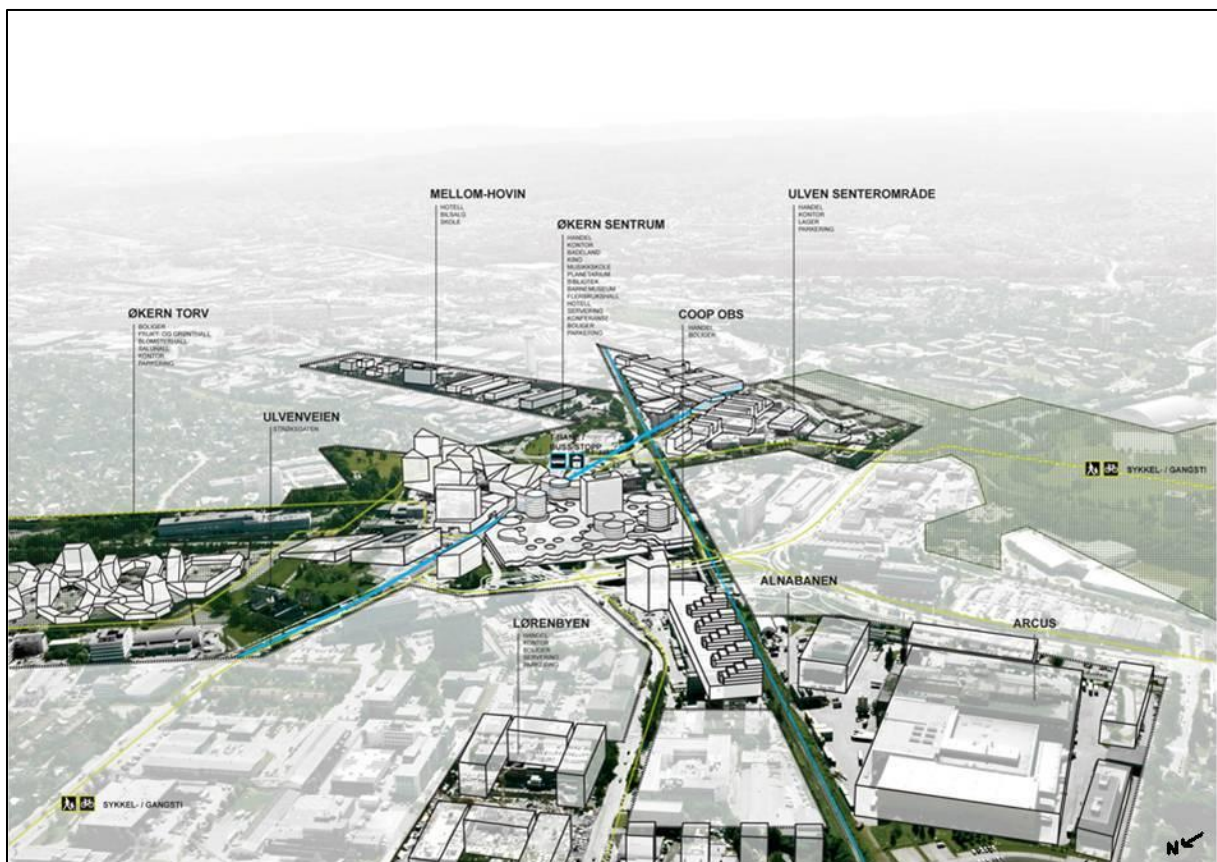
Området har ingen enhetlig regulering, slik tilfellet er for Arcuseiendommen. Lengst nord i planområdet er området regulert til byggeområde for forretning/kontor. I syd er deler regulert til industri. I øst er det flere enn to formål innen samme område og det er regulert til kontor, lager og industri. I midten av området ligger dagens Økernsenter med regulering forretning, kontor og allmennyttigformål. I KDP er hele området hovedsakelig satt av til næringsformål som forretning og kontor, samt offentlig- og allmennyttigformål med en tomteutnyttelse opp til 250%.

3.6.4 Lokalisering

Planområdet ligger i bydel Bjerke i nedre del av Groruddalen og grenser til bydel Grünerløkka. Innenfor planområdet ligger i dag Økernsenteret, T-banen, Østre Aker vei og Bertel O. Steen AS. T-banestasjonen er lokalisert i planområdet med forbindelse mellom

Groruddalen og Oslo Sentrum. Med Lørensvingen, som kommer via Økern T-banestasjon, vil området også ha direkte forbindelse med T-baneringen.

På flere av naboeiendommene er det utviklingsplaner til offentlig ettersyn. Syd for planområdet planlegger Kristiania Eiendomsforvaltning utbygging for hovedsakelig næringsformål. På Økern Torg, i nord, planlegges en utvidelse og modernisering av dagens frukt og grønt, samt en storstilt boligutbygging. Videre ligger Arcuseiendommen like vest for området. Det samme gjør OBS hvor Vital har planer om å bygge ut til bolig, næring og forretning.



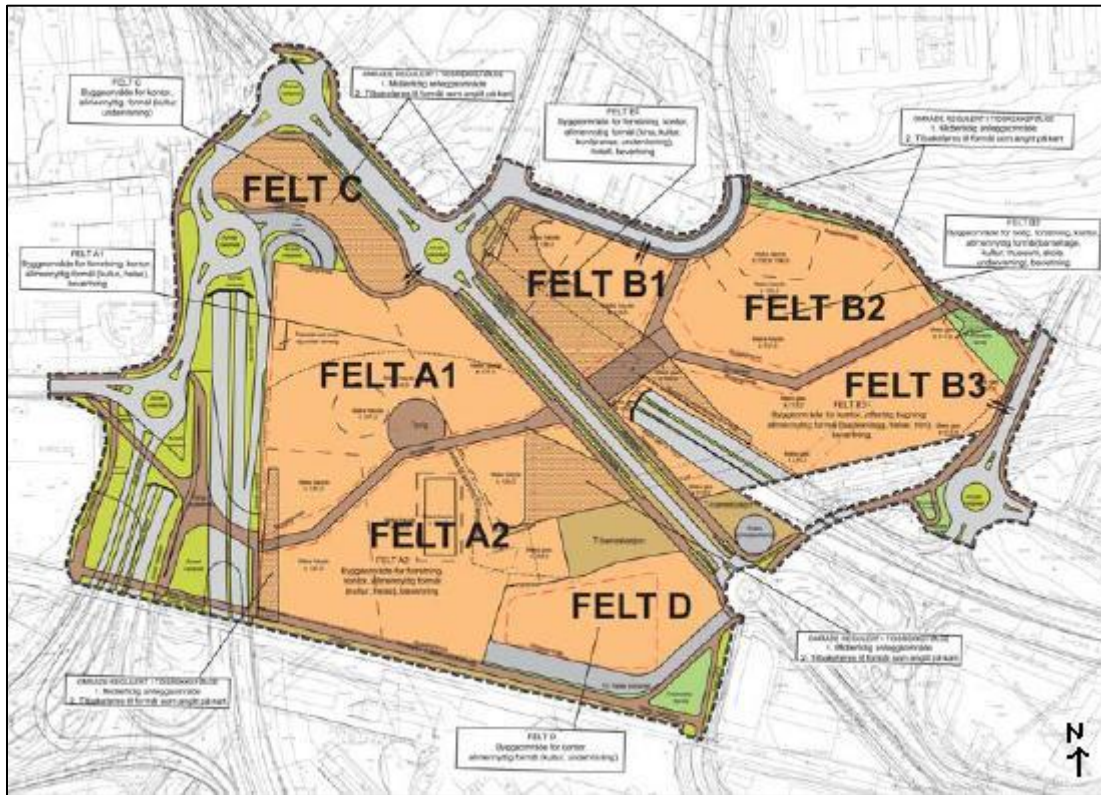
Figur 18 Naboeiendommer med utviklingsplaner, Økern senterområde i midten. Kilde: (Civitas AS et al 2009)

3.6.5 Visjon

Steen & Strøm og Storebrand har som visjon å utvikle Økern senter til et urbant og fremtidsrettet bysentrum. Et fremtidsrettet sted med et rikt og mangfoldig tilbud. Målet er å etablere et totalt tilbud for befolkningen på Økern og i Groruddalen. Et morgendagens handlested for fremtidens by.

3.6.6 Planer

Planområdet foreslås regulert til blandet formål. Reguleringsplanen er inndelt i felt med angitt formål. Se figur 19.



Figur 19 Prinsippkisse reguleringsplan med feltinndeling for formål. Kilde: (Civitas AS et al 2009)

Felt A1 og A2 foreslås regulert til forretning, kontor, allmennyttig formål (kultur, helse), bevertning. Felt B1 foreslås regulert til forretning, kontor, allmennyttig formål (kino, kultur, konferanse, undervisning), hotell, bevertning. Felt B2 reguleres til bolig, forretning, kontor, allmennyttig formål (barnehage, kultur, museum, skole, undervisning), bevertning. Felt B3 reguleres til kontor, offentlig bygning/allmennyttig formål (badeanlegg, helse, trim) bevertning. Felt C og D reguleres til kontor, allmennyttig formål (kultur, undervisning). Området vil altså utvikles med handel og kultur på begge sider av vedtatt Ulvenvei som vil gå gjennom planområdet. Mellom Ring 3 og Ulvenveien vil dagens Økern senter utvikles til et variert senterområde med hovedvekt på handel. Nordøst for Ulvenveien planlegges etablering for ulike allmenntilgige formål som hotell, badeland, museum og andre kulturelle tilbud, samt hotell og bolig (Civitas AS et al 2009).

Planområdets totale størrelse er ca 130.000 kvm. Hvorav ca 77.000 kvm av arealet kan utvikles etter formålsbeskrivelsen for feltene A – D. Det planlegges at forretningsarealet,

samlet for A og B feltene, skal utgjøre 60.000 kvm bruksareal. Området skal utvikles med en tomteutnyttelse lik 250%. Eksisterende høyblokk, Økern senter, blir stående.

Økern Sentrum ANS har engasjert Civitas AS som konsulent på prosjektet. Videre ble det avholdt en arkitektkonkurranse for fremtidens Økern sentrum. Vinnerne var Ghilardi+Hellsten Arkitekter AS, som nå forestår med reguleringsforslag og utforming av planområdet.

Det har kommet innsigelse til planforslaget i forbindelse med offentlig ettersyn. Blant annet fra Statens vegvesen og Fylkesmannen. Innsigelsene går på at et kjøpesenter på 60.000 kvm er for stort og i strid med rikspolitiske bestemmelser (RPB) for kjøpesenter og KDP for varehandel. Det er frykt for at et kjøpesenter i denne størrelsesorden blir et regionalt og bilbasert kjøpesenter som også vil gå på bekostning av andre lokalsentra, samtidig som trafikkbelastningen på veisystemet vil øke.

Det ligger for øvrig til grunn to alternativer. Alternativ 1 som omfatter 60.000 kvm handel og alternativ 2, foreslått av Plan- og bygningsetaten, som omfatter 25.000 kvm handel. For Steen & Strøm er alternativ 2 å karakterisere som 0-alternativet.

Planen er at prosjektet skal stå ferdig i 2015/2016. Status per april er at planforslaget er oversendt til politisk behandling.

3.7 Selvaag – Lørenbyen

Selvaag Gruppen er et konsern i privat eie, hvor medlemmer av Selvaag familien står som hovedaksjonærer. Konsernet er en kompetansebedrift innen bolig og feltutbygging. Det er Oslo-regionen som utgjør hovedmarkedet for Selvaag, og siden 1948 har de bygget over 45.000 boliger i stor-Oslo. I prosjektene sine kontrollerer de hele verdikjeden fra "A – Å".

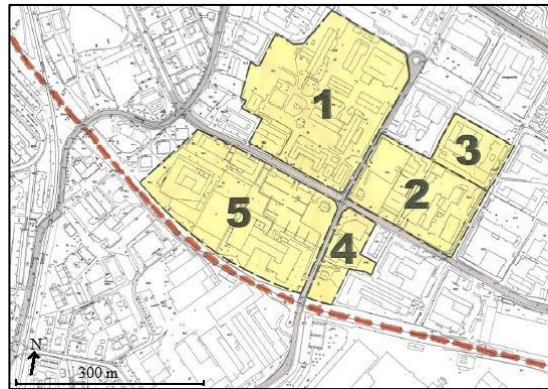
3.7.1 Bakgrunn

Selvaag gikk inn i Lørenområdet i 1999 i forbindelse med at Forsvaret la ut Løren Leir for salg. Forsvaret var i en omstillingsprosess og fant ut at de kunne selge eiendommen. Selvaag gikk ut i en åpen konkurranse og vant, selv med lavere pris enn hva andre aktører tilbød. Til

gjengjeld hadde Selvaag kanskje det mest gjennomarbeidete prosjektet på det tidspunktet, som Forsvaret ønsket å etterlate seg når de trakk seg ut fra Lørenområdet (Selvaag Bolig AS 2010). Forsvarets salg av Løren Leir var i og for seg det første trinnet i transformasjonsprosessen i Økernområdet. Forut for dette hadde kommunen førstegangsbehandlet KDP for Økern som la opp til en totaltransformasjon av den virksomheten som var her. Å kunne posisjonere seg i et slikt område var i Selvaags interesse.

3.7.2 Eierforhold

Selvaag kjøpte flere av de tilliggende eiendommene rundt Løren Leir og står som eneste grunneier i utviklingsområdet. Område 1 er gamle Løren Leir. Område 3 er gamle Telenorbygget som nå huser hovedkontoret til Selvaag. Område 5 er gamle Fellesslakteriet, der Nortura i dag holder til. Til sammen utgjør området ca 155.000 kvm med et potensial på 1.500 boliger og 25.000 kvm næring.



Figur 20 Selvaags tomtekjøp på Løren. Kilde: Selvaag

3.7.3 Regulering

I dag er området hovedsakelig regulert til bolig, blandet formål med bolig/forretning/service, allmenntillegget formål og noe næring. Opprinnelig var området regulert til industri og militære formål. Med utarbeidelse av KDP ble hele planområdet tilrettelagt for formål bolig og blanding bolig/næring med bolig som hovedformål. Tre bygg er registrert og regulert som bevaringsverdige, dette er henholdsvis Kanonhallen, vakta og ett bygg til. De benyttes i dag til bevertning, kulturelle og allmenntillegget formål.

3.7.4 Lokalisering

Lørenbyen ligger i bydel Grünerløkka og ligger mellom Hasle og Refstad, Økern og Sinsen. På naboeiendommene i syd og øst er det flere prosjekter under planlegging. Fire områder er under planlegging mens ett delvis er oppført og under utvikling, se figur 8.

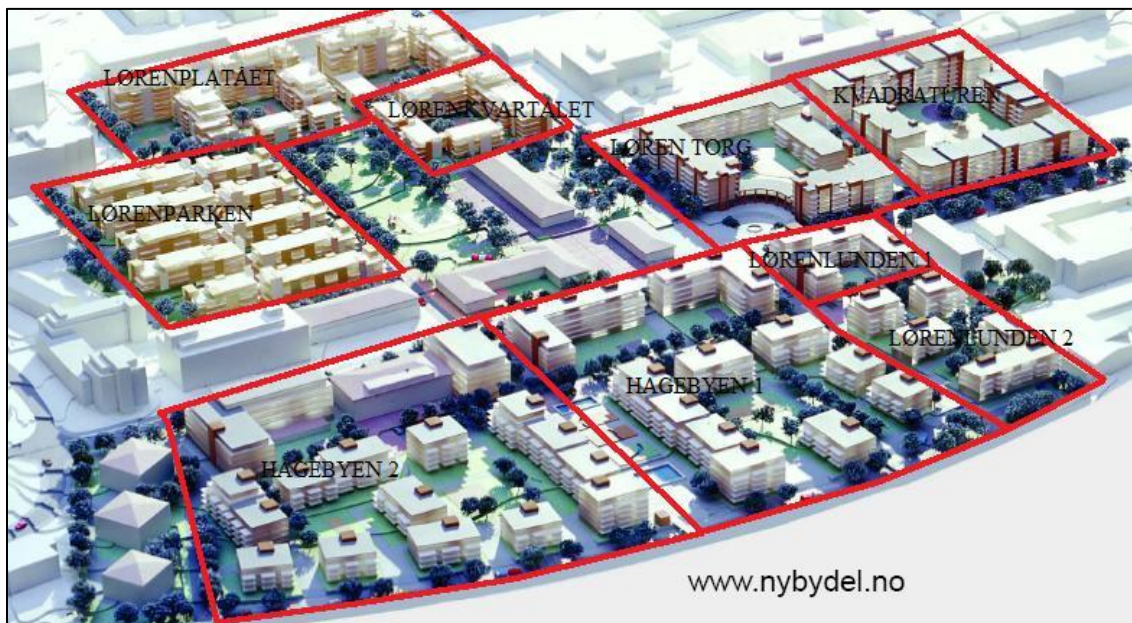
3.7.5 Visjon

Visjonen til Selvaag har vært å skape en ny bydel, midt i Oslo, med attraktive urbane kvaliteter. En utvidelse av indre by. De har fokusert på å skape mangfold. Løren skal være en attraktiv bydel både for barn, unge og eldre. Det skal være en levende bydel, ikke en soveby. Det har derfor også vært viktig å ha næring, service og kulturelle tilbud i tillegg til boliger innenfor området.

3.7.6 Lørensvingen

I forbindelse med utvikling på Løren var det Selvaag som foreslo en ny T-banestasjon på Løren. En ny sløyfe som kunne knyttes direkte til T-baneringen. Ved å bruke spisskompetansen til Sporveiene og Vianova, som hadde prosjektert T-baneringen, lagde Selvaag et forprosjekt for Lørensvingen hvor Selvaag bar alle kostnadene. Planen for Lørensvingen er nå i full regulering. Stasjonen vil ligge i det sydøstlige hjørnet av område 5 i figur 20.

3.7.7 Status



Figur 21 Lørenbyen inndelt i prosjekter. Kilde: Selvaag

Mye av prosjektet til Selvaag er allerede ferdigstilt, innflyttet og i bruk. Utbyggingen har skjedd etappevis og fortsatt er det noen av prosjektene som gjenstår. Lørenparken hadde byggestart i 2004, Lørenplataet og Løren Torg i 2006, Lørenkvartalet og Lørenlunden i 2007.

Gjenstående prosjekter er Hagebyen og Kvadraturen. Disse vil ha salgsstart i 2010 og 2010/2011. I utgangspunktet var det tenkt at hele prosjektet skulle være ferdigstilt i 2012. Blant annet grunnet finanskrise og kommende Lørensving forventes prosjektet med 1.500 boliger nå ferdigstilt i løpet av en 4-5 års periode (2014/2015). Per februar 2010 er Lørenprosjektet bare så vidt halvveis.

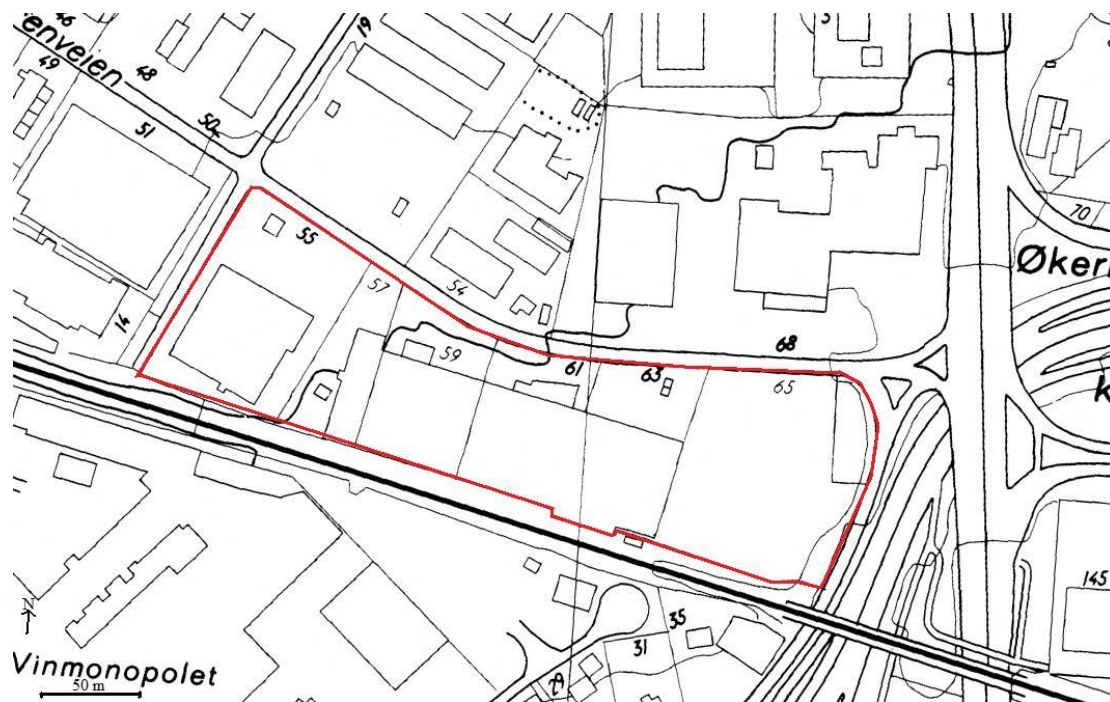
3.8 Vital Eiendom – Lørenveien 55-65

Vital Eiendom AS er et datterselskap av Vital Forsikring ASA og forvalter Vital Forsikrings og Vital Eiendomsfonds eiendomsportefølje på 1,3 millioner kvadratmeter eiendom. I all hovedsak forvalter Vital Eiendom kontorbygg, kjøpesentre og hotell. Vital Eiendom har fokus på å utvikle eksisterende eiendommer, noe som innebærer lange prosesser fra planleggingsstadiet og frem til ferdigstillelse (Vital Eiendom AS).

