



Norges miljø- og
biovitenskapelige
universitet

Masteroppgave 2017 30 stp.
Fakultetet for landskap og samfunn

Bruk av styringsverktøy ved finansiering av infrastruktur

En beskrivelse av Ensjøtransformasjonen, inkludert sammenlikning med Økern/Løren og et utvalg europeiske land

Marius Sjøblom Larsen
Espen Valdar Longem
Master i eiendom

Norges miljø- og biovitenskapelige universitet (NMBU)
Fakultetet for landskap og samfunn (LANDSAM)
Institutt for eiendom og juss

Master i Eiendom
30 studiepoeng

Tittel: Bruk av styringsverktøy ved finansiering av infrastruktur
Undertittel: En beskrivelse av Ensjøtransformasjonen, inkludert sammenlikning med
Økern/Løren og et utvalg europeiske land

Forfattere: Marius Sjøblom Larsen & Espen Valdar Longem

Veileder: Thomas Kalbro

Forord

Denne masteroppgaven er skrevet ved Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Institutt for eiendom og juss, våren 2017. Oppgaven markerer avslutningen på fem år ved studieprogrammet master i eiendom, og utgjør 30 studiepoeng. Vår veileder har vært professor Thomas Kalbro ved Kungliga Tekniska högskolan i Stockholm.

Vi ønsker å rette en stor takk til vår veileder for konstruktive tilbakemeldinger og gode innspill gjennom arbeidet med denne oppgaven. En takk rettes også til Oslo kommune, samt de private utbyggerne som har latt seg intervjuet. Videre takker vi Arnstein Larsen, Giske Valdar, Håkon Leiulfsrud og Mikael Hellevik for korrekturlesing. Avslutningsvis ønsker vi å takke Teleplan for lån av kontor til skriving av oppgaven.

Oslo, mai 2017

Marius Sjøblom Larsen & Espen Valdar Longem

Sammendrag

Denne oppgaven omhandler bruk av styringsverktøy ved finansiering av infrastruktur, med utgangspunkt i transformasjonsområdet Ensjø i Oslo kommune. Vi tar for oss ulike styringsverktøy som ble benyttet for å kartlegge infrastrukturutviklingsbehovet, og fordeling av kostnadene knyttet til dette. Oppgaven tar utgangspunkt i offentlig tilgjengelige dokumenter, supplert med intervjuer for å få ulike perspektiver på funnene.

Infrastrukturtiltakene er belyst gjennom veiledende prinsipplan for det offentlige rom, hvor de enkelte tiltakene er beskrevet. Dette ble gjort tidlig i transformasjonsprosessen, hvilket har medført forutsigbarhet for utbyggere og kommunen ved fremforhandling av utbyggingsavtalene. Kostnadsfordelingen ble pålagt de ulike utbyggerne gjennom utbyggingsavtalene. Anleggsbidragene varierer i størrelse og type, men totalt sett er fordelingen forholdsmessig til utbyggers tiltak og nytte. Gjennomsnittlig anleggsbidrag er på ca. kr 1 100 per m², med et variasjonsspenn på ca. kr 550 per m². Dette spennet skyldes både konkrete vurderinger om utbyggingsområdets lokasjon i transformasjonsområdet, samt at det er ulik fordeling mellom kontantbidrag og realytelser i de ulike avtalene.

Det er gjort en sammenlikning mellom finansiering av infrastruktur på Ensjø og Løren/Økern, som er et liknende transformasjonsområde. Det gjennomsnittlige anleggsbidraget er høyere på Løren/Økern enn på Ensjø, hvilket skyldes at den overordnede planleggingen ikke fant sted før 15 år etter at