3.8.1 Bakgrunn

Vitals planer for Lørenveien 55-65 har i utgangspunktet pågått siden 1992 da de ønsket å kjøre en regulerings sak for OBS Stormarket og tomten ved siden av for å få en rammetillatelse til en ny butikk med tilliggende parkering. Planen var å få mer handel inn på området. Planene ble lagt på is i en periode blant annet grunnet Statens vegvesens planer og arbeider med ny kommunedelplan for området. Saken ble tatt opp igjen i 2005 og endret i 2007 til også å omfatte Lørenveien 55 og 57 med formål i tråd med KDP.

3.8.2 Eierforhold



Figur 22 Planområdet til Vital Eiendom innfelt i rødt.

Vital Eiendom står som hjemmelshaver for eiendommene innfelt i figur 22. I tillegg til disse skal Vital Eiendom eie en tomt nordenfor det innfelte planområdet.

3.8.3 Gjeldende regulering

Planområdets størrelse er på 28.000 kvm og omfatter Lørenveien 55-65. Hele planområdet er opprinnelig regulert til industriformål. Virksomheten som drives i området i dag drives på dispensasjon fra gjeldende industriregulering. I KDP er området frem til nr 65 lagt til blandet formål bolig/næring med TU=100-150%, mens nr 65 er lagt til formål ren næring med høy utnyttelse opp til 250%.

3.8.4 Lokalisering

Planområdet ligger som nevnt i Lørenveien og grenser så til Alnabanen i syd. Arcuseiendommen ligger i forhold til Vitals eiendommer på motsatt side av Alnabanen. Øst for området ligger Økernsenteret og i vest finner vi Lørenbyen. Av figur 8 ser vi at eiendommen er omkranset av naboeiendommer som har utviklingsplaner til offentlig ettersyn hos Plan- og bygningsetaten.

3.8.5 Visjon

Da Vital Eiendom har kommet svært kort i prosessen har de foreløpig ikke utarbeidet en konkret visjon for markedsføring av sitt område.

3.8.6 Planer

I 2007 sendte Vital Eiendom AS inn planinitiativ til Plan- og bygningsetaten gjeldene for hele det nåværende planområdet. Planen foreslo da å rive eksisterende OBS Stormarket på 8.000 kvm i Lørenveien 59-63 og eksisterende bebyggelse i Lørenveien 55 og 57. Således ble det foreslått å bygge ut nytt handelsareal på 16.000 kvm, samt boligbebyggelse på 20.000 kvm. På nåværende parkeringsplass i Lørenveien 65 var planlagt kontorbygg på 9.000kvm. Handelsareal på 16.000 kvm vil utløse krav om konsekvensutredning.

Da utvikling av Lørenveien 55-65 ikke har vært en prioritert sak for Vital Eiendom har planene ligget litt på is frem til nå (2010) da Vital Eiendom ikke har besluttet omfanget av planforslaget. Det vurderes å gå noe ned på handelsarealet for å unngå krav om konsekvensutredning. Per mars 2010 er planen å se om de kan få inn flere formål enn bolig, kontor og handel for å få litt fleksibilitet.

3.8.7 Status

Vital Eiendom skal i løpet av våren 2010 sende inn en ny planskisse til Plan- og bygningsetaten. Videre derifra skal de i fellesskap utarbeide en fremdriftsplan. Ifølge Jorunn Grøntveit, prosjektsjef for Vital Eiendom, er det lite sannsynlig at de er klare for bygging før om tre år.

4. Eiendomsutvikleres beskrivelser

4.1 Hasle Utvikling AS ved daglig leder Geir Inge Juriks

Den 21. januar 2010 var jeg i samtale med Geir Inge Juriks, daglig leder for Hasle Utvikling. Han fortalte blant annet om deres største utfordringer så langt i prosjektet og hva som hadde størst betydning for dem. Mye dreier seg om rundkjøringen R-7 og adkomst inn til tomten fra denne. Samtalen vil i stor grad bli gjengitt under.

Når Höegh Eiendom kjøpte eiendommen i 2007 var eiendommen regulert til industri. Det hadde ikke blitt meldt inn behov for endret arealbruk i forbindelse med kommunens utarbeidelse av KDP for Økernområdet, således ble virksomheten som foregikk på tomten ”frosset”. Nå som virksomheten skal flytte fra området har eiendommen en kommuneplan å se hen til. Ifølge Juriks løser planen mye av arealbruken rundt dem overordnet, men at de selv da står ganske fritt i og med at tomten ikke ble vurdert i forbindelse med KDP. ”Vi ser på dette som et nyttig verktøy da det ordner det som er ved siden av, og så kan vi stå friere til å foreslå det vi ønsker å gjøre.”

4.1.1 R-7

Det er imidlertid én stor utfordring med dette ifølge Juriks, og det dreier seg om adkomst inn til tomten. Han forteller at det typiske ved industribedrifter er at de ønsker å samle all trafikken gjennom ett punkt for å ha kontroll, noe som er bra når man er en industribedrift, men ikke når man ønsker å åpne området. ”Vi har hatt veldig mye fokus på å få adkomst fra Økernveien siden Alnabanen effektivt sperrer for adkomst fra nordøst og Haslevangen er en gate med begrenset kapasitet.” Spesielt viktig for Hasle Utvikling er den planlagte rundkjøringen med navn R-7 i Økernveien. Her har de hatt en reguleringsplan til høring med høringsfrist 11. januar 2010. Planen innebærer at man fysisk tilrettelegger Økernveien og R-7 for en senere tilkobling fra Hasle Utvikling, dog kommer ikke spørsmålet om dette opp i den reguleringsplanen ifølge Juriks. ”Det som er motivasjonen for å drive den planen er en bymessig opprydding fra vei til gate og betyr at vi har en god del dialog med Plan og bygningsetaten (PBE). Det er PBE som er forslagsstiller til den ”endringsplanen” som rydder opp i veisystemet. En hyggelig bieffekt, sett med våre øyne, er at det vil klarlegges for, rent fysisk etter veinormalen, en fjerde arm inn til oss. Og det argumentet kommer opp i

forbindelse med vår reguleringsplan. Betingelsen for hele prosessen rundt endringene i R7 er at Hasle Utvikling betaler alle merkostnader knyttet til planprosessen, prosjektering og gjennomføring. Det som gjør det enda mer interessant er at vi får låne (vi betaler for det), vi får tilgang til Statens vegvesens konsulenter som lager denne endringsplanen, det er de som kjenner best det veisystemet som er der. Det gjør at vi håper og tror at vi får gjort om veisystemet slik at [...] vi senere får koblet oss på med en fjerde arm. [...] vi skjønner at vi kommer med dette veldig sent, dette burde blitt varslet inn som fremtidig opsjon fra Arcus sin side i forbindelse med KDP slik at det hadde ligget inne som premiss i forbindelse med regulering av veisystemet.” Hasle Utvikling kom opprinnelig med sine forslag om endret plan for utformingen av R-7 da Statens vegvesen holdt på med detaljprosjektering, kostnadskontroll og byggestart. Juriks forstår at de ble sendt rett ut igjen på det tidspunktet, likevel sier han at hadde man blitt tatt bedre imot da, så ville man ha hatt det enklere nå. Han mener det var lettere for vegvesenet å ta imot Juriks da han kom med forslaget på vegne av Hasle Utvikling for andre gang. På det tidspunktet hadde trolig vegvesenet fått mer kontroll og fått senket skuldrene sine noe. ”Det som er litt kilent nå er at det i øyeblikket er NCC som bygger og har entreprise på R-7 og videre østover, og de kan bygge R-7 i morgen, de skal bare være ferdig til midtsommers (1.juli). Og så har vi den lille reguleringsplanen ute til høring, Statens vegvesen kom ikke med noen kommentarer til den, Fylkesmannen er positiv og Byantikvaren er positiv. Ingen skumle kommentarer. Det som da skjedde var at PBE begynte å signalisere at dersom dette stod seg ut høringsperioden, så ville de kunne ta reguleringsplanen på egengodkjenning. Samme dag som fristen gikk ut så skriver Samferdselsetaten at de er litt bekymret for lesbarheten av splitten av feltene på nordsiden av R-7.” Samferdselsetaten er bekymret for trafikksikkerheten. Den gamle løsningen med bue fikk en mer markert sone i forhold til avkjøringene. ”Vi må nå snakke litt med Samferdselsetaten. De har vært med i prosessen, men de føler tydeligvis at de ikke har vært med nok.”

Videre forteller Juriks at tiden her er kritisk. For drøyer vedtaket om planen for lenge har mye av toget gått. ”Deadline er 1. juli, da stenger man veien nord for R-7 og fører trafikken østover. [...] jo tettere vi ligger opp til 1.juli, jo høyere blir prisen som NCC kommer med, altså endringsprisen på en slik forespørsel. Hadde den blitt sendt i dag ville det bare blitt en avregning i forhold til gjeldende priser. Tiden er utrolig viktig her.” PBE har uttalt til Hasle Utvikling at dersom det ikke blir gjort noe med uttalelsen fra Samferdselsetaten så må planen gå i byutviklingskomiteen, via byrådet og til komiteen. Da blir det en konflikt mellom to

kommunale etater. Da må politikerne på banen å avgjøre hvilken de skal følge. ”Det tar vanligvis lang tid. [...] dette betyr utrolig mye for oss.”

På spørsmål om hva som skjer dersom Hasle Utvikling ikke skulle få en fjerde arm inn til tomten fra R-7, svarer Juriks: ”Da vil vi kunne miste fremdrift og også inntekter ved at vi nok vil måtte redusere totalvolumet i prosjektet vårt.” Ifølge Juriks er det en samfunnsmessig riktig løsning å koble en fjerde arm fra R-7 inn til tomten. De har foretatt trafikkanalyser som viser at de ikke kommer til å overbelaste veisystemet. Han sier videre at Haslevangen er overbelastet i rushtiden og at det er vanskelig, om ikke umulig å komme seg over i kjørefeltet som leder ned til Økernveien. ”Det betyr at det er mye mer rasjonelt å kjøre til høyre og rundt hele stedet, forbi den nye skolen som bygges i Frydenbergveien, opp ved Løren Torg og ned forbi Obs stormarked. Konsekvensen er at man kjører gjennom tre rundkjøringer. Det våre trafikk tall viser er at belastningsgraden på R-7 med våre biler ligger på henholdsvis 54% og 61% i rushtidene, så her er det god kapasitet. R-11 ligger på 94% / 93%, så R-11 er vesentlig mer belastet, mens R-7 har god kapasitet.” Altså sier Juriks at belastningen på R-11 vil bli mye større dersom ikke den fjerde armen kommer på R-7 fordi flere vil kjøre igjennom R-11 i forbindelse med at de kjører rundt hele området på grunn av vanskeligheter med å kjøre til venstre i Haslevangen i rushtiden.

Som en strategi for å få på den fjerde armen tenker Hasle Utvikling å få til en alliansebygging i forbindelse med bygging av T-banen, Lørensvingen, som skal gå under deres tomt. ”De (Ruter) har behov for å kjøre ut tunnelmasser (i forbindelse med utgraving). I tidligere skisseprosjekt foreslo de å kjøre ut i Haslevangen, men det er neppe gjennomførbart i forbindelse med trafikksituasjonen der. Å kjøre til høyre og opp Frydenbergveien er nok en dårlig idé da det er bygget en ny skole der (trafikksikkerhet i forhold til skolebarn). Da er det bedre med en ny adkomst her til R-7, og det virker som om Ruters konsulenter synes dette er en rimelig god idé. [...] samtidig vil Ruter spare mye penger på å bygge ut T-banen ovenifra.” Ifølge Juriks er det mye som er beredt til å begrunne endringen av R-7 og senere adkomst fra den. ”Det er synd om brevet fra Samferdselsetaten skal stoppe hele prosessen.”

4.1.2 Strøspreg, strøksrykte og identitet

I forhold til området mener Juriks at de er heldige som har kommet til et dekket bord i den forstand at det ikke er Hasle Utvikling som har dratt i gang lasset. ”Det er mange ’familier’

som har kommet flyttende inn og som jobber med å få opp strøket og renommeet. Det er ikke så mye slakteri og den slags lenger som når Selvaag begynte å bygge. Det er utrolig mange prosjekter på gang, og man har begynt å bruke mye penger.” Juriks sier at veianlegget er den store milepælen i området og at dette er med på å løse ut den nye måten å se Økern, Hasle og Løren på. ”Det som klart er et problem er at nettopp veien og kanskje jernbanen som barrierer har gjort at det ikke har vokst opp en form for identitet. Man har dratt ned til steder fra hver sin side og man har ikke hatt noe særlig motivasjon for å dra over og samhandle i midten på grunn av skillet skapt av jernbanen og veianlegget.” Hasle Utvikling har ønsket om å følge opp dette med å bidra til å få etablert et næringsvel i forhold til felles profilering og felles strategi for området. De føler at dette er noe som mangler. ”Mange er enige om at prosjektene i stor grad er komplementære og utfyller hverandre, men vi trenger noen som kan ta litt initiativ og det kan hende at vi vil påta oss den rollen. [...] vi må tenke helhet og dra hverandre og strøket opp.”

Dette med identitet jobber de med blant annet i forbindelse med lansering av hjemmesider og blogg. ”Vi ser ikke på identitet som et stort problem. Vi har et flott prosjekt og mye vil komme gjennom konsekvent og målrettet arbeid innen dette feltet.” Han sier videre at det kunne vært spennende å få inn kunst/kulturaktiviteter i det bevaringsverdige Hovedbygget for å skape en identitet, ”noe med pondus ut over oss selv.”

Juriks tror videre at det har betydning hva som skjer med planene til Steen & Strøm da det er de som fronter det kommersielle og aktiviteter rundt det. Steen & Strøms planer vil være med på å øke oppmerksomheten og potensialet for området som sådan, men kanskje ikke så mye for Arcuseiendommen som isolert tomt, sier Juriks. Juriks mener videre at Økernområdet har et kjempe potensial med alle planene som er iverksatt og planlagt.

4.1.3 Handel

Hasle Utvikling har også planer om å etablere handel på sin eiendom. Men det er da snakk om lokalservice som ifølge Juriks er innenfor rammen av det som er ufarlig da 4000 kvm er satt som grense for at det ikke skal være attraktivt for omlandet. ”Hadde vi for eksempel utvidet til 10.000 kvm hadde det blitt en helt annen prosess. Det går på prosessusikkerhet. Det ville ha blitt mye mer støy, og det har vi ikke behov for. Vi ser heller på bilsegmentet, vi oppfatter det som en type ”ja”-virksomhet, vi løser flere ting da bilforhandlere er på vandring ut fra Ensjø.

Økern er særdeles interessant som bilpunkt. [...] vi har valgt å holde oss innenfor begrepet ”plasskrevende varer”, bilsegmentet er innenfor dette. Da slipper man å diskutere 10.000, 20.000 eller 60.000 kvm slik som Steen & Strøm må.” Hasle Utvikling slapp å foreta konsekvensutredning da det var så lite kontroversielt det de hadde lagt inn av arealbruk og løsninger.

4.1.4 Utnyttelse

Hasle Utvikling hadde i utgangspunktet tenkt til å oppføre et bygg på 18-20 etasjer. Her har de imidlertid nå sett mer på det funksjonelle slik som areal per etasje og redusert til 11 etasjer. De har gått ned litt på totalvolumet. ”Det lå i overkant av 200.000 kvm BRA men er nå nede i 180.000 kvm BRA. Vi kan ikke gå ned i 150.000 kvm på grunn av ”klumpen på midten” (hovedbygget til Vinmonopolet), den spiser veldig mye areal og da vil det bare bli et hus her og et hus der.” Juriks tror prosessen skal gå bra. ”Det ser ut til at vi vil kunne bli enige med kommunen om totalvolum, høyder, parkering, det meste egentlig.” De har også fått god respons fra næringen og snakker allerede med store kontorleietakere.

4.1.5 Kvalitetsheving

Hasle Utvikling har ikke opplevd noen form for konflikter i forhold til naboskap og andre eiendommer. ”Jeg har aldri opplevd så høy grad av harmoni. Dagens virksomhet representerer noe som er dårlig. Lastebiler, høye gjerder, omveier å gå. Når vi kommer så er det å bryte opp og ha service, plasser og torg, snarveier og sykkelveier. De (beboere i området) skjønner at det vi gjør drar opp preget.”

Videre mener Juriks at området etter hvert bør kunne sammenlignes med Nydalen og ser for seg at de vil være attraktive for de som ikke får plass i Nydalen. De har lyktes veldig bra. Mye vil være avhengig av hvordan naboene bygger. ”Bygger de for høyt, for tett, for billig så vil det trekke strøkets preg ned. [...] men er vi riktig flinke så tror jeg vi kan sammenligne oss med Nydalen etter hvert.”

Endringsreguleringen til R-7 ble for øvrig vedtatt i februar etter at Samferdselsetaten godtok forslag om bedre skilting i rundkjøringen for å ta vare på lesbarheten.

4.2 Steen & Strøm Norge AS ved Henrik Larsen, direktør for kommersiell utvikling.

Jeg var i samtale med Henrik Larsen 19. januar 2010. I samtalen la Larsen en del vekt på hvilket potensial som ligger til grunn for området, hva de fokuserer på og hva de anser som sin største utfordring til nå. Samtalen vil i stor grad bli gjengitt under.

Steen & Strøm kjøpte seg inn i prosjektet til Skips Tudor AS og Alf Ulven i 2006 sammen med Storebrand. I dag eier de 50% hver. Det at det oppstår en tomtegrunn oppå tunnelen som Statens vegvesen bygger, i direkte tilknytning til Økernsenteret, ser Steen & Strøm på som en stor mulighet. Denne tomtegrunnen har de for øvrig en opsjon på. Samtidig ser Steen & Strøm i forhold til knutepunktpolitikken i Oslo at man ønsker å satse på handel og annen næringsutvikling på knutepunktene, og Økern er definert som ett av fem hovedknutepunkt i Oslo.

4.2.1 Strøkspreg

”I forhold til strøkspreg ser vi et veldig stort potensial. Det er kun et veikryss og veldig mye ymse. Vi lager en ny sentrumssituasjon.” Ifølge Larsen er prosjektet veldig viktig for Økernområdet fordi prosjektet vil bidra til å gi ringer på vannet. De foreslår å lage et nytt sentrum som kan betjene et av Norges tettest befolkede områder, Groruddalen, og som kan binde sammen Lørenbyen, Bjerkebydel og Hasle i et knutepunkt.

4.2.2 Knutepunkt, befolkningsvekst og handel

Larsen legger stor vekt på at utviklingsprosjektet er situert på ett av Oslos fem definerte hovedknutepunkt. ”Ved å legge senteret oppå et knutepunkt så får vi veldig høy kollektivandel slik at folk har mulighet til å komme med T-bane, buss, sykkel eller til fots. Innenfor en radius på 2 km vil det i 2020 bo 76.000 mennesker her, i dag bor det ca. 40.000. Poenget med prosjektet er at det fanger opp kommunikasjonslinjene.” I følge Larsen bryter Økern alle disse linjene i dag, mens prosjektet vil knytte alle disse punktene og forbindelseslinjene sammen ved at det lages en åpen veistruktur gjennom prosjektet. ”Sånn sett så forsterker vi knutepunktet.” Videre sier han at satsing på offentlig infrastruktur og at den er på plass er avgjørende for prosjektene.

Dette prosjektet skal gjøre Økern sentrum til et lokalt bysentrum, ikke et regionalt senter ifølge Larsen. De har foretatt handelsanalyser og trafikkanalyser som viser at etablering av handelsareal på 60.000 kvm ikke vil være til skade for andre handelssentre. En grunn til at de ikke er bekymret for at senteret vil stjele andeler er at det vil være en kraftig befolkningsvekst i Oslo i årene fremover. I 2008 var det 560.000 innbyggere i Oslo. Steen & Strøms konsulenter har foretatt en prognose som viser fremskrevet befolkningsvekst frem til 2030. ”Bare frem til 2015 så har befolkningen økt med nesten 100.000. Dette prosjektet vil stå ferdig rundt 2015/2016. En veldig stor del av denne veksten kommer i området Groruddalen. Det er der det er tettest befolket og det er der det er størst potensial for mer utbygging. I 2020 forsterker dette seg frem til 2030, da har du nesten 40% vekst i Oslo.” En annen ting Steen & Strøm ser er at Oslo har tapt markedsandeler til Akershus fra 1993. ”Det betyr at folk kjører langt for å handle og det er dårlig for miljøet og dårlig for Oslo. Egentlig burde Oslo bygge ut enda mer handelsareal enn det vi foreslår på Økern for å ta igjen tapte markedsandeler.”

Kommunen har ment at dette prosjektet blir for stort på handel og frykter at dette blir et bilbasert kjøpesenter. ”Vi mener at PBE forvalter politikken som er vedtatt feil. Og vi mener da at politikerne må sette ned foten. Eksempelvis ønsket vi å utvide Stovner senter med litt under 10% for å gjøre senteret mer ekstrovert, men kommunen sier nei, Stovner er stort nok. Politikerne har definert Groruddalen som det viktigste satsingsområdet for Oslo gjennom Groruddalssatsingen. Plankontoret for Groruddalen, [...] de fleste politiske partiene, kulturinstitusjonene og befolkningen vil ha prosjektet. Men det er altså PBE som ikke ønsker det så stort.” Steen & Strøm tror forøvrig at PBE kommer til å bli overkjørt av politikerne. ”Vi er blitt tryggere og tryggere på at dette prosjektet bør komme. Man må ta innover seg den kommende befolkningsveksten og tørre å si at Økernprosjektene er for fremtiden. Vi bygger ikke for å tilfredsstille dagens behov, vi bygger for å tilfredsstille fremtidens behov.”

På spørsmål om hva Steen & Strøm gjør dersom de ikke skulle få gjennomslag for sine 60.000 kvm svarer Larsen at de kun har ett prosjekt her hvor de kommer til å stå på til det blir godkjent. ”Vi kan ikke skjønne noe annet enn at det kommer til å komme før eller siden. Vi ser at befolkningsveksten og andre ting er med på å løfte prosjektet.”

Videre sier Larsen at han ser synergi mellom alt, mellom eiendommer, interesser og forskjellige næringer. I forhold til handelen mener han at politikerne må velge å legge handel rundt knutepunktet og ikke tillate handel på andre eiendommer i området. ”Hvis vi skal klare

å gjøre det løftet her og all den investeringen som kreves for å lage et prosjekt som binder infrastrukturen sammen, så er man nødt til å ha det volumet på handel som bærer investeringene, og da mener vi at det må spise mesteparten av handelsarealene som kommer i området. Når man har bestemt seg for en knutepunktspolitikk så synes jeg man skal være tro mot det og satse på det nærmest kollektivtilbudet.”

4.2.3 utfordringer

Den største utfordringen Steen & Strøm står ovenfor nå er å få igjennom en reguleringsplan. ”Det er en viktig milepæl og altavgjørende i forhold til om vi har et prosjekt eller når prosjektet kommer. For vi er helt sikre på at det kommer.” De bruker mye tid på å formidle innholdet i prosjektet og alle analysene som er foretatt slik at folk skal kunne lese og forstå. ”Vi er veldig entydige på at dette er et prosjekt det er stort behov for.” Larsen nevner også andre utfordringer de vil møte på: ”Dette er et veldig komplisert prosjekt, det er et virkelig stort og krevende løft. Det er et veldig stort volum under bakken for parkering, varelevering og service. I tillegg er det veldig mange funksjoner oppå. Det gjelder å bygge en fleksibel og koordinert bygningsstruktur. Det blir utfordringen i neste omgang.” En annen utfordring er å få brukere. I følge Larsen er det badelandet som er mest spennende der fordi det ikke er vist særlig lønnsomhet andre steder. Dette har Steen & Strøm budsjettert med å subsidiere. Badelandet er ikke bare en strategi som er lagt inn for å få gjennomslag for planen, deres kjernevirksomhet som er handel vil nyte godt av badelandet da handel vil leve best der mennesker er i fremtiden. ”Vi får mer trafikk til våre butikker. Får vi bygge det volumet som planlegges, da kan vi også bygge badelandet for da får vi penger til å finansiere det.” I rekkefølgebestemmelsene Steen & Strøm har lagt frem får ikke kjøpesenteret åpne før badelandet er påbegynt bygging, sier Larsen.

For Steen & Strøm er ringveien helt avgjørende, ”det viktigste for oss,” i forhold til de endringer som skjer i området. ”Nummer to er at det ligger i et område hvor det kommer befolkningsvekst i nære omgivelser. I tillegg tror vi at det vi gjør, det tror vi gir andre noe, det vil gjøre at andre aktører satser på andre ting. Derfor er det et viktig grep at politikerne vedtar dette, for det er med å gi større ringvirkninger enn det man aner. Våre planer vil øke potensialet for andre utviklere, det vil gjøre at det blir attraktivt å ha arbeidsplassen sin i området, det blir attraktivt å bo her. Det gjør det av to ting; tilbud som kommer, som er

funksjoner som alle trenger, også er det infrastrukturen som blir veldig god, det blir gode forbindelseslinjer.”

4.3 Selvaag Bolig AS ved Petter Cedell, direktør for eiendomsinvesteringer

Jeg var i samtale med Petter Cedell den 12. februar 2010. Av de fire utvalgte aktørene er Selvaag den aktøren som har kommet lengst i utviklingsprosessen. Petter Cedell forteller om de utfordringene de har støtt på i prosessen og hva som har vært viktig for at de har lyktes i dette området. Samtalen er i stor grad gjengitt under.

4.3.1 Bakgrunn

For Selvaag startet det på Løren sommeren 1999 da Løren Leir ble lagt ut for salg. Forut for det hadde kommunen førstegangsbehandlet KDP for Økern som la opp til transformasjon av virksomheten som tidligere var i området. På dette tidspunktet var det mange områder i transformasjon som var i omløp, blant annet Nydalen i Oslo og Fornebu i Bærum.

Cedell forteller at Nydalen var et interessant område å drive utvikling i, men slik situasjonen var hadde de ikke kjøpt eiendom i Nydalen på daværende tidspunkt. På Fornebu gjorde Selvaag seg en strategisk beslutning. På måten Staten og Oslo kommune solgte seg ut av området forutså Selvaag at det ville komme til å ta lang tid før man skulle bli enig om hvordan Fornebu skulle utvikles og hvordan Bærum kommune skulle forholde seg til den utviklingen og utbyggingen som ville skje. I tillegg til dette var tomteprisen veldig høy og mye skulle forhåndsbetales. Selvaag besluttet da å være litt strategiske og heller posisjonere seg i andre deler av byen de hadde mer tro på. ”Og det ble situasjonen, vi fikk lov til å drive her oppe i fire/fem år før noen av de andre skjønnte hva som skjedde. Og da hadde allerede vi posisjonert oss med et kjempe område.” Det ble et potensial på 1500 boliger og 25.000 kvm næring uten særlig konkurranse. Ifølge Cedell slapp de også de kjempe knivingene i budrunden på grunn av dette.

4.3.2 Én grunneier

Ifølge Cedell er kanskje den viktigste grunnen til at Selvaag har lyktes med prosjektet at de kun er én grunneier slik at de kan samarbeide om den samme tingen og skape en visjon.

”Visjon er viktig når man skal starte i et så stort område. Hva er det vi ønsker å skape? Hva er visjonen med prosjektet? [...] er man mange grunneiere så får du ikke den helhetsutviklingen som man er nødt til å få med seg for å lykkes med en så stor transformasjon.” Som én grunneier fikk Selvaag i følge Cedell mulighet til å skape det gode liv. ”Det var bare Skanska og oss, og Skanska hadde den samme, kall det visjonen, et ønske om få til noe her oppe. Skanska tenkte kanskje litt mer prosjektutvikling og ikke områdeutvikling. Men de så hva vi holdt på med og hengte seg selvfølgelig på. Det henger veldig godt sammen.”

4.3.3 Privat eier

Selskapet er i privat eie, noe det har vært gjennom alle år. ”Det gjør at vi kan være mye mer langsiktige enn om vi skulle ha vært på børs. Da er man pålagt å vise frem kvartalstall. Vi kan si at i år tjener vi ikke penger for inntektene får vi ikke før om ett eller to år. Vi får derfor muligheten til å strekke slike store prosjekter, noe som gjør at vi lykkes i store transformasjonsprosjekter i større grad enn mange andre.”

4.3.4 Strøkspreg

Strøkspreget har vært en utfordring for Selvaag. ”Løren var et ikke-sted. Det var ikke kjent i byen hvor Løren var, spurte man noen fikk man til svar om det var i nærheten av Lørenskog. Man måtte være lommekjent for å komme hit på grunn av barrieren som ringveien og Alnabanen representerer. Det var ingen som bodde her, [...] og vi satt med denne eiendommen hvor vår nærmeste nabo var Fellelakteriet som fortsatt var i virksomhet og Peter Møllers Tranfabrikk som fortsatt er virksom.” Det var også en del annen virksomhet i området som trakk ned strøkets preg. ”Vi var inne i et miljø som var langt unna bolig og ingen andre her hadde noen referanse til bolig heller. Det var en forferdelig tung greie. Vi var nødt til å ha en visjon om hva vi ønsker å skape her og den må følge prosjektet helt igjennom. Tar du Økern så er det ganske midt i Oslo og det vi ønsket å skape var en ny bydel med attraktive urbane kvaliteter, en utvidelse av byen, ikke en satellitt, men at Carl Berner faktisk vokser, byen vokser utover.” Selvaag har brukt masse ressurser på merkevarebygging.

4.3.5 KDP

”Det kommunen hadde gjort her som var veldig bra, var at de allerede hadde ”vedtatt” en KDP som de hadde gitt ganske klare føringer på. Da har man en mye bedre forutsigbarhet når man går inn og legger penger og investerer i transformasjonsområder. Da har man en mer eller mindre trygghet på hva man kan få lov til å bygge når den tid kommer. Du kan gå i gang med forhandlinger med grunneiere og gi et realistisk bilde på hva eiendommen er verdt slik at de kan ta med seg det i sin vurdering om hvor de ønsker å reetablere seg. Det var helt avgjørende. Hvis du ikke har det [...] da må du gå inn å kjøpe med høy risiko og det er risikosport.” Selvaag møtte også på utfordringer i forbindelse med KDP. Utfordringen var lang behandlingstid som de ikke hadde forutsatt. De trodde KDP var ferdig behandlet i 1999, men den ble ikke endelig vedtatt før i 2004. ”Vi ventet i fem år på at de vedtok den, og det gjorde at vi mistet ett år i fremdrift. Vi kom ikke i gang med rammesøknad og igangsettelsestillatelser siden KDP ikke var endelig vedtatt. Det var en barriere vi ikke trodde på, eller som vi ikke var klar over da vi startet her oppe. Vi satt og ventet litt på den.”

4.3.6 Byantikvar

Den største utfordringen for Selvaag var kanskje møtet med Riksantikvar og Byantikvar. Cedell påpeker at problemet var svært uforutsigbar kommunikasjon og tilbakemeldinger fra Byantikvar. ”Vi prøvde så langt det var mulig å binde opp til veldig konkrete spesielle bestemmelser i fredningsvedtaket. For fredningen var det Riksantikvaren som kjørte. Vi ba da om at bestemmelsene ble utformet ganske detaljert slik at ikke det ble lagt veldig mye vekt på synsing eller vurderinger fra Byantikvar i neste instans. Vi ønsket å få det litt mer forutsigbart, så vi ba om at bestemmelsene ble strammet opp ytterligere i fredningsprosessen, nettopp fordi at det ikke skulle bli noen diskusjon i rammesøknadsprosessen med Byantikvar. Men allikevel så klarte Byantikvar å være ganske bestemt i hva han ønsket i tillegg, selv om bestemmelsen var ganske klar. Jeg tror vi hadde slitt enda mer enn det vi gjorde dersom bestemmelsene hadde vært enda løsere. Det er en uforutsigbar materie å bevege seg inn i (bevaring). Det oppleves som en veldig sterk sektor interesse/særinteresse som ikke alltid tar med seg det økonomiske bildet inn i sin vurdering. Det blir litt trangsynt hvis man utelukker den økonomiske siden av vurderingene sine, så vi slet litt. Byantikvaren har stor myndighet, relativt få ressurser og liten vilje til å samarbeide for å finne den beste løsningen for begge parter. De har ofte vanskelig for å anbefale en løsning.” I tillegg til de tre byggene som er fredet var det et bygg til som Byantikvaren vurderte å frede. En gammel trebygning som lå på

”Torget”, det som i følge Petter Cedell er tyngdepunktet i deres plan. ”Da hadde det mistet hele planen. [...] det tar gråten av oss. Dette er hva vi møter i en byutviklingsprosess at plutselig blir dette viktig, [...] man glemmer helheten.” Selvaag fikk PBE til å regulere huset til nybebyggelse slik at de fikk muligheten til å rive bygget på den måten. De opplevde ingen utfordring med å få PBE til å omregulere. Ifølge Cedell ser PBE det store bildet i motsetning til hva særinteressene gjør. På slutten fikk Selvaag god dialog med Byantikvaren. ”Vi fikk tillitt til hverandre og samarbeidet ekstremt bra på slutten. Vi har hatt flere prosjekter sammen som nesten har gått parallelt med dette. Det er lettere å samarbeide, mye mer forutsigbart. Det var en læreprosess.” Om det lønner seg å rive eller bevare et bygg er nesten umulig å svare på generelt sett ifølge Cedell. De gangene de har et valg gjør de kraftige analyser på hvorvidt det lønner seg å rive ned og bygge opp nytt.

4.3.7 Samferdselsetaten

Selvaag har også støtt på utfordringer i forholdet til Samferdselsetaten. De har opplevd at sektorinteressene ikke alltid er i takt med de overordnede tankene for utvikling i området. ”PBE var helt klare på hva de ønsket seg her oppe, men Samferdsel [...] var ikke interessert i at gatebildet skulle endres veldig.” Samferdsel ønsket en fortsatt industrigate gjennom Løren, noe som var uaktuelt for Selvaag. ”Vi skal bygge en by her, men det så ikke de. De gikk imot. PBE var med oss. Kommunen måtte høre på Samferdsel da det er deres fagetat, så kommunen gikk imot.” Det endte med at Selvaag måtte kjøre en ny omregulering og detaljere i større grad. Tilsutt fikk de vedtak om gateparkering slik at de får en byutvikling. ”En del av utfordringene med å drive byomforming er at det er vanskelig å få alle med på lasset.”

4.3.8 Lørensvingen

Petter Cedell har personlig jobbet intenst med å få T-banen til Løren. Da han begynte trodde ikke folk at dette var noe å satse på. ”Det er tillatt å drømme, men det får dere ikke til.” Mangel på kapital og ressurser hos etaten gjorde at Cedell foreslo at Selvaag kunne lage et forprosjekt og ta kostnadene ved å gjøre det, men ved å benytte spisskompetansen i Sporveien og Vianova. Selvaag betalte nesten en millionen kroner for rapporten og arbeidet som ble gjort. ”Vi spredte rapporten for det den var verdt og nå kommer den. Det var det som gjorde at politikerne begynte å skjønne at dette var lurt. Istedenfor å vedta at vi skal utrede så var det ferdig utredet. Da var det mye lettere å si ja. Det var en strategi som var smart og nå er

Lørensvingen i full regulering.” På grunn av T-banestasjonen som vil etableres i planområdet til Lørenbyen, mister Selvaag noe areal. Men ifølge Cedell er det av mindre betydning da de vil få igjen for økt attraktivitet, høyere omsetningshastighet og muligens høyere pris.

4.3.9 Added value

Selvaag ønsker å tilby noe mer til sine boligkjøpere. Både i konkurranse med andre entreprenører og boligutviklere, men også fordi de ønsker å levere et produkt som folk er stolte av å bo i og som Selvaag selv er stolte av å levere. Som tradisjon har Selvaag å levere en skulptur på hvert boligprosjekt. Cedell informerer om at de i dette prosjektet skal levere ca 30 skulpturer fra forskjellige akter i Peer Gynt. ”Vi håper at når dette blir ferdig at det blir en attraksjon som Oslo kan være stolte av, ikke bare for de som bor her. Vi tror dette kan bli verdt å se.”

4.3.10 Spydspiss

Selvaag har vært den aktøren som har dratt lasset. ”Det som er litt av utfordringen ved å være spydspissen i prosessen er at de som kommer bak får en lettere jobb. Det koster betydelig å dra frem. Men det var vi klar over. Det var derfor vi fikk eiendommene såpass rimelige også på det tidspunktet som vi gjorde.” Som sagt har Selvaag brukt mye tid og energi i merkevarebyggingen og Lørenutviklingen er bare så vidt halvveis.

4.3.11 Næringsvel

Et næringsvel i området er ikke noe Selvaag savner. Men Cedell ser at det for området generelt sett kan være en fordel å samarbeide. Han tror for så vidt at det vil være vanskelig å få parallellitet i det. ”Skanska og vi kunne ha gjort det, men så var vi ganske rene konkurrenter, så det er litt begrenset hvor mye du klarer å samarbeide.”

4.3.12 Andre aktørers planer

Petter Cedell mener at de andres utviklingsplaner ikke vil ha særlig betydning for Selvaag. Spesielt fordi Selvaags utvikling av Løren vil være ferdig innen resten av prosjektene i området blir ferdigstilt. Likevel skal Selvaag fortsette å forvalte en del næringsareal i Lørenbyen. ”Sånn sett så blir Steen & Strøm en konkurrent når de bygger 60.000 kvm senter.

Det er klart de blir en konkurrent, men vi har aldri hatt mål av oss å være det. [...] vi har strøkstjenende handel, det er mer for de som bor her. Men jeg ser bare positivt på det, at det skjer noe der borte.”

4.3.13 Andre utfordringer

I reguleringsplanene lå det rekkefølgebestemmelser om en skole. Den kommer nå på Frydenberg. ”Vi mistet et halvt år fordi at vi ikke hadde vedtak på hvor den nye skolen skulle være. Vi kom ikke i gang før den var på plass. Så det var en viktig milepæl.” Ifølge Petter Cedell blir det litt snubling når man holder på å utvikle i et transformasjonsområde. Mange av utfordringene er nok generelle, ”men utfordringene er mye større i et transformasjonsområde da man gjerne er mer sårbar.”

4.4 Vital Eiendom AS ved prosjektsjef Jorunn Grøntveit

I samtale med Jorunn Grøntveit 2.mars 2010 ble det fortalt litt om prosessen de har vært igjennom med planene sine, hvilke utfordringer og usikkerhetsmomenter de har opplevd og muligens kan forvente å møte på fremover. Samtalen vil i stor grad bli gjengitt under.

4.4.1 Kommunen, føringer og Vitals planer

Vital startet med sine planer for flere år siden, saken har pågått siden 1992. Det startet med at Vital ville kjøre en regulering for Coop Obs stormarket og nabotomten for å få en rammetillatelse på ny butikk med tilliggende parkering. ”Vi ville ha mer handel inn på området.” I forbindelse med disse planene ble det kjørt trafikkutredninger, noe Vital holdt på med over lengre tid. Statens vegvesens planer grep inn i området og Vital kjørte mange trafikkanalyser på bakgrunn av dette. ”Det var en veldig lang prosess hvor vi ikke kom i mål på grunn av usikkerheten omkring hva som skjedde med veisystemet. Det var en litt kjedelig sak i forhold til kommunen, hvor vi følte oss litt dårlig behandlet, så vidt jeg har forstått. I stedet for å sette reguleringen på hold, ba de oss gjennomføre flere analyser som vi brukte mye ressurser på. Vi gjennomførte blant annet flere trafikkanalyser uten å komme noen vei. [...] plutselig fikk vi beskjed om at reguleringen måtte avventes fordi det var en KDP på gang for området. Det tok noen år før den var ferdig.” Grøntveit nevner Statens vegvesens planer som et stort usikkerhetsmoment. Det var en prosess som tok lang tid og var en ”stor

usikkerhetsfaktor for gårdeierne, med alle trafikkutredningene og hvor av- og påkjøringene fra tunnelen skulle komme.” Det har forøvrig vært mye samarbeid med Statens vegvesen om dette.

Etter at KDP var på plass ble saken tatt opp igjen. I utgangspunktet var det kun deler av planområdet som var påtenkt utviklet, men i prosessen fant Vital ut at kun utvikling av deler av området ikke ville være lønnsomt. ”Vi skulle rive 8.000 kvm handel, som er der i dag, for å bygge noe nytt uten å utvikle tilliggende områder [...] vi fant ut at det var vanskelig å få lønnsomhet i det, så vi besluttet at vi skulle regulere hele området under ett, noe som også er i tråd med det Plan- og bygningsetaten ønsker.”

4.4.2 Naboeiendommer, handel og KU

Det kommer frem at handelsareal er viktig for Vital. For Vital har markedet vært slik at det har vært mer lønnsomt med handelsareal enn andre næringsarealer, som kontor i dette området. De har hatt et ferdigregulert næringsareal for kontor nord for planområdet som de ikke har lyktes å få leietakere til. I utgangspunktet ønsker Vital mer handelsareal enn det plan- og bygningsetaten er villig til å gi dem. ”Det er tilsvarende Steen & Strøm sin sak, bortsett fra at de har det i kjempeformat.” Vital var i møte med Plan- og bygningsetaten for ett par år siden hvor det ble sagt at de ser på handel under ett for Arcuseiendommen, Steen & Strøm og Vital. De var opptatt av at det ikke skulle bli for mye handel samlet sett. For Grøntveit ser det ut til at Steen & Strøm har blitt prioritert da de har fått tillatelse til 25.000 kvm, og om mulig får de tilslutt gjennomslag for sine 60.000 kvm. ”Vi har innsett at vi ikke kan konkurrere mot det. Nå har ikke vi bedt om 60.000 kvm heller, men vi kunne gjerne tenke oss 16.000 kvm. Kommunen har sagt at vi kan få maksimalt 10.000 kvm som de kan akseptere at behandles som en ordinær reguleringssak, uten at det må utarbeides et planprogram. Vi er for så vidt innstilt på å nærme oss de føringene kommunen har gitt slik at vi kan kjøre denne saken som en ordinær reguleringssak. Da vil neste trinn være innsendelse av planskisse, og vi unngår konsekvensanalyse for handel. Vi unngår dessuten å få en konfliktsak som må behandles av Fylkesmannen i forbindelse med handelsbiten. [...] det spørres om det er verdt kampen for oss i forbindelse med lang utredningsprosess og konsekvensutredning i forhold til hva vi tror vi kan oppnå.”

4.4.3 Alternative formål

Det Vital jobber med nå og er i samtale med kommunen om er muligheten for å få regulert inn flere formål enn det som opprinnelig ligger i KDP for planområdet. Det gir fleksibilitet. Og dersom Vital skulle gi seg på sine 16.000 kvm kan det ifølge Grøntveit hende at de kan finne et alternativt formål i stedet som kan gi en leie som kanskje ikke er 100% like god dersom de fikk all den handelen de ønsker, men som likevel gjør at det er regningsvarende for Vital å utvikle området etter den lange prosessen de har vært igjennom til nå. Formål de kunne tenke seg er eksempelvis bespisning, treningsstudio, muligens hotell.

4.4.4 Politiske prosesser

Når Vital nå har vært i samtaler med Plan- og bygningsetaten angående muligheten for å få regulert inn flere formål får de ikke noe svar der og da. De må nå gjøre nye innsendelser slik at PBE kan gå igjennom saken for å se hvor mye endringer som kan gjøres i forhold til de formålene som ligger i KDP uten at det igjen medfører krav om konsekvensutredning (KU). ”Det ligger veldig stor usikkerhet i å kjøre de politiske prosessene og KU. Vi er redde for å havne i en evig loop igjen som vi har holdt på med siden 1992. Det blir kostbart i lengden. Det ligger også en verdi i å få regulert eiendommen. Og nå som det begynner å skje ting i området synes vi det er viktig å komme på banen vi også for å ivareta våre interesser.” For eksempel har Hasle Utvikling blitt pålagt av PBE å regulere inn en undergang under Alnabanen fra Arcuseiendommen og over til Vitals eiendom. For Vital er undergangen plassert litt kjelkete til, noe de har kommet med kommentarer til.

Videre ønsker Vital å redusere risiko så godt det lar seg gjøre, i forbindelse med behandlingen av denne saken. De vil prøve å ha en god dialog og et godt samarbeid med kommunen og prøve å velge en samarbeidslinje fremfor en konfrontasjonslinje. Ifølge Grøntveit har Vital blitt lovet 10.000 kvm med handel som de ikke vil miste selv om Steen & Strøm skulle få sine 60.000 kvm. ”Dersom man velger en konfrontasjonslinje for å prøve å få 20-30.000 kvm er kanskje risikoen større for at man mister også de 10.000 kvm. Det er et usikkerhetsmoment.”

4.4.5 Marked, tidsaspekt og rekkefølge

Vital har ikke opplevd Økern for å være et attraktivt strøk i forhold til å få leietakere til kontorbygg, i hvert fall ikke til en leiepris de kunne tenke seg å leie ut for. Ifølge Grøntveit

har det vært litt tungt å leie ut kontorlokaler i dette området i og med at utviklingen ikke har kommet lenger enn det den har. Selv har de ventet litt, ligget litt på is for å se hva som kommer i området. Noen må etablere seg først for at det skal bli attraktivt for andre å komme til Økern. Noen ganger kan det være en fordel å ligge litt bak og surfe på det de andre har gjort. Det kan da være lettere å få inn leietakere når området har begynt å ta form enn det er for de som drar i gang hele områdeutviklingen, sier Grøntveit. Fra Vitals side har det ifølge Grøntveit vært en litt taktisk vurdering det å vente og se hvordan det gikk med saken til Steen & Strøm og Arcuseiendommen i forhold til å se hvordan klima var for mer handel før de selv ønsket å bruke mer ressurser på det. Grøntveit tror kanskje den største utfordringen vil være å få leietakere til å se for seg at området skal bli attraktivt i og med at det er så lite attraktivt i dag.

Så langt har ikke Vital tenkt på markedsføring av området enda, men er innforstått med at det er noe de bør satse på med tiden. Men i og med at Vital primært bygger for forvaltning og ikke for salg, vil markedsføring i hovedsak rette seg mot å få inn leietakere i byggene. Jeg får vite at en del også kommer inn som leietakere i deres bygg fordi de har et etablert kundeforhold med Vital fra før eller kjenner til Vital som gårdeier. Det er primært utvikling av næringseiendommer for forvaltning Vital gjennomfører. For boligdelen av prosjektet vurderer de å selge ut tomtene, eller at de går inn i en samarbeidskonstellasjon for å gjennomføre den delen av prosjektet.

Vital har lenge sittet på eiendommene i planområdet og har hatt jevn avkastning på butikken og på noen kontoreiendommer vest for butikken. Grøntveit sier at på bakgrunn av at de har hatt avkastning på eiendommene, så har det ikke vært kritisk for dem at prosessen stoppet opp i forbindelse med kommunens utarbeidelse av KDP. ”For en aktør som oss så er det mulig å la eiendommen ligge der, da vi allerede har avkastning på eiendommen, [...] den ligger trygt likevel, og vi har en lang horisont på investeringene. Men for en utvikler som kjøper for å utvikle noe med et kortere perspektiv vil det være en veldig stor utfordring at [rammebetingelser fra offentlige etater] er så uforutsigbare.”

På spørsmål om hva de tror kan bli utfordrende fremover nevnes blant annet uforutsigbarhet fra Plan- og bygningssetaten. Selv om de velger å legge seg på den linjen som gir minst mulig usikkerhet så kan man aldri eliminere all risiko, sier Grøntveit. Planene må innom planutvalget igjen selv om det har vært via planutvalget engang tidligere. Da fikk de positive

tilbakemeldinger på planen. Usikkerheten ligger, i følge Grøntveit, i at det nå mest sannsynlig er andre mennesker, med andre synspunkter og meninger som skal behandle planen, samtidig er det to år siden sist og det har skjedd litt de siste to årene som kan ha innvirkning. Videre blir det trolig en utfordring å skaffe leietakere og eventuelt kjøpere til boligdelen. Det nevnes også at logistikken og rekkefølgen på de ulike trinn i utviklingen kan være krevende. Man skal treffe riktige markeder til riktig tid. Å få lønnsomhet i det å rive en butikk på 8.000 kvm når man bare får bygge 10.000 kvm nytt kan bli en utfordring i seg selv. Markedsutsiktene er kanskje den største utfordringen sier Grøntveit. ”Nå ser det ut til at boligmarkedet har løsnet litt. Det kan være en del av nøkkelen til videre utvikling at vi får solgt boligdelen. Dessuten er vi avhengig av at vi oppnår leiepriser på kontor i området som forsvarer en utbygging”

5. Risiko, potensial og utfordringer for eiendomsutviklernes prosjekter

5.1 Potensial

Som nevnt innledningsvis i oppgaven er eiendomsutvikling beheftet med høy grad av risiko, spesielt i transformasjonsområder. Men i transformasjonsområder ligger også et betydelig utviklingspotensial. Dette er også gjeldende for Økernområdet.

Det er flere faktorer som gjør at Økern nå er et attraktivt utviklingsområde. De to viktigste faktorene som har gitt Økernområdet potensial for utvikling er overordnede planer og opprustning av infrastrukturen. Det har gjennom samtaler med utviklere i området kommet frem at det faktisk at Økern i kommunedelplanen ble lagt ut som et område for transformasjon var altavgjørende for den private satsingen som nå skjer i området. Det at det var vedtatt en KDP med klare føringer for hva som kan bygges har gjort det mer forutberegnelig å drive utvikling i området og har eliminert mye risiko for utviklerne. I deler av området har tidligere industriformål blitt omdisponert til bolig/næringsformål i ny KDP. Det ligger en større verdi i arealer med formål rettet mot bolig og næring enn industri (Union Gruppen 2010). Knytter man dette til Økerns nærhet til Oslo sentrum er det ikke vanskelig å forstå at det ligger verdier i å få utviklet Økern til en ny og attraktiv bydel. Bakenforliggende faktorer som har gitt Økern potensial som transformasjonsområde i utgangspunktet er den omfattende endringen i næringsstrukturen de siste tiårene, hvor industrien har begynt å trekke seg ut fra sentrumsnære lokasjoner. Samtidig ventes en betydelig befolkningsøkning i Oslo de kommende årene som igjen øker potensialet for utvikling av akkurat Økern. Indre Oslo er i stor grad utbygd og har få ledige arealer, opprettholdelse av markagrensen hindrer utbygging utenfor byggesonen, slik at en utvidelse av Oslo vanskelig gjøres. Ytre by øst har vært preget av industrien, en næring på flyttefot, slik at potensialet for utbygging og fortetting av Oslo legges til Økern og omegn. Utviklerne jeg har snakket med har sett dette og at det her ligger et potensial for verdistigning grunnet økt markedspotensial. Den av utviklerne som har størst fokus på potensialet som ligger i økt befolkningsutvikling er Steen & Strøm som ønsker å utvikle et stort handelssenter. For dem er selvfølgelig befolkningsøkning og spesielt handelsgrunnlaget i området av stor betydning for kjøpesenterets lønnsomhet, og kanskje viktigere for dem enn for de andre som satser mer på annen næring og bolig.

Videre har det kommet frem at opprustingen av infrastrukturen har hatt svært stor betydning for markedspotensialet i området. Veinettet på Økern betegnes som en flaskehals. Kapasitet i infrastruktur som vei, banenett og kollektivtransporttilbud har stor betydning for mange. Spesielt blir dette gjeldende i en situasjon der bilkøer vokser og avgiftsnivået øker (Meel 2009). Infrastruktur er videre en viktig bestemmende faktor for lokalisering av næringsvirksomhet. Nærhet til kollektivtilbud øker attraktiviteten betydelig. For flere av utviklerne lå det inne som premiss da utviklingstomt ble kjøpt at Ring 3 skulle legges i tunnel og resten av veisystemet opprustes. Med andre ord har planene til Statens vegvesen vært avgjørende for videre satsing i området. Potensialet for området øker generelt da tilgjengeligheten i området bedres da lokalveisystemer åpnes, kapasiteten i veinettet økes og luftkvaliteten bedres. Med større kapasitet på veinettet kan det tillates høyere utnyttelse av eiendommene. Dette øker byggepotensialet på eiendommene i form av salgbart gulvareal. Ifølge Meel (2009) er det dette arealet som danner grunnlaget for tomteverdien. Videre er Økern, som tidligere nevnt, definert som ett av Oslos fem hovedknutepunkt. Det betyr at Økern er et område hvor det ønskes å satse på handel og næringsutvikling, sammen med økt satsing på kollektivtransport. Området har god kollektivbetjening. Kollektivbetjeningen har blitt bedret de siste årene og bedre vil den bli med ny T-banestasjon på Løren, en linje tilknyttet T-baneringen. Igjen er dette med på å øke markedspotensialet for området generelt sett, og økt attraktivitet øker utviklers lønnsomhet i prosjektet.

Som figur 8 viser, er det mange aktører med utviklingsplaner i området. Det at andre aktører satser på et område gjør gjerne at andre også ønsker å satse, så fremt det ligger en verdi i det. Det ene prosjektet drar det andre. Steen & Strøm mener deres utviklingsplaner vil øke potensialet for tilliggende eiendommer og utviklingsprosjekter i området ved å skape ringer på vannet. Her også, ligger mye i markedspotensialet og hvordan brukere vil oppfatte og bruke fasilitetene som tilbys. Tilbys attraktive fasiliteter og områder ett sted, øker også attraktiviteten og markedspotensialet for tilliggende eiendommer. Nærhet er en viktig faktor.

Også satsing på andre områder i nærheten øker potensialet for utvikling på Økern. Eksempelvis har vi Groruddalssatsingen som regnes som det største byløftet i nyere norsk historie (*Om Groruddalssatsingen*). Økern ligger nederst i Groruddalen, men inngår ikke som et av satsingsområdene i Groruddalen. Men like fullt vil Økernområdet påvirkes i positiv grad av at nærliggende områder også får et løft og øker sin attraktivitet. Slik sett vil flere etablere seg i Groruddalen og områdets befolkning øker. Noe som igjen vil øke handelsgrunnlaget for

Økern og behovet for arbeidsplasser og boliger. På Ensjø, like syd/sydvest for Økern, skal det skje en transformasjon fra bilby til boligby. Hasle Utvikling utnytter potensialet ved at Ensjø blir tømt for bil til sin fordel ved å etablere bilby på Hasle. Hasle Utvikling fører en form for clustertanke i forbindelse med bilsegmentet. Ifølge Juriks er Økern særdeles interessant som bilpunkt. Mye av profilen i området og på Økern er allerede rettet mot bil. På naboeiendommen på andre siden av Økernveien ligger allerede to bilforretninger. I forbindelse med at Ensjø skal utvikles fra bilby til boligby styrkes potensialet for Økernområdet som bilby ytterligere da bilforhandlere på Ensjø er på vandring. De er ikke lenger ønsket på Ensjø. Ifølge Juriks er prosjektet med på å løse en form for byplanmessig problem eller utfordring ved å få tømt Ensjø for bilselgere slik at Ensjø kan fremstå som en homogen boligby.

5.2 utfordringer knyttet til reguleringsrisiko

Jeg forstår begrepet reguleringsrisiko i litteraturen til å omfatte all risiko knyttet til behandling av plan og således usikkerheten knyttet til innholdet i endelig reguleringsplan. For utviklerne jeg har snakket med er det store utfordringer knyttet til reguleringsrisiko.

Det kan for meg virke som at det er Steen & Strøm som opplever størst usikkerhet i forhold til innholdet i plan enn de andre utviklerne jeg har snakket med. For Steen & Strøm er det avgjørende at de får gjennomslag for 60.000 kvm handel for at det i det hele tatt skal bli en utvikling av det omfanget de planlegger med badeland, kino og diverse andre kulturaktiviteter. Aktiviteter som ikke har vist seg å være spesielt lønnsomme generelt sett. Planen om 60.000 kvm handel er svært kontroversiell og både Statens vegvesen og Fylkesmannen har kommet med innsigelse til planen. Fylkesmannen mener at planen er i strid med KDP for lokalisering av varehandel og andre servicefunksjoner av 2003 og Rikspolitiske bestemmelser om kjøpesentre av 2008. Statens vegvesen er spesielt bekymret for overbelastning på veinettet da de mener at et handelssenter av denne størrelse vil bli et regionalt bilbasert kjøpesenter. Steen & Strøm har for øvrig foretatt både handelsanalyser og trafikkanalyser som viser at et handelssenter av denne størrelsen er forsvarlig og at det ikke i nevneverdig grad vil påføre mer belastning enn 0-alternativet på 25.000 kvm handel som PBE har lagt frem. Det later til at det er en svært stor utfordring for Steen & Strøm å få Statens vegvesen og Fylkesmannen til å forstå innholdet i analysene. Analyser utført av objektive

konsulenter. Kontroversielle planer medfører mye støy, man risikerer innsigelser til plan som kan bety utsettelse på ubestemt tid. Med dette løper det tidskostnader og også kostnader knyttet til flere utredninger og analyser.

Også Vital Eiendom og Hasle Utvikling opplever noe usikkerhet i forhold til innholdet i sin plan. Vital Eiendom ønsker 16.000 kvm handel, men får trolig ikke handelsareal av dette omfang, spesielt ikke uten å utføre konsekvensutredninger og analyser. Dersom de skulle beslutte å utføre slike utredninger er det fortsatt stor usikkerhet knyttet til om de skulle få vedtak for handelsareal utover 10.000 kvm. Å slippe konsekvensutredninger reduserer tidskostnader og kostnader knyttet til kjøp av konsulenttjenester. For Vital Eiendom blir det en vurderingssak om det vil lønne seg å stå fast på 16.000 kvm og utføre utredningene som kreves eller om reduksjon av omfanget og redusert risiko knyttet til utfall er å foretrekke. Vital venter for å se an klima for hva Hasle og Steen & Strøm får av handel. En taktisk vurdering ifølge Vital, men jo mer de venter jo mindre vil de kanskje risikere å få. Kan det tenkes at PBE gir mer til de som er ”frempå”?

Hasle Utvikling kan oppleve utfordringer knyttet til innhold dersom de ikke skulle få adkomst inn til tomten fra R-7. Dersom adkomsten uteblir risikerer Hasle Utvikling å måtte redusere arealbruken og utnyttelsen av planområdet. Som Juriks sier vil dette føre til at de mister fremdrift og inntekter. I utgangspunktet tror Juriks at de blir enige med PBE om innholdet og utnyttelsen av området.

Både for Vital og Hasle Utvikling har det vært og er utfordringer knyttet til adkomst. Ifølge Vital Eiendom opplevde de Statens vegvesen som et usikkerhetsmoment knyttet til adkomster da Statens vegvesen arbeidet med reguleringsplan for veisystemet. Usikkerheten lå i hvor tunnelmunningene ville komme. For Hasle Utvikling er spørsmålet knyttet til adkomst kritisk for deres utviklingsplaner og anses som en stor utfordring. Det knytter seg både til utnyttelse av planområdet som nevnt over, tidskostnader og endringskostnader. Først av alt lå utfordringen i å få omregulert R-7 slik at utformingen av rundkjøringen ble mer hensiktsmessig i forhold til uttrykk og i forhold til en senere mulighet for påkobling. Et brev fra Samferdselsetaten kunne ha stoppet hele prosessen. Tiden kommer inn her som en viktig faktor. Dersom vedtaket av planen hadde drøyd for lenge kunne de ha risikert at endringskostnadene ville blitt betydelige, eventuelt at endring hadde vært utelukket og mulighet for fremtidig påkobling til R-7 umuliggjort. Ifølge Juriks kunne dette vært unngått

dersom Statens vegvesen hadde tatt imot Hasle Utvikling bedre første gangen de kom med endringsforslaget, noe som ville ha spart alle for ekstra tid og kostnader. Videre mener Juriks at mye risiko kunne vært redusert dersom adkomst inn til tomten fra Økernveien hadde blitt lagt inn som et premiss i KDP. Den fjerde armen inn til området, altså en påkobling, er neste store utfordring for Hasle Utvikling. Statens vegvesen har uttalt at Hasle Utvikling må påregne innsigelse fra Statens vegvesen dersom det skulle komme spørsmål om en fjerde arm inn til Arcuseiendommen, Samferdselsetaten uttrykker det samme. Analyser viser for øvrig at Hasle Utvikling ikke vil overbelaste R-7 dersom de blir påkoblet.

Sektorinteresser oppleves som svært utfordrende. Kommer det innsigelser og lignende vil planarbeidet trekkes ut i tid og det vil påløpe kostnader forbundet med dette. Også Selvaag har opplevd sterke sektorinteresser i forbindelse med reguleringsarbeidet. På deres side var det Byantikvaren som utgjorde den største utfordringen. Bevaring oppleves som en sterk sektorinteresse. Selvaag hadde på forhånd prøvd å gjøre prosessen med Byantikvar så forutsigbar som mulig ved å be Riksantikvar om å stramme opp bestemmelsene ytterligere i forbindelse med fredningsprosessen for at det ikke skulle bli diskusjon i rammesøknadsprosessen med Byantikvar. Selvaag reduserte kanskje noe av risikoen, men likevel oppstod det utfordringer i forhold til hva Byantikvar ville ha i tillegg. Selvaag har opplevd Byantikvar og bevaring i seg selv som en uforutsigbar materie. Spesielt med hensyn til kommunikasjon og tilbakemeldinger da de har vanskelig for å anbefale en løsning. Selvaag mener at sektorer med sterke interesser har en tendens til å bli svært trangsynte og har vanskelig for å se helheten i en plan. Kommer man ikke til enighet kan man risikere å miste hele planen. Samferdselsetaten er også en sektor med interesser som kan skape betydelige utfordringer for utvikler. Hasle Utvikling har opplevd det, Selvaag også. Med ønske om at Lørenveien skulle forbli en industrigate for å lette vedlikeholdsarbeidet av veien mister man helhetsbildet i forhold til en byutvikling. Selvaag fikk ikke Samferdselsetaten med på lasset i forbindelse med regulering av Lørenveien til en bygate med gateparkering. Det resulterte i at Selvaag måtte kjøre omreguleringer. Det fører til at hele planprosessen tar lenger tid, det påløper tidskostnader og ytterligere reguleringskostnader/transaksjonskostnader.

Kommunedelplanen for Økern har påført Vital og Selvaag utfordringer og ekstra kostnader. Ikke KDP i seg selv, men utarbeidelsen av den. Selvaag opplevde at arbeidet med KDP tok lenger tid enn antatt. Da de kjøpte Løren Leir i 1999 trodde de KDP var ferdig behandlet, denne ble ikke endelig vedtatt før i 2004. Selvaag mistet ett år i fremdrift og slikt sett påløper

unødvendige tidskostnader. Det vil alltid være knyttet risiko til planer som ikke er endelige. Noe kan stoppe prosessen slik at man må utsette egne planer på ubestemt tid. Vital måtte avvende sine reguleringsplaner da det ble kjent at en KDP var på gang. Vital Eiendom har hatt en del utfordringer knyttet til andres planprosesser, spesielt med tanke på Statens vegvesens planer hvor Vital kjørte flere trafikkanalyser uten å komme i mål. De er nå bekymret for å havne i en evig loop fordi det er knyttet så stor usikkerhet til politiske prosesser. På bakgrunn av dette, ønsker de å unngå alt som har å gjøre med kostbare konsekvensutredninger og analyser som strekker ut i tid og øker kostnadene knyttet til reguleringsprosessen.

Knyttet til reguleringsrisiko er også rekkefølgebestemmelser. Så langt er det kun Selvaag som har hatt utfordringer knyttet til dette. Når det dukker opp utfordringer her kan det bety utsettelse i tid og det kan bety betydelige ekstrakostnader. Selvaag mistet et halvt år på grunn av mangel på vedtak for lokalisering av ny skole i området og kunne ikke komme i gang med boligbyggingen før dette var avgjort.

Antall grunneiere i et område kan også skape utfordringer. Motstridende interesser i forhold til utvikling av området og egen tomt kan være avgjørende. Av utviklerne jeg har hatt kontakt med er det kun Hasle Utvikling som ikke vil få kontroll over hele sitt planområde med det første. Den andre grunneieren ønsker å bli sittende og fortsette sin virksomhet. Ifølge Juriks byr ikke dette på store utfordringer for Hasle Utvikling. Men på grunn av at Hasle Utvikling mangler kontroll over noe av området reduseres også noe av utnyttelsesmulighetene innenfor planområdet.

Også mennesket er viktig og kan være avgjørende for prosessen. I annen litteratur har Selvaag påpekt at håndtering av en plansak kan variere fra person til person. De har selv ikke opplevd utfordringer med person i planetaten i forbindelse med utvikling av Lørenbyen (Nordahl et al. 2009). Jorunn Grøntveit i Vital Eiendom derimot påpeker at de kan risikere å møte på utfordringer knyttet til planarbeidet grunnet person. For noen år siden fikk de positive tilbakemeldinger til planene, nå er det en viss sannsynlighet for at det er nye mennesker som skal behandle saken og dette kan virke inn på reguleringsrisikoen. I tillegg kan tidsaspektet spille inn. Vital fikk god respons for noen år siden, og som Grøntveit sier så har det skjedd mye på den tiden slik at det nå kan tenkes at det legges andre og nye faktorer og premisser til grunn for vurdering av planvedtaket.

5.3 utfordringer knyttet til finansieringsrisiko

Utfordringer knyttet til finansiering er i stor grad knyttet til makroøkonomiske virkninger slik som endring i rentenivå og ikke minst er det knyttet til hvor lett det er å få tilgang til lånekapital fra kredittinstitusjoner. Dette har ikke vært fokus i samtalene med utviklerne. Det som kan nevnes er at alle aktørene har investert i konsulenthjelp. Hvorvidt aktørene har opplevd utfordringer knyttet til finansiering av konsulenttenestene vites ikke. Vital Eiendom ønsker å unngå merkostnader knyttet til reguleringsprosessen da de allerede har investert betydelige beløp i utredninger og analyser uten nytte. Hasle Utvikling slapp krav om konsekvensutredning i forbindelse med sine planer da planen var lite kontroversiell. I utgangspunktet hadde de ventet at de ville få krav om KU. Resultatet av at de slipper slik utredning sparer Hasle Utvikling for betydelige beløp knyttet til planleggingsprosessen. Til dette er det også knyttet tidskostnader da utredninger og gjennomgang av disse vanligvis tar tid. På generell basis er tid en viktig faktor i tilknytning til finansieringsrisiko da utviklingsprosjekter ofte strekker seg over flere år. Svingninger i markedet og i rentenivået kan ha stor betydning. Flere prosjekter stoppet opp i forbindelse med finanskrisen. Eksempelvis tok Selvaag en pause i utbyggingen av Lørenbyen. Trolig på bakgrunn av at kjøpeinteressen uteble. Salg av boliger gikk generelt sett svært tregt i en periode. Selvaag har igjen begynt å selge byggetrinn i første kvartal av 2010, noe som tyder på markedet for salg av bolig igjen har begynt å løsne.

5.4 utfordringer knyttet til markedsrisiko

Markedsrisikoen er i stor grad knyttet til tilbud og etterspørsel i markedet. Slik som nevnt over under finansieringsrisiko bidro finanskrisen til redusert etterspørsel slik at Selvaag blant annet tok en pause i sin utbygging. En stor utfordring for transformasjonsområder er områdets strøkskarakter. Økernområdet er sterkt preget av den tidligere virksomheten som foregikk og delvis fortsatt pågår i området, samt store veianlegg. Både i avisartikler og blant utviklerne jeg har samtalt med betegnes Økern som et ikke-sted eller Oslos bakgård. En slik gjengs oppfatning av Økern og dets identitetspreg skaper helt klart store utfordringer for aktører som utvikler for salg og utleie i området. Selvaag er kanskje den aktøren på Økern som har hatt størst utfordringer i forhold til strøkskarakteren av området. Selvaag betraktes som spydspissen i den utviklingen som nå foregår på Økern. Virksomheten på naboeiendommene var ikke med på å løfte verdien av Selvaags eiendommer eller strøkspreget på noen måte. Det

krever stor satsing på markedsføring og merkevarebygging for å endre folks generelle oppfatninger. Lettere blir det ikke når man ser hvordan det i utgangspunktet ser ut i området. Dette har Vital Eiendom opplevd som utfordrende da de har hatt vanskelig for å få leietakere til et prosjektert kontorbygg. Det er en generell oppfatning blant aktørene at det vil være lettere å få leietakere og kjøpere når området begynner å ta form. Selvaag som drar i gang lasset har større utfordringer og kanskje større kostnader knyttet til markedsføring av området enn de aktørene som kommer til et litt mer dekket bord og ”skummer fløten”. De får en noe lettere oppgave da området allerede har begynt å ta form. Slik som Grøntveit sier kan det være en fordel å surfe på de andre og se hva de andre aktørene har gjort. Til Selvaags fordel ved å være spydspissen i utviklingsprosessen er at de slipper nevneverdig konkurranse fra de andre aktørene som kommer etter da Selvaag blir ferdig med sitt prosjekt før de andre. Dette er kanskje på godt og vondt. De slipper mye av konkurransen, men hele området vil være en byggeplass i lang tid fremover, noe jeg vil anta gjenspeiler seg i attraktivitet, etterspørsel og dertil salgsprisen på objektet. Ifølge Cedell er det en tung prosess å være den første i et utviklingsområde.

Det faktum at det er mange grunneiere i Økernområdet kan utgjøre en risiko eller utfordring for de enkelte aktørene. Positivt er det for øvrig at det ene prosjektet drar med seg det andre slik at mer og mer av Økernområdet transformeres og utvikles. Men spennvidden av grunneiere kan dog utgjøre en utfordring. For som Juriks påpeker er det avgjørende hvordan naboen bygger. Enten kan naboens bebyggelse løfte området rundt, eventuelt kan det også dra ned områdepreget. Hvordan andre bygger ligger i stor grad utenfor andre aktørers kontroll slik at det er knyttet en viss risiko til hvordan ens egen bebyggelse og område vil bli mottatt av markedet. Naboforhold kan sådan påvirke verdien av eiendommen og prosjektets inntjening. Med mange grunneiere risikerer man at man ikke får en hensiktsmessig helhetsutvikling av området. Hasle Utvikling ser dette som en mulig utfordring og har for meg nevnt at de ønsker å bidra til å etablere et næringsvel for aktørene i området slik at de sammen kan få en bedre helhetsutvikling. Imidlertid vil det være vanskelig, i det minste en utfordring, å få parallellitet i det siden flere er på forskjellige stadier i utviklingsprosessen. I tillegg er også flere av aktørene til en viss grad konkurrenter, noe som ifølge Cedell også kan vanskeliggjøre et slikt tiltak.

Videre er det en utfordring å treffe markedet med de forskjellige byggetrinnene, ifølge Vital. Dette er et viktig aspekt for alle aktørene og det knytter seg til etterspørselen etter produktet

utbygger skal levere i hvert enkelt byggetrinn. Dersom markedet ikke er til stede vil utbygger nødvendigvis måtte utsette utbyggingen inntil markedet igjen er der, slik Selvaag har gjort. Kredittinstitusjoner krever som regel at en viss prosent av prosjektet er solgt eller utleid før de utsteder byggelån. Dersom man likevel bygger før mesteparten er solgt eller utleid kan utbygger risikere å bli sittende med ferdig bebyggelse man ikke får solgt eller leid ut. Har man i tillegg lånefinansiert utbyggingen risikerer man betydelige kostnader og eventuelt tap dersom man blir nødt til å selge/leie ut til en langt lavere pris enn hva man har kalkulert med. Så langt er det kun Selvaag av de aktuelle aktørene som er i gang med bygging og de tok en pause i prosjektet da markedet falt vekk. De tre andre aktørene vil om nødvendigvis møte på lignende utfordringer fremover.

For Steen & Strøm som planlegger å utvikle et handelssenter på 60.000 kvm i tillegg til andre fasiliteter og kulturtilbud kan støtte på utfordringer knyttet til å få brukere til senteret. Få brukere betyr lav inntjening. Spesielt for kjøpesentre er at eier/forvalter tar en viss prosent av butikkenes omsetning i tillegg til en fast leiepris. Slik sett er det avgjørende for inntjeningen til Steen & Strøm at det er et handelsgrunnlag tilstede. Med andre ord, at det er marked for prosjektet.

5.5 Utfordringer knyttet til produksjonsrisiko

Produksjonsrisiko er blant annet knyttet til kjøp av entreprenørtjenester. Av opplevd risiko under dette punktet er det kun Selvaag jeg kan ta utgangspunkt i, i og med at de tre andre aktørene ikke har kommet så langt i prosessen på dette tidspunkt. Selvaag nevner ingen utfordringer knyttet til entreprenørtjenester. Entreprenørkostnaden er avhengig av kapasitet i bransjen og kan svinge med 20-30% på kort tid (Joys 2010). Selvaag har egne entreprenører i selskapet og har på den måten redusert mye av produksjonsrisikoen og kostnader knyttet til entreprenørtjenester, likevel vil svingninger i byggekostnadene gi utslag på kostnadssiden av prosjektet.

Bevaring kommer også inn som et element i produksjonsrisikoen. Ifølge Barlindhaug & Nordahl (2005) vil ombygging koste og begrense handlingsrommet betraktelig. Dette kan skape store utfordringer. Til Nordahl et al (2009) har Selvaag uttalt at Byantikvaren er veldig orientert mot konservering og at de ikke har fokus på at bygningene faktisk skal benyttes, slik

kan dette utgjøre en risiko for utbygger når et bevaringsverdig bygg skal bygges om eller lignende. Eksakt hvilke utfordringer Selvaag opplevde i forhold til ombygging er meg ikke kjent, men de opplevde utfordringer i forhold til Byantikvar både ved reguleringsaken, ved rammesøknad og ved gjennomføringen (Cedell 2010). Hasle Utvikling som også har et bevaringsverdig bygg i sitt planområde kan komme ut for utfordringer i forhold til Byantikvar og ombygging av Hovedbygget.

Kommentar

Jeg har så langt i drøftelsen tatt utgangspunkt i risikoinndelingen til Barlindhaug & Nordahl (2005) for på et vis å kartlegge og registrere ulike risikotyper knyttet til utviklernes opplevde utfordringer. I arbeidet med dette har jeg kommet frem til at det Barlindhaug & Nordahl legger i begrepet reguleringsrisiko kanskje ikke er fullt så dekkende som jeg skulle ønske.

Jeg har i utgangspunktet kommet frem til at begrepet politisk risiko er et mer operativt begrep fremfor reguleringsrisiko alene. Selvfølgelig kommer reguleringsrisiko inn som et element under politisk risiko. Eksempelvis utgjør sektorinteresser en betydelig utfordring knyttet til behandling av reguleringsplan og således utgjør sektorinteressene en reguleringsrisiko. I begrepet politisk risiko legger jeg risiko knyttet til politiske og offentlige interesser. Også støy og protester fra private (grunneiere, nabolag) vil jeg innlemme i begrepet da det til syvende og sist er det offentlige som har den avgjørende stemmen. Sektorinteresser, som utgjør en politisk risiko, kan også være fremtredende utenom selve reguleringsprosessen. Byantikvar, som jeg vil si utgjør en politisk risiko, kan skape utfordringer også etter vedtatt regulering. Overordnede planer som ikke er endelig vedtatt/under utarbeidelse vil jeg også si utgjør en mer politisk risiko enn en spesifikk reguleringsrisiko.

Jeg mener at det kan være slik at begrepet politisk risiko vil kunne omfatte/fange opp flere fenomen som til dels ville falt utenom de skisserte begrepene i litteraturen til Barlindhaug & Nordahl (2005).

Typene risikoer er heller ikke ment som et sett fenomener med glassklare avgrensinger. Vern for eksempel, kan påvirke flere typer. Både reguleringsrisiko/politisk risiko og produksjonsrisiko. Primært vil bevaring utgjøre en politisk risiko etter min definisjon.

Det skal for øvrig merkes at Christian Joys, administrerende direktør i Avantor, har operert med begrepet politisk risiko framfor reguleringsrisiko.

5.6 Faktorer som har redusert risikoen og utfordringene for utviklerne på Økern.

Reguleringsrisiko, finansieringsrisiko, markedsrisiko og produksjonsrisiko kan alle reduseres og til dels elimineres fullstendig gjennom ulike grep. Da risikoen knyttet til de nevnte elementene er svært høy for prosjekter i transformasjonsområder sammenlignet med prosjekter i allerede utviklede områder, blir det også viktig å få redusert risikoen i større grad. Om utviklerne jeg har vært i kontakt med i større grad går inn for å redusere risiko ved utvikling i transformasjonsområder sammenlignet med andre områder er meg ikke kjent. Men det er enkelte egenskaper ved selskapene og prosjektene som er med på å redusere risikoene.

På overordnet nivå er kanskje det viktigste grepet for risikoeliminering at det ligger til grunn beslutninger om utbygging og byutvikling i plandokumentene, som nevnt innledningsvis i oppgaven. I KDP for Økern, som ble vedtatt i 2004, har kommunen lagt opp til transformasjon og utvikling av Økernområdet fra tidligere industri til bolig og næring. Det betyr at det er ønskelig fra kommunalt hold at området reguleres og utvikles til andre formål enn industri der dette ligger til grunn i plan. På denne måten er mye av reguleringsrisikoen for bolig- og næringsutviklere redusert fordi planmyndighetene ønsker en bolig og næringsutvikling i området. Reguleringsprosessen blir noe mer forutsigbar for utvikler blant annet fordi det ligger til grunn føringer i plan som utvikler kan forholde seg til både i tilknytning til kjøpsprosessen i forhold til hvilken verdi tomten har og hvilket utviklingspotensial som ligger til grunn både for isolert tomt og området rundt.

Det ligger muligheter for reduksjon av risiko gjennom selskapsdannelse med andre aktører. To av utviklerne jeg har vært i kontakt med har dannet selskap med en annen aktør. Dem dette gjelder er henholdsvis Höegh Eiendom og Steen & Strøm. Höegh Eiendom har dannet selskapet Hasle Utvikling AS sammen med Bunde Eiendom AS, et entreprenørselskap. Höegh Eiendom eier 75% og Bunde Eiendom 25% i selskapet Hasle Utvikling AS. Gjennom selskapsdannelse deler nå Höegh og Bunde risiko mellom seg. Fra start av deler de markedsrisikoen og kostnader knyttet til denne. Samtidig har Höegh for sin del redusert noe av produksjonsrisikoen ved å ha inngått samarbeid med en entreprenør. Ifølge Joys (2010) bør

entreprenørkostnader avklares på forhånd for å redusere risiko knyttet til produksjon da kostnaden også er avhengig av kapasitet i bransjen. Med Bunde som medeier i prosjektet har Hasle Utvikling allerede mye kontroll over denne delen av produksjonsrisikoen. Steen & Strøm på sin side har inngått selskapsdannelse med Storebrand Eiendom AS hvor de eier 50% hver i selskapet Økern Sentrum ANS. De har da delt markedsrisikoen seg imellom. Selvaag derimot står for all markedsrisiko selv da de er eneeier i prosjektet Lørenbyen, dog har de egne entreprenører innad i selskapet slik at de har redusert mye av produksjonsrisikoen på den måten.

Videre er Höegh Eiendom og Selvaag selskaper i privat eie. De er familieeide selskaper. Det betyr at de ikke er børsnoterte selskaper. Børsnoterte selskaper er underlagt kvartalsvise rapporter hvor de hele tiden må vise til resultater. Som privateid selskap kan de i mye større grad være langsiktige enn om selskapet var notert på børs. Det har mindre betydning om inntektene kommer på et langt senere tidspunkt. Et børsnotert selskap som ikke kan vise til resultater over lengre tid vil ha større risiko knyttet til finansiering. Med andre ord har Höegh og Selvaag redusert en del av finansieringsrisikoen ved at de er familieeide selskaper som kan strekke prosjekter ut i tid uten å lide for det gjennom obligatoriske kvartalsrapporter som har innvirking på aksjekursen og aksjens popularitet.

Utviklerne har videre redusert noe av risikoen knyttet til regulering ved at de har kjøpt flere eiendommer tilgrensende den tomten som ble akkvirert i utgangspunktet. Selvaag kjøpte flere av tomtene i tilknytning til Løren Leir og fikk kontroll over et større planområde. Hasle Utvikling har gjort det samme, men i deres planområde gjenstår fortsatt én grunneier, men denne har ikke bydd på problemer så langt. Ved at man er én grunneier risikerer man ikke motstridende interesser tilknyttet utvikling av området og således reduseres noe av reguleringsrisikoen. En annen risikoeliminerende faktor er det faktum at det er lite nabolagsproblematikk i området. I hovedtrekk består nabolagene av andre næringsområder slik at protester knyttet til regulerings- og utbryggingsprosessen blir minimal. Arcuseiendommen til Hasle Utvikling er for øvrig rett ved et boligområde, men ifølge Juriks har de blitt godt mottatt av velforeningen. Uansett kan nabolagsproblematikk, som oftest utløst i områder med mye bolig, øke reguleringsrisikoen og produksjonsrisikoen gjennom protester som resulterer i uthaling i tid og som blant annet påfører tidskostnader. Ved at store deler av området tilknyttet de fire utviklerne jeg har hatt kontakt med er næringsområder er mye risiko eliminert. Vital Eiendom eier også alle eiendommene innen sitt område. Steen &

Strøm er ikke eier av alle tomtene innenfor sitt planområde, men har muligheten til å bli det. De har for øvrig redusert noe av finansieringsrisikoen da de har inngått en opsjonsavtale med Statens vegvesen angående en tomtegrunn som vil oppstå i forbindelse med omlegging av veisystemet. Tomten er direkte tilknyttet Økernsenteret. Ved å ha en opsjon på denne tomtegrunnen påløper ingen finanskostnader under selve reguleringsprosessen.

Ved å holde seg innenfor de føringer som er gitt i plan og bestemmelser reduseres svært mye av reguleringsrisikoen, man kommer langt med en lite kontroversiell plan. Hasle Utvikling er et eksempel på dette. Ved å legge seg på det volumet av handel som er innenfor gitte føringer og bestemmelser har Hasle Utvikling unngått mye støy i forbindelse med reguleringsprosessen og de har på den måten redusert en del risiko knyttet til reguleringen. Vital Eiendom vurderer å redusere reguleringsrisikoen ved å nærme seg kommunens føringer i forhold til handel noe som vil redusere både tid og kostnader i forbindelse med reguleringsprosessen. De ser for seg at det å velge en samarbeidslinje kan virke reduserende på reguleringsrisikoen. God dialog med kommunale etater og gjensidige forståelse kan bidra til å redusere reguleringsrisiko og politisk risiko. Selvaag har i senere tid klart å redusere slik risiko i forholdet med Byantikvar. Utgangspunktet var i forbindelse med Lørenbyen hvor de tilslutt fikk til en god dialog som i senere prosjekter har lettet samarbeidet og gjort prosessen med Byantikvar mer forutsigbart. Selvaag gjorde et forsøk på å redusere risiko i forholdet til Byantikvar ved så langt det var mulig å binde opp til veldig konkrete bestemmelser i fredningsvedtaket. Noe risiko klarte de nok å redusere ved å gjøre dette. Men som nevnt tidligere i oppgaven var Byantikvar fortsatt ganske bestemt på hva de ville ha i tillegg til bestemmelsene som Riksantikvar vedtok.

Vital Eiendom vurderer å gå inn i en samarbeidskonstellasjon med en annen aktør for å gjennomføre boligdelen av prosjektet. Jeg vil anta at dette i så fall vil forekomme etter at reguleringsplan er vedtatt. Slik sett vil aktøren som kommer inn etter denne tid ha eliminert all risiko knyttet til regulering. Vital derimot sitter på hele reguleringsrisikoen alene, men vil således dele markedsrisikoen med denne aktøren. Sannsynlig er det at denne aktøren vil være en entreprenør, slik sett vil Vital også ha kontroll på noe av entreprenørkostnadene og på den måten lykkes med å redusere noe av produksjonsrisikoen knyttet til boligdelen av prosjektet.

Markedsrisiko kan også reduseres ved å få inn leietakere eller å få solgt enheter før man bygger. Ifølge Joys (2010) er det sterkt risikoreduserende om man har kunde på plass i 80-

90% av leiearealet dersom man skal bygge næringslokaler. Selvaag selger boligenheter før de igangsetter bygging. Juriks i Hasle Utvikling har allerede nevnt at de har vært i samtale med store leietakere. Det samme har Vital Eiendom forsøkt på, men har til nå hatt vanskeligheter med å få inn leietakere, og har derfor ikke igangsatt bygging av kontorbygg tilknyttet en annen tomt på Økern. Etappevis utbygging kan også virke risikoreduserende. For det første vil du ikke risikere å ”konkurrere” med deg selv som utbygger. Som Selvaag for eksempel, de har et svært stort prosjekt. Dersom de skulle velge å bygge alle trinnene samtidig ville veldig mange enheter være til salg samtidig. Dette går på forholdet mellom tilbud og etterspørsel. Få enheter relativt til etterspørsel og du har mulighet til å få en høyere pris for boligenhetene enn om situasjonen var omvendt. Etappevis utbygging kan redusere noe av markedsrisikoen for utvikler ved at de kontrollerer tilbudet av boligenheter.

Videre kan markedsrisiko reduseres ved at aktørene legger inn egenskaper i produktet som øker salgsprisen. Added value som de kaller det. Selvaag har blant annet tilført prosjektet noe eget ved å lage 30 skulpturer fra skuespillet Peer Gynt som skal plasseres på området. Kulturaktiviteter har også en positiv virkning og tilfører noe ekstra til prosjektet og området for øvrig. Tilknyttet området har Selvaag fått inn et akvarium, samtidig brukes Kanonhallen til forskjellige kulturarrangementer. Alt dette har ifølge Selvaag fått god mottakelse og anses som en suksess. Altså er det mulig å redusere markedsrisiko gjennom å tilføre noe ekstra som vil gjøre området eller prosjektet mer attraktivt for brukerne. Steen & Strøm legger opp til mye kultur og aktiviteter i sitt prosjekt, både med badeland, kino, saluhall (matmesse), spa med videre. Det forventes at dette vil trekke folk, spesielt badelandet, noe som vil komme handelen til gode. Hasle Utvikling er heller ikke fremmed for å få inn kulturaktiviteter i sitt prosjekt, noe som kan skape pondus, ifølge Juriks. Man kan altså gjøre seg selv mer attraktive på markedet og redusere markedsrisiko ved å legge inn elementer av kultur og lignende i prosjektet. Videre er markedsføring av prosjektet og av alt prosjektet inneholder et viktig element for å redusere markedsrisikoen. Spesielt viktig blir markedsføring av visjon og prosjekt i et transformasjonsområde slik som Økern. Man må overbevise markedet og endre dets oppfatning om Økern som et ikke-sted. Aktørene må satse på massiv markedsføring for å bygge opp et nytt image for området. Lykkes de med dette har de redusert mye av markedsrisikoen. Selvaag har brukt masse ressurser på markedsføring av prosjektet, det samme har Steen & Strøm. Hasle Utvikling satser også på markedsføring av sitt prosjekt og har opprettet egen hjemmeside for prosjektet. Vital Eiendom har ikke begynt å tenke på markedsføring så langt, men ser at det kan være en fordel på sikt.

Selvaag har for øvrig redusert mye markedsrisiko knyttet til senere utbyggingstrinn da de har fått gjennomslag for ny T-banetrasé tilknyttet T-baneringen med en T-banestasjon regulert inn i planområdet. Kort vei til god kollektivtransport bidrar til å øke attraktiviteten i et område, som nevnt tidligere.

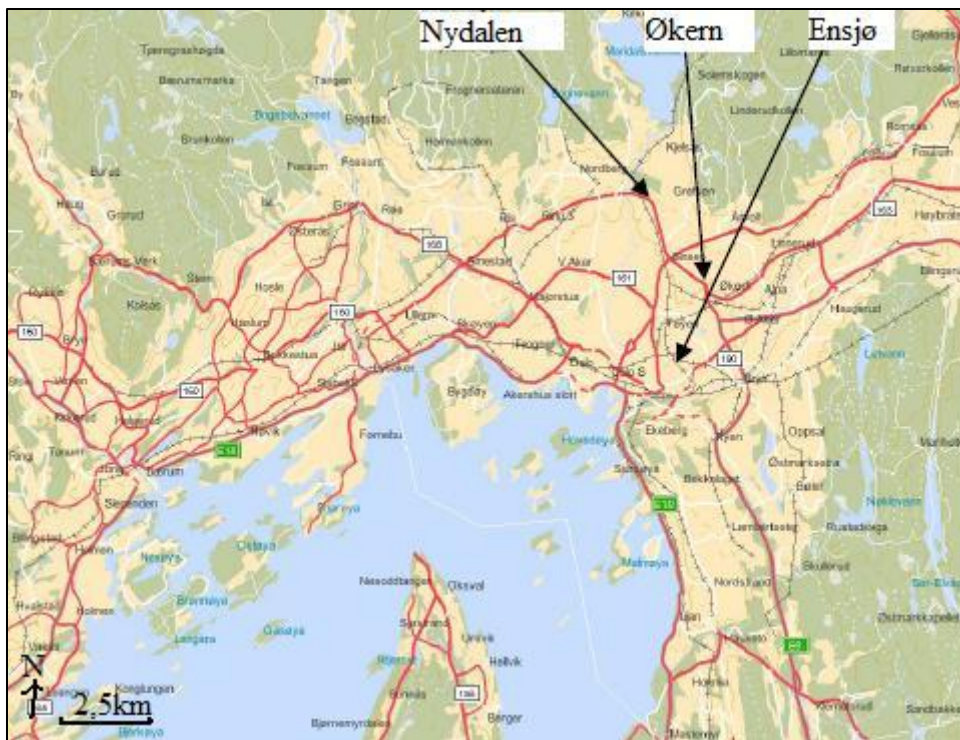
Både Vital Eiendom og Hasle Utvikling har avkastning på eiendommen slik den står i dag. Ifølge Vital er det da ikke så kritisk for dem om det tar litt ekstra tid å få regulert tomten siden den allerede gir en viss avkastning. Hasle Utvikling vil ha avkastning på eiendommen frem til 2012 da Arcus flytter ut av området. Ved at eiendommene allerede gir avkastning vil jeg påstå at de har redusert noe av reguleringsrisikoen ved at tid blir mindre kritisk.

5.7 Noen likheter/forskjeller:

Tilslutt vil jeg gi en kort oversikt over eventuelle likheter og forskjeller, blant annet knyttet til utfordringer, ved utvikling på Økern sammenlignet med utvikling i Nydalen og på Ensjø. Som et utgangspunkt vil jeg her benytte NIBR-rapport: 2009:20 som har tatt for seg utviklingen av Ensjø fra bilby til boligby. I denne rapporten er det gjort sammenligninger mellom Ensjø, Nydalen og Lørenbyen. Jeg vil istedenfor å se på Lørenbyen isolert sett, se på Økern og de fire prosjektene jeg har tatt for meg i oppgaven mer samlet, så langt det gjør seg mulig.

5.7.1 Transformasjon (Nydalen og Ensjø)

Både Nydalen og Ensjø er områder som har vært og er i transformasjon slik som Økernområdet. Nydalen var opprinnelig et svært industridominert område. Christiania Spigerverk og Nydalens Compagnie, et tekstilindustriselskap, var de mest dominerende av fabrikkene i Nydalen. Spigerverkets virksomhet ble omstrukturert i 1989. Siden valgte man å regulere området til ny næring og boliger (*Nydalen*). Ensjø består i hovedsak av næringsbygg og er kjent for sine mange bilforretninger. Byutviklingsprosjektet Ensjøbyen tar sikte på å transformere Ensjø til en boligby.



Figur 23 Kart over Oslo-området som viser lokaliseringen av Nydalen, Økern og Ensjø i forhold til hverandre.

5.7.2 Overordnede planer

Likt for alle de tre områdene er at de har en kommunedelplan å se hen til. Nydalen fikk sin kommunedelplan i 1990 etter en prosess satt i gang av Elkem Eiendom i samråd med PBE hvor Nydalen skulle utvikles til å bli en næringspark. Ensjø ble i 1998 definert som et byutviklingsområde i KDP for Indre Oslo. Økernområdet kan vise til KDP for Økern vedtatt i 2004 som tar sikte på transformasjon fra industri til bolig og næring. Som nevnt tidligere er slike overordnede planer ofte en forutsetning for utvikling og en svært viktig risikoreduserende faktor for aktører som tar sikte på å utvikle eiendommer i et område.

Både i Nydalen og på Økern har kommunen foretatt den overordnede planleggingen og sørget for finansiering til nødvendig infrastruktur, mens utbyggerne har fremmet detaljplaner for konkrete prosjekter de ønsker å oppføre (Nordahl et al. 2009). I Ensjøprosjektet bistår kommunen til forskjell fra i Nydalen- og Økernutbyggingen med en overordnet programmering for området med blant annet en oversikt over kostnader og mulig opplegg for samfinansiering. Kommunen har en mer aktiv rolle i Ensjøprosjektet enn i de to andre. Utviklingen i Nydalen og på Økern er kanskje mer markedsbasert enn utviklingen på Ensjø. Dette kommer frem ved at man på Ensjø kan risikere et for ensidig fokus på planer og avtaler.

Det vil også være nødvendig å se på incitamentene som får utbyggere til å investere i området slik utgangspunktet er i en markedsbasert utbygging, som er tilfellet på Økern og i Nydalen.

5.7.3 Grunneiere

I Nydalen har det vært én dominerende grunneier som har utviklet området etter en samlet visjon. Det er Avantor som er den dominerende grunneieren i Nydalen med et samlet område på ca. 342.000 kvm i 1999. På Ensjø derimot er det svært mange grunneiere med til dels motstridende interesser i forhold til områdets utvikling og utvikling av egen eiendom. Som nevnt tidligere i oppgaven kan antallet grunneiere utgjøre en utfordring for utvikling av et område blant annet i forhold til å få til en helhetlig utvikling. På Økern er det flere store grunneiere. Det ser for meg ut som at hver av prosjektene lever litt sitt eget liv (blant annet på grunn av størrelsen) slik at man i utgangspunktet kan se på dem som separate og omtale dem på lik linje som Avantors Nydalen, slik Nordahl et al (2009) omtaler Lørenbyen, kanskje med unntak av Vitals eiendom som er relativt liten sammenlignet med de andre. På Økern har hver av aktørene jeg har vært i kontakt med hånd om et større område hvor de har eliminert grunneierkonflikter i planområdet ved å ha kjøpt opp tomter tilknyttet sitt område. Hasle Utvikling er et unntak, men den gjenstående grunneier har ikke bydd på særlige problemer for dem. Samlet utgjør områdene til de fire aktørene 418.000 kvm. En konflikt jeg her kan tenke meg kan oppstå er knyttet til innholdet i reguleringsplanene der flere grunneiere ønsker et visst volum av handel og hvor kommunen må sette en begrensning, slik at ikke alle kan få det volumet de ønsker. Dette kan skape protester fra berørte grunneiere/utbyggere og gjøre at prosessen strekker ut i tid. Mitt inntrykk er at det så langt ikke har vært grunneierkonflikter i området til tross for at området består av flere grunneiere.

5.7.4 Nabolagsproblematikk

Det samme gjelder nabolagsproblematikk. I Nydalen var nabolagene i hovedsak næringsområder. Det samme gjelder for Økern slik at det har vært lite eller ingen protester fra nabolagene tilknyttet utviklingsplanene og behandlingen av dem. Ensjø derimot inngår i en bystruktur hvor det er boligområder på alle kanter og således en del utfordringer knyttet til protester fra berørte nabolag (Nordahl et al. 2009).

5.7.5 Sektorinteresser

På lik linje med aktører på Økern har Avantor i Nydalen opplevd utfordringer knyttet til sektorinteresser. For Avantor var det spesielt Statens vegvesen som bød på utfordringer. De krevde i 1998 at 85% av restutbyggingen av Nydalen skulle stoppes til et nytt Nydalenkryss var bygd. Samtidig ønsket de at Avantor skulle forskuttere penger til veiutbyggingen. Det hele endte med at Statens vegvesen trakk innsigelsen etter forhandlinger mellom Byrådet og vegvesenet (Sekne 2009). På Økern har som nevnt Selvaag opplevd utfordringer knyttet til Byantikvaren og Samferdselsetaten og Hasle Utvikling har opplevd utfordringer knyttet til Samferdselsetaten og Statens vegvesen angående R-7 og adkomst. Som Nordahl et al (2009) nevner kan det være et problem for en utbygger med en klar visjon og klare mål å få det offentlige til å forstå og dele visjonen utbygger har. Dette ser for meg ut til å være et tilfelle på Økern. Ifølge NIBR-rapporten har det både på Løren (Selvaag) og i Nydalen vært utbygger som har vært nødt til å ”finne løsninger både gjennom skytteldiplomati og kontakt med politikerne” (Nordahl et al 2009). Dette er også mitt inntrykk. Der det har oppstått/ eventuelt der det vil oppstå konflikter og utfordringer i forhold til etater og sektorinteressene generelt på Økern er det utbygger som vil bli nødt til å finne løsninger og å bruke de midler de kan for å få til ønsket utvikling.

Nordahl et al (2009) peker også på at ”...det å møte etatene enkeltvis kan være langt mer krevende for utbygger og uforpliktende for etatene, enn situasjoner der utbygger og ulike kommunale etater sitter sammen.” På Ensjø har det blitt etablert en samarbeidsgruppe med mandat til å koordinere offentlige parter i utviklingsarbeidet. Gruppen ledes av Eiendoms- og byfornyelsesetaten. Grunneierne/ utbyggerne har etablert et formelt samarbeid gjennom Foreningen Ensjø. Samarbeidsgruppen og Foreningen Ensjø har jevnlig møter og fast informasjonsutveksling. Styringsgruppen ledes av Byrådsavdelingen for byutvikling og skal påse at samarbeidet mellom etatene løper som intendert, og dernest sikre koordineringen av de kommunale ytelsene i utbyggingen (Nordahl et al. 2009). Mitt inntrykk er at måten kommunen har organisert arbeidet med Ensjøbyen på vil til en viss grad kunne redusere risikoen og utfordringer i forhold til opplevd uforutsigbarhet fra sektoriserte etater. For det er nettopp ukoordinerte og uforutsigbare etater både Avantor, Selvaag, Hasle Utvikling og Vital har vært utsatt for. Etatene er sektorbaserte, uforutsigbare og lite koordinerte. Eksempelvis kan det vises til forholdet mellom Riksantikvaren og Byantikvaren for Selvaag sin del og Samferdselsetaten for Hasle Utviklings del. For på Ensjø, til forskjell fra Nydalen og Økern,

skal etatene være koordinert ifølge Nordahl et al (2009). Videre har en utbyggerrepresentant på Ensjø pekt på betydningen av å ha dialog med alle etater og at det er en styrke å ha anledning til å møte PBE og andre etater ”over bordet” slik at man lettere kan diskutere tema på en uformell og direkte måte. Ifølge Nordahl et al (2009) ”ser det ut til at dialog og flerfaglighet bidrar til enighet og fleksibilitet blant aktørene.”

5.7.6 Sosiale aktiviteter og virksomheter

Kulturaktiviteter av forskjellig slag er tidligere nevnt som en faktor som kan redusere markedsrisikoen i et prosjekt ved at aktivitetene gjør prosjektet og området mer attraktivt for brukerne. På Ensjø har slike forhold enda ikke vært på dagsorden innen juni 2009. NIBR-rapporten uttrykker at det vil være positivt for Ensjø-området dersom det blir lagt fokus på dette elementet i den videre utviklingen. Avantor i Nydalen og Selvaag og Steen & Strøm på Økern har fra start av satt fokus på slike aktiviteter og virksomheter i området.

5.7.7 Lokalisering

Områdets lokalisering i byens samlede struktur har stor betydning for hvor lett et område er å utvikle både i forhold til eiendommenes omsettelighet og pris (Nordahl et al. 2009). Alle tre områdene Nydalen, Ensjø og Økern ligger i kort avstand til Oslo Sentrum. Ensjø ligger dog noe nærmere Sentrum enn det Nydalen og Økern gjør. I tillegg har alle tre områdene T-bane stasjon. Både Nydalen og Økern har ringveien som en sentral transportåre og Ensjøområdet har kort vei til hovedtransportårene. For Nydalen var det en utfordring å få T-banen på plass da det ikke var lagt inn i kommunedelplanen av 1990. T-banen var en forutsetning for videre utbygging i Nydalen-området. Ingen offentlige bedrifter ville til Nydalen inntil T-banen kom. Økern har som sagt to T-banestasjoner og får nå sin tredje stasjon på Løren som vil tilknyttes T-baneringen som går via Nydalen. For Ensjø er, som nevnt, lokalisering i forhold til nabolag en utfordring som verken Nydalen eller Økern har utfordringer med da de er lokalisert i et område med hovedsakelig næringseiendommer og nedlagte industrilokaler.

5.7.8 Rekkefølgebestemmelser

På Økern har Selvaag opplevd en utfordring tilknyttet rekkefølgebestemmelser. Som tidligere nevnt mistet de et halvt år i fremdrift fordi de ikke hadde vedtak på hvor den nye skolen

skulle komme. Avantor har også opplevd urimelige rekkefølgebestemmelser, blant annet knyttet til vei og kostnadsfordeling. Så langt har de andre prosjektene på Økern kommet kort i prosessen. utfordringer knyttet til eventuelle rekkefølgebestemmelser kan dukke opp senere i prosessen.

5.7.9 Industri og strøkspreg

Som nevnt har strøkspreg en avgjørende betydning for hvor attraktivt området er for potensielle brukere. Strøkspreg kan by på utfordringer for utviklerne. Ensjøområdet var hovedsakelig regulert til industri. De fleste forbinder Ensjø primært med salg av biler. Det sentrale området består av eldre industri- og lagerbygg. Økernområdet er også preget av gammel industri og mye ymse som gjør at området er lite tiltalende. Nydalen var sterkt industripreget men er nå et mer eller mindre sammenhengende næringsområde med innslag av boliger. Å endre et områdes karakter og gjøre det om til en god bydel krever langsiktighet og kvalitetsstyrt planlegging. Ifølge Gisle Erlie i Statsbygg er det ingen selvfølge at Nydalen skulle bli et attraktivt område for næring, utdanning og boliger. Hadde kortsiktighet styrt prosessene kunne mye ha gått galt (Sekne 2009). Avantor er en langsiktig aktør i Nydalen som tar sikte på videre forvaltning av næringslokalene, videre har de brukt mye tid og ressurser på markedsføring av Nydalen.

6. Avslutning

6.1 Oppsummerende konklusjon

Jeg vil i dette underkapittel gi et kort oppsummerende svar på de skisserte problemstillingene fra kapittel 1. En oppsummerende konklusjon av drøftelsesdelen, kapittel 5.

Hvilket potensial ligger til grunn for utvikling på Økern?

Som vi har sett er flere faktorer som gjør at Økern er et attraktivt utviklingsområde. Bakenforliggende faktorer som gir Økern potensial som transformasjonsområde er endret næringsstruktur og forventet befolkningsutvikling. To svært viktige faktorer for utvikling er overordnede planer (KDP for Økernområdet) og opprustning av infrastrukturen i området. Dette har vist seg å være avgjørende for den private satsingen. Opprustingen av infrastrukturen har hatt stor betydning for markedspotensialet på Økern og er som kjent en bestemmende faktor for lokalisering av næringsvirksomhet og nærhet til kollektivtilbud øker et områdes attraktivitet betydelig. Vi har sett at Statens vegvesens planer øker utviklingspotensialet på Økern da tilgjengeligheten i området bedres ved at lokalveisystemer åpner, kapasiteten i veinettet økes og luftkvaliteten bedres. Større kapasitet på veinettet tillater høyere utnyttelse av eiendommene, noe som øker byggepotensialet for eiendommene. Videre er Økern definert som ett av Oslos fem hovedknutepunkt hvor det ønskes å satse på handel og næringsutvikling, sammen med økt satsing på kollektivtransport. Andre aktører med utviklingsplaner i området øker videre potensialet for andre utviklere i nærheten. Det ene prosjektet drar det andre, og så videre. I tillegg er andre områder i nærheten av Økern definert som satsingsområder. Gjelder Groruddalssatsingen og Ensjøbyen. Generell satsing i nærområder og på Økern vil resultere i økt befolkning i området, noe som igjen vil øke handelsgrunnlaget og behovet for arbeidsplasser og boliger. Ikke minst er Økerns nærhet til Oslo sentrum av betydning.

Hvilke utfordringer knytter seg til reguleringsrisiko?

Til reguleringsrisiko knytter det seg flere utfordringer for utviklerne. Innholdet i plan er et usikkerhetsmoment og dersom planen er kontroversiell løper man en betydelig risiko knyttet til protester og innsigelser, noe som strekker tiden og øker kostnadene. Ikke minst må man legge tid og kostnader i utredninger av ulike slag og likevel er det ikke sikkert at man får

gjennomslag for ønsket innhold og utvikling. Reguleringsformålet handel i planene later til å øke reguleringsrisikoen for utvikler. Videre kan det virke som at det er en utfordring for utviklerne å få alle med på lasset. Sektorinteresser utgjør en betydelig reguleringsrisiko og politisk risiko for utviklerne. De ser ofte ikke helheten og har bydd på utfordringer spesielt for Selvaag og Hasle Utvikling. Uforutsigbar kommunikasjon og tilbakemeldinger nevnes som utfordrende. Utfordringer knyttet til adkomst nevnes både av Vital Eiendom og Hasle Utvikling. For Hasle Utvikling vil adkomst ha en direkte innvirkning på hvilket innhold planen vil få. Tid kommer inn som en viktig faktor. Videre er det knyttet risiko til planer som ikke er endelige. For Selvaag tok kommunens arbeid med KDP lenger tid enn antatt slik at de måtte utsette reguleringen av området. Vital måtte sette sine planer på vent. Rekkefølgebestemmelser knyttet til plan, antallet grunneiere innenfor et planområde og person kan utgjøre en utfordring knyttet til planarbeidet.

Hvilke utfordringer knytter seg til finansieringsrisiko?

Som nevnt er det ikke kjent for meg om og i så fall hvilke utfordringer utviklerne har opplevd knyttet til finansiering. Men finansieringsrisiko knytter seg til makroøkonomiske virkninger og har hatt innvirkning på hvor lett det er å få lånekapital fra kredittinstitusjoner. Selvaag tok en pause i utbyggingen under finanskrisen, trolig fordi kjøpsinteressen uteble, noe som kan knyttes til at det ble vanskeligere å få lån i bankene. Tid kommer inn som en kritisk faktor. Alle aktørene har investert i konsulenthjelp. Vital Eiendom ønsker å unngå merkostnader knyttet til utredninger og analyser da de tidligere har investert betydelige beløp i slike uten nytte.

Hvilke utfordringer knytter seg til markedsrisiko?

Markedsrisiko er knyttet til tilbud og etterspørsel i markedet. Finanskrisen bød på redusert etterspørsel etter eksempelvis bolig, slik at Selvaag besluttet å ta en pause i utbyggingen. For utviklerne på Økern oppleves strøkspreget som en utfordring. Økern karakteriseres som et ikke-sted eller Oslos bakgård og en slik oppfatning av Økern skaper klart store utfordringer for aktørene som utvikler for salg og utleie. En generell oppfatning blant aktørene er at det vil være lettere å få leietakere og kjøpere når området begynner å ta form. Det vil helt klart være en tung prosess å være den første i et utviklingsområde slik som Selvaag har vært på Økern. Videre kan det utgjøre en risiko hvordan det bygges på naboeiendommene ved at naboens

bebyggelse enten kan løfte området, eventuelt dra ned områdepreget. Mange grunneiere kan føre til at man ikke får til en hensiktsmessig helhetsutvikling på Økern og utgjør en mulig utfordring knyttet til markedsrisikoen. Videre nevnes det at det kan være en utfordring å treffe markedet med de ulike byggetrinnene og å få brukere, eksempelvis til Steen & Strøms senter.

Hvilke utfordringer knytter seg til produksjonsrisiko?

Siden aktørene har kommet kort i prosessen er det lite jeg har fått ut av dette punktet. Selvaag har dog opplevd utfordringer knyttet til produksjon, da knyttet til offentlige interesser fra Byantikvaren. Eksakt hva fikk jeg ikke opplysninger om.

Hvilke faktorer har redusert de nevnte risikoelementene og utfordringene for utviklerne på Økern?

Med hensyn til reguleringsrisiko har beslutninger om utbygging og byutvikling i plandokumentene, KDP for Økern, redusert mye risiko for utviklerne og gjort reguleringsprosessen mer forutsigbar enn om det ikke lå slike planer for området. Videre har utviklerne redusert reguleringsrisiko ved å ha kjøpt opp tilgrensende eiendommer slik at de har fått kontroll over et større område og unngår risiko knyttet til at enkelte grunneiere ikke ønsker tilsvarende utvikling av planområdet. Aktørene har også valgt et område med lite nabolagsproblematikk da nabolaget i hovedtrekk består av andre næringsområder. Ved å holde seg innenfor de føringer som er gitt i plan og bestemmelser, slik som blant annet Hasle Utvikling har gjort og Vital nå kommer til å gjøre reduserer man mye av risikoen knyttet til reguleringsprosessen. Samtidig vil trolig det å velge en samarbeidslinje, slik Vital tenker, virke reduserende på risikoen. God dialog og gjensidig forståelse mellom utvikler og kommunale etater gjør prosessen mer forutsigbar i følge Selvaags erfaringer. Både Vital Eiendom og Hasle Utvikling har avkastning på eiendommen slik den står i dag, noe som gjør at det ikke er fullt så kritisk dersom det skulle ta ekstra tid å få regulert tomten.

Selskaper i privat eie slik som Selvaag og Höegh Eiendom (morselskapet til Hasle Utvikling) har redusert finansieringsrisikoen da de ikke er børsnoterte selskaper som er underlagt kvartalsvise rapporter. Videre har Steen & Strøm inngått en opsjonsavtale med Statens vegvesen, noe som gjør at det ikke påløper finanskostnader under selve reguleringsprosessen.

Markedsrisikoen har Höegh Eiendom og Steen & Strøm redusert gjennom selskapsdannelse med andre aktører. Vital vurderer å gå inn i en samarbeidskonstellasjon knyttet til boligdelen av prosjektet og vil således redusere markedsrisikoen. Videre er det risikoreducerende å få inn leietakere eller å få solgt enheter før man bygger. Også etappevis utbygging kan virke risikoreducerende. Markedsrisiko kan også reduseres ved å tilføre noe ekstra som vil gjøre prosjektet og området mer attraktivt for brukerne, slik som Selvaag har gjort med sine kulturelle innslag. Steen & Strøm har også flere kulturelle innslag i sine planer. Markedsføring av både området og prosjekt er svært viktig og risikoreducerende når man utvikler i et transformasjonsområde. Dette vises ved at det legges betydelige ressurser i markedsføring. Selvaag har fokusert mye på markedsføring. Så langt er det kun Vital Eiendom som ikke har begynt å tenke på dette. Nærhet til både Oslo sentrum og tilgang til god kollektivtransport er med på å gjøre området mer attraktivt og vil være faktorer som bidrar til å redusere noe av markedsrisikoen knyttet til området.

Produksjonsrisikoen har Höegh Eiendom redusert ved å ha inngått samarbeid med en entreprenør, Bunde Eiendom. Selvaag har egne entreprenører i selskapet og reduserer produksjonsrisiko på den måten. Lite nabolagsproblematikk virker også reduserende på produksjonsrisikoen ved at protester knyttet til utbyggingsprosessen blir liten.

Hvilke risikoelementer/typer synes å være spesielt fremtredende?

Gjennom arbeidet med denne oppgaven synes det for meg at det er spesielt to risikotyper som utpeker seg i Økernområdet. Dette er reguleringsrisiko/politisk risiko og markedsrisikoen. Spesielt utfordrende virker sektorinteressene som både omtales som trangsynte og uforutsigbare. I litteraturen omtales alle fire typene risikoer som store når det kommer til transformasjonsområder, slik Økern er. Nå er det riktignok slik at flertallet av aktørene har kommet kort i prosessen og arbeider nå med å få igjennom en reguleringsplan. Det er kanskje derfor det har vært mest fokus på utfordringer knyttet til reguleringsprosessen og marked i samtalen. Selvaag fokuserte også på disse to typene for risiko, og de har ført opp over 50 % av prosjektet. Om jeg kan konkludere med at reguleringsrisiko/politisk risiko og markedsrisiko er de to typene som utgjør størst utfordring på generell basis i Økernområdet har jeg ikke nok informasjon til å uttale meg om. Men gjennom prosessen og samtalene med aktørene synes det at det er utfordringer knyttet til regulering og marked som er mest fremtredende så langt.

Finnes det noen likheter og forskjeller ved utvikling på Økern knyttet til utfordringer i forbindelse med utvikling andre steder, eksempelvis Nydalen og Ensjø?

Av likhet er alle tre områdene, områder som har vært og er i transformasjon. Nydalen fra industri til næring og bolig, Ensjø fra bilby til boligby og Økern fra industri til bolig og næring. Videre har de alle en kommunedelplan å se hen til. På lik linje med Økern har kommunen stått for den overordnede planleggingen også i Nydalen. På Ensjø derimot har kommunen tatt en mer aktiv rolle og slik sett er kanskje utviklingen i Nydalen og Økern mer markedsbasert.

I Nydalen har det vært én dominerende grunneier, Avantor, mens det på Ensjø har vært mange små grunneiere med delvis motstridende interesser. På Økern er det flere store grunneiere med hvert sitt store planområde, og så langt har det ikke vært registrert motstridende interesser. Nabolagsproblematikken har vært liten eller fraværende både i Nydalen og på Økern da nabolagene i hovedsak var/er næringsområder. Det samme gjelder ikke for Ensjø som har boliger på alle kanter.

Sektorinteresser har bydd på utfordringer for Avantor i Nydalen, og det har de også for aktørene på Økern. Både Selvaag, Hasle Utvikling og Avantor har måttet finne løsninger gjennom skytteldiplomati. På Ensjø er det lagt opp til mer samarbeid mellom utbygger, kommune og ulike etater. Til forskjell fra Nydalen og Økern skal etatene være koordinerte i forbindelse med utviklingen på Ensjø.

Både Avantor i Nydalen og Selvaag og Steen & Strøm på Økern har fra start av satt fokus på kulturaktiviteter og virksomheter i området, noe Ensjø ikke har satt på dagsorden innen juni 2009. Videre er alle tre områdene lokalisert nære Oslo sentrum og de er alle kollektivt betjent i form av T-bane. Videre har Avantor opplevd utfordringer knyttet til rekkefølgebestemmelser, noe også Selvaag har. Både Nydalen, Økern og Ensjø har/har hatt et strøkspreg som ikke er direkte tiltalende.

6.2 Refleksjoner

Utvikling i transformasjonsområder kan by på store utfordringer for eiendomsutviklere. Flertallet av aktørene jeg har hatt kontakt med har kommet kort i prosessen og så langt er det offentlige interesser knyttet til regulering som er mest fremtredende og som tilsynelatende byr på de største utfordringene. Uforutsigbar kommunikasjon og ukoordinerte etater er nevnt som utfordrende sammen med det å få etatene til å forstå og dele visjonen utbygger har. Ved utbyggingen på Ensjø har det blitt pekt på at det er en styrke å ha anledning til å møte PBE og andre etater sammen til diskusjon. Selvaag og deres forhold til Byantikvaren var svært utfordrende, men etter hvert fikk de en god dialog og har samarbeidet svært bra i etterkant både med Lørenbyen og i andre prosjekter. Ifølge Cedell var det en læreprosess både for dem og Byantikvaren. Jeg mener at dette er noe man bør ta lærdom av. Ved kanskje å legge større fokus på å skape dialog, tillitt og å oppnå en gjensidig forståelse mellom utvikler og det offentlige kan prosessen bli mer forutsigbar og risikoen for utvikler redusert.

Kildeliste

- Barlindhaug, R. & Nordahl, B. (2005). Fra feltutbygging til transformasjon - markedsstyrt boligutvikling i Oslo-regionen. I: *Storbyens boligmarked - drivkrefter, rammebetingelser og handlingsvalg*, s. 195-231: Spartacus Forlag.
- Cedell, P. (2010). *Utvikling i Lørenområdet* (e-post til Petter Cedell 22.03.2010).
- Civitas AS et al. (2009). *Økern sentrum - reguleringsforslag med tilhørende konsekvensutredning til politisk behandling*. Oslo: Plan- og bygningsetaten. 139 s.
- Cowi & Norsam AS. *Hasle Linje - Planskisse - Trafikkanalyse (Sak 200714277)*. Oslo: Plan- og bygningsetaten. 46 s.
- Ekeland, E. & Raunehaug, E. (2000). *Konflikter ved transformasjon av by: med utbyggingen i Nydalen som case*. Ås: Norges Landbrukshøgskole. 132, 2 bl. s.
- Gulesider. *Kjørerute*. Tilgjengelig fra: <http://www.gulesider.no/kart/> (lest 28.01.2010).
- Haugholt, K., Wasberg, G. C. & Iversen, H. (1975). *Hasle-Økern gjennom titusen år*. Oslo: Holtedahl. 82 s. s.
- Indre og ytre by Oslo*. Tilgjengelig fra: http://no.wikipedia.org/wiki/Indre_og_ytre_by_i_Oslo#cite_note-0 (lest 30.01.2010).
- Jacobsen, R. & Petterson, P. *Bjerke bydels historie*: Deichmanske bibliotek. Tilgjengelig fra: http://www.erdether.no/papp/aarvoll-veitvet-artikkel_Bjerke%20bydels%20historie.nml (lest 28.01.2010).
- Joys, C. (2010). *Byomforming 2010 - bypolitikk og gjennomføring*: Avantor. Tilgjengelig fra: [http://www.tekna.no/ikbViewer/Content/787800/\(08\)%20Christian%20Joys.pdf](http://www.tekna.no/ikbViewer/Content/787800/(08)%20Christian%20Joys.pdf) (lest 20.03.2010).
- KDP nr. 15. *Kommunedelplan for Økernområdet*. Oslo: Plan- og bygningsetaten. 23 s.
- LOF arkitekter. *Hasle Linje*. Tilgjengelig fra: http://www.lof.no/?page_id=198 (lest 23.02.2010).
- LOF arkitekter AS. *Hasle Linje - Illustrasjonshefte til planskisse (Sak 200714277-42)*. Oslo: Plan- og bygningsetaten. 47 s.
- Meel, B. (2009). Verdi- og risikovurdering av utviklingseiendom: Om bruk av forhåndskalkyler i verdifastsettelsen. I: *Eiendomsutvikling i tidlig fase: [erverv, stiftelse og utnyttelse av eiendom til bygging og byutvikling]*, s. 78-95. Oslo: Senter for eiendomsfag.
- Nordahl, B., Harvold, K. A. & Skogheim, R. (2009). *Forhandlingsbasert byutvikling: evaluering av Oslo kommunes arbeid med å utvikle Ensjø fra bilby til boligby*. NIBR-rapport: 2009:20. Oslo: NIBR. 126 s. s.
- Norsam AS & Rambøll. (2009). *Økern sentrum - Trafikkanalyse*. Oslo: Plan- og bygningsetaten. 68 s.
- Nydalen*. Tilgjengelig fra: <http://no.wikipedia.org/wiki/Nydalen> (lest 21.04.2010).
- Om Groruddalssatsingen*. Oslo: Plankontoret for Groruddalen. Tilgjengelig fra: http://www.prosjekt-groruddalen.oslo.kommune.no/om_satsingen/ (lest 18.03.2010).
- Revfem, J. (2010, 12. januar). Arcus-bygg til 942 millioner. *NENyheter - Nyheter om næringseiendom*.
- Sak 27/08. *Økern senterområde*. Oslo: Oslo kommune. 14 s.
- Sak 200714277-42. *Forslagsstiller planbeskrivelse, Hasle Utvikling, planskisse til prosjektavklaring*. Oslo: Plan- og bygningsetaten. 40 s.
- Saksnr 200206845. *Rv 150 Store Ringvei, Ulvensplitten - Sinsenkrysset, reguleringsforslag*. Oslo: Plan- og bygningsetaten.
- Saksnr 200309685. *Områdeanalyse: Carl Berner nord - Hasle - Sinsen*: Plan- og bygningsetaten. 37 s.

Saksnr 200609554. *Ring 3 ved Økern og Ulven, del av plan for Rv 150 Ring 3 Ulven - Sinsen, Planforslag til offentlig ettersyn.* Oslo: Plan- og bygningsetaten. 51 s.

Saksnr 200712437. *Lørensvingen - Økern, Løren, Sinsen - Reguleringsplan for ny T-banestrekning med ny Løren stasjon.* Oslo: Plan- og bygningsetaten. 39 s.

Saksnr 200905500. *Reguleringsendring kryss Økernveien - Ring 3.* Oslo: Plan- og bygningsetaten.

Saltnes, D. J. (2007, 26. april). Høegh kjøpte Arcus-tomten. *NENyheter - Nyheter om næringseiendom.*

Sekne, I. (2009). *Historien om Nydalen:* NENyheter. Tilgjengelig fra: <http://ne.no/31905> (lest 22.04.2010).

Selvaag Bolig AS. (2010). *Intervju med Selvaag Bolig AS.* Oslo (12.02.2010).

Statens kartverk. *Norgeskart.* Tilgjengelig fra: <http://kart.statkart.no/adaptive2/default.aspx?gui=1&lang=2> (lest 28.01.2010).

Statens vegvesen. *Rv. 150 Ring 3 Ulven - Sinsen.* Oslo. Tilgjengelig fra: <http://www.vegvesen.no/Vegprosjekter/Ring3> (lest 04.02.2010).

Statens vegvesen region øst. *Forslagsstillers planbeskrivelse, Rv. 150 - Ring 3 Ulven - Sinsen, Delområdene Økern og Ulven.* Oslo. 35 s.

Steen & Strøm. (2010). *Intervju med Steen & Strøm Norge AS.* Oslo (19.01.2010).

Trafikanten. *Reiseplanlegger.* Tilgjengelig fra: <http://www.trafikanten.no/> (lest 28.01.2010).

Union Gruppen. (2010). *Markedsrapport Q4 2009.* Oslo: Union Gruppen. 36 s.

Vital Eiendom AS. *Vital Eiendom AS.* Tilgjengelig fra: <https://www.vital.no/eiendom/> (lest 05.03.2010).

Vedlegg

Vedlegg 1: Intervju/spørreguide Hasle Utvikling, Steen & Strøm, Selvaag og Vital Eiendom

Fortelle kort om selskapet og om hvordan dere driver utvikling...

Fortelle litt om planene deres for området

Bakgrunnen for planene

- Hvilket utgangspunkt hadde dere i dette området?
- Hva gjør dette området interessant for dere å satse på?
- Hvilke faktorer spiller inn

Eierforhold

Regulering (gjeldende og fremtidig)

Visjon

Status

Spesielle utfordringer ved å drive utvikling her?

- Hva har dere opplevd som utfordrende?
- Kommende utfordringer
- Hvordan påvirker utfordringene prosessen
- I forhold til plan, naboeiendommer (andre grunneiere), politikere/kommune, andre etater
- Hvordan løse dette?

Risiko/utfordringer/potensial knyttet til

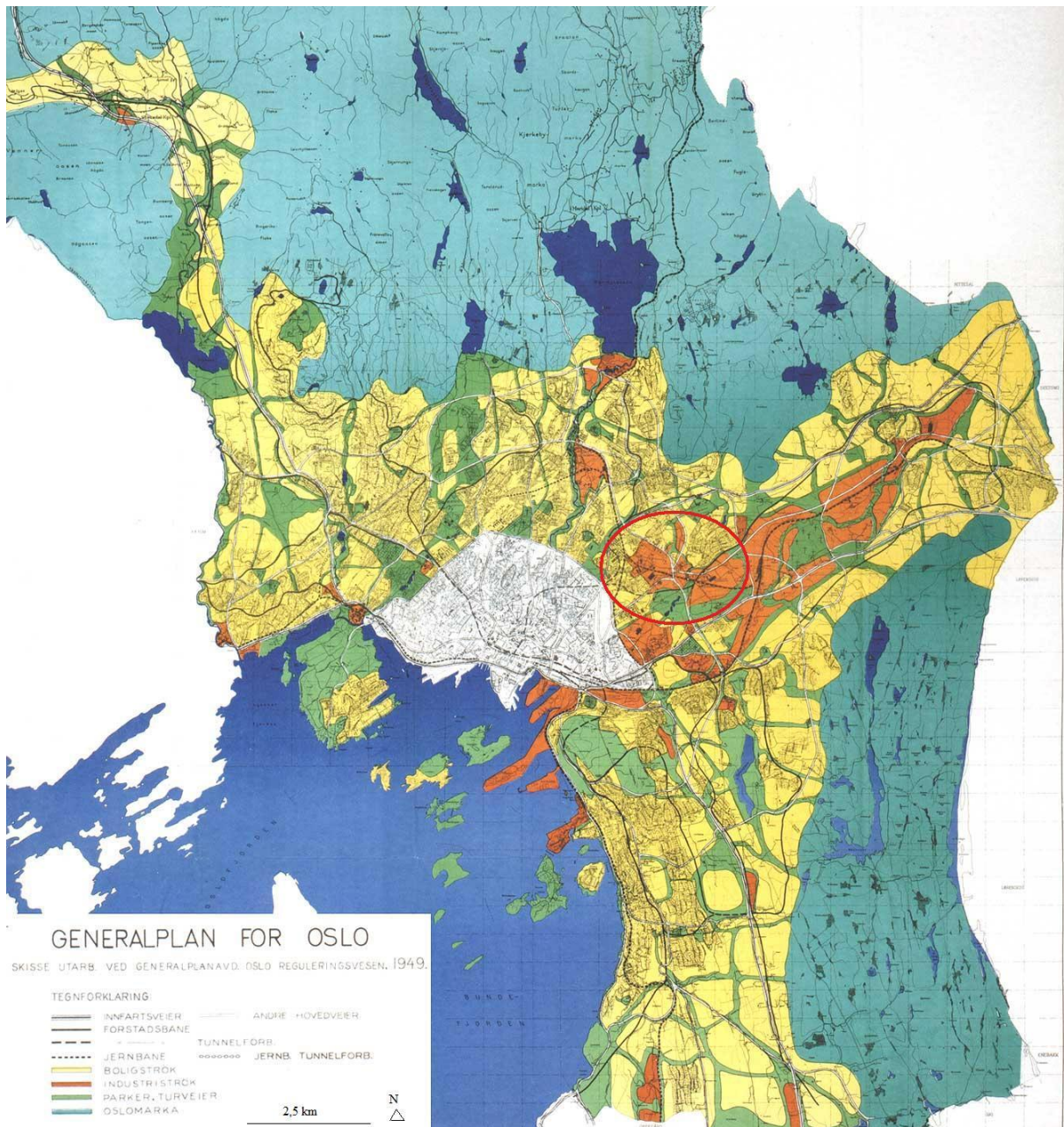
- Strøk
- Image
- Plan/føringer
- Kommune/etater
- Naboeiendommer
- Hvordan løse dette?

Den største utfordringen

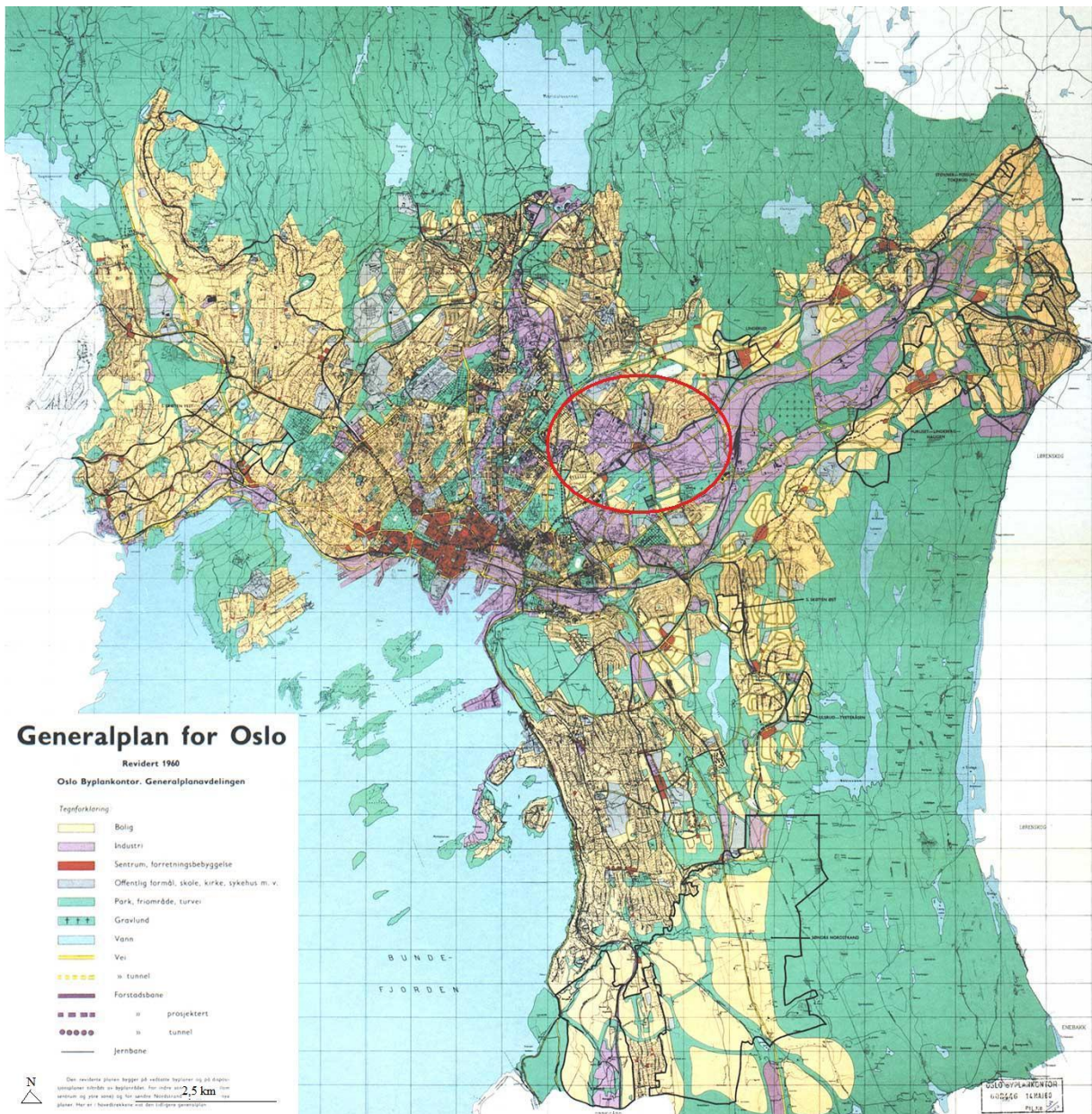
Potensial

Ser dere noen synergieffekter (-potensialer) og ser dere noen konflikter mellom eiendommer, interesser, forskjellige næringer i forbindelse med planene

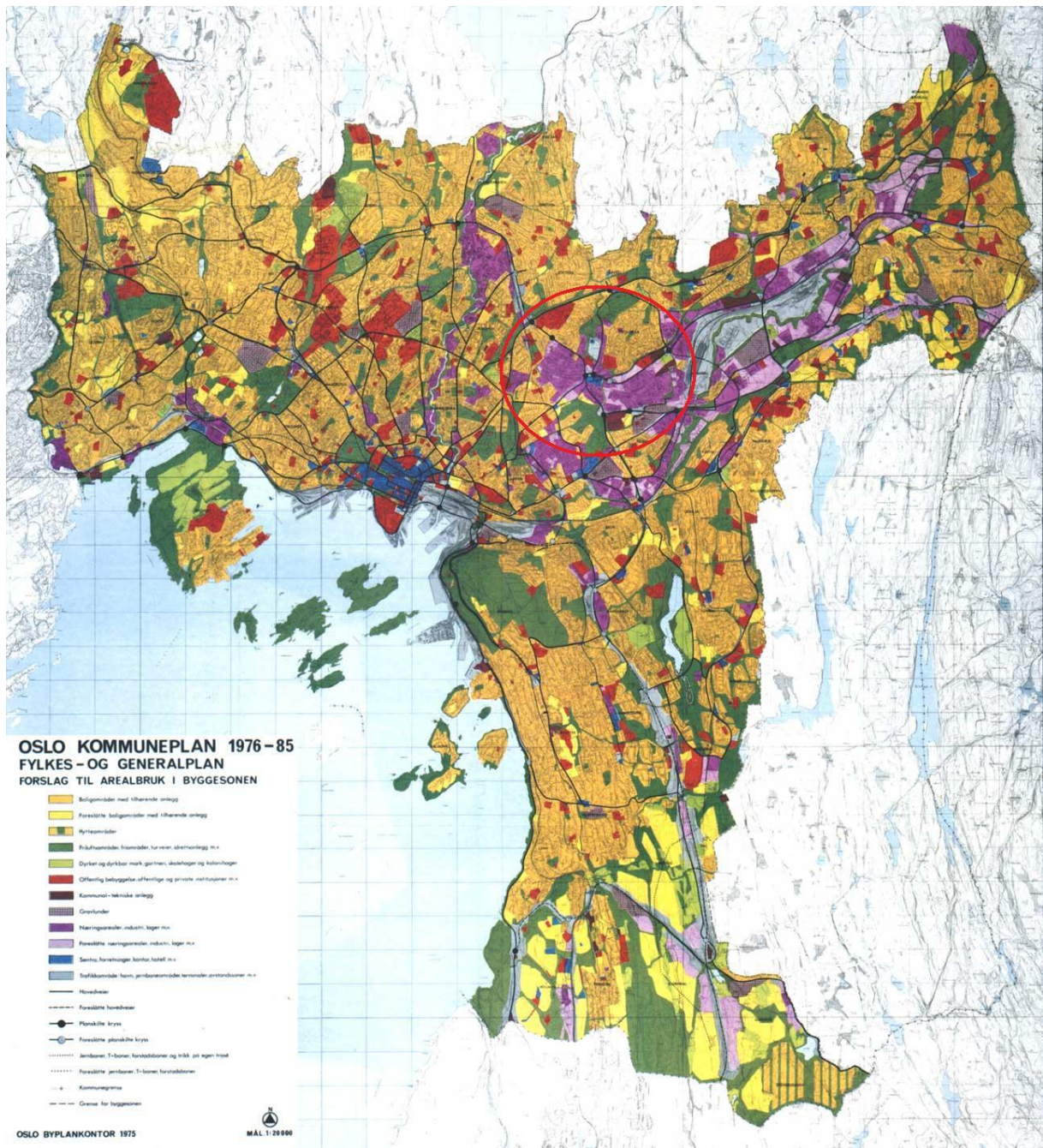
Vedlegg 2: Plankart Oslo 1949



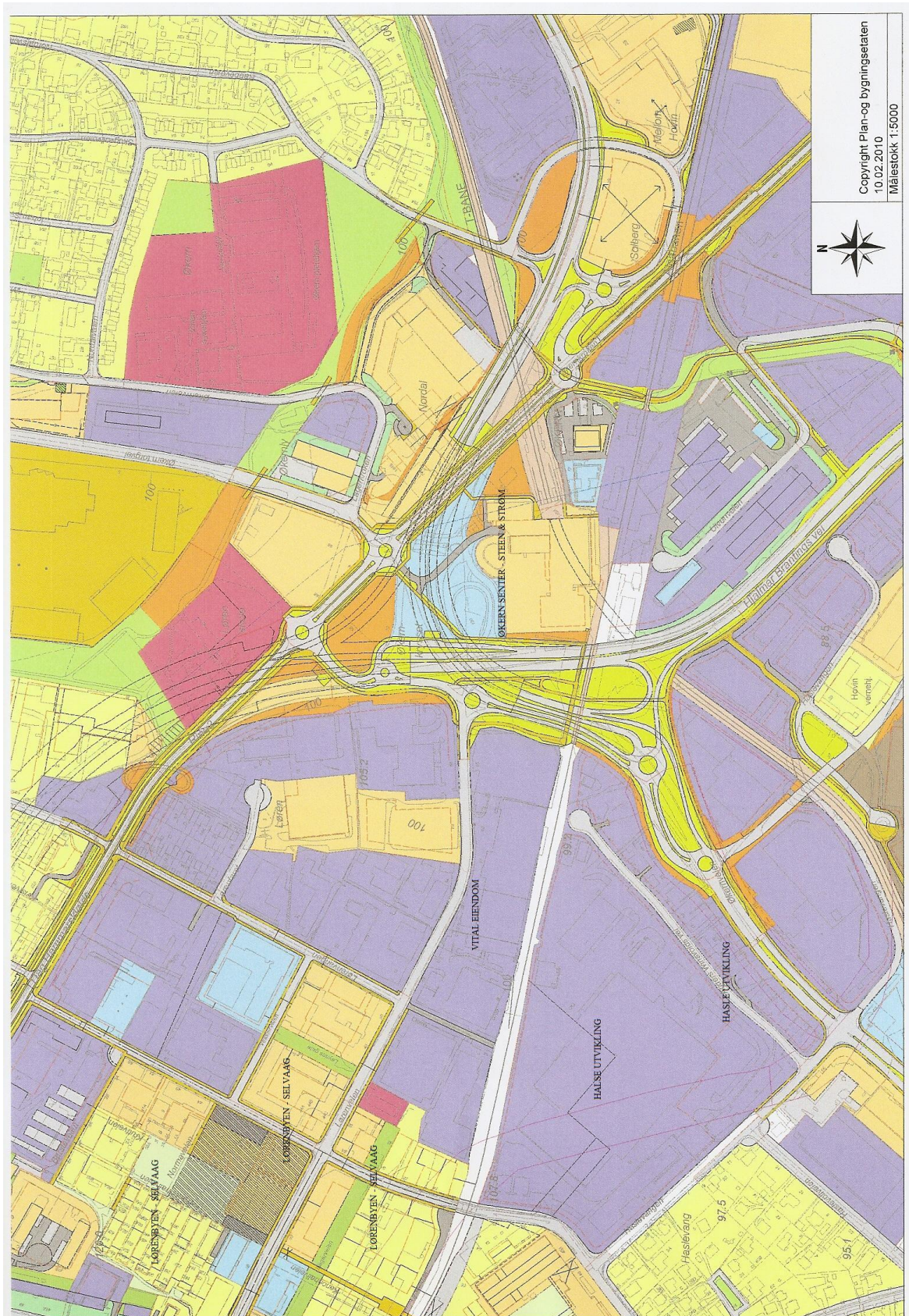
Vedlegg 3: Plankart Oslo 1960



Vedlegg 4: Plankart Oslo 1976-1985



Vedlegg 5: Gjeldende regulering februar 2010



Gjeldende regulering for planområdene til Selvaag, Hasle Utvikling, Vital Eiendom og Steen & Strøm. Lilla: industri, lager, verksted. Gul: bolig. Lys oransje: mer enn to formål innen samme område. Oransje: midlertidig anleggsområde. Blå: forretning, kontor, kino, teater o.l.. Rød: offentlig bygning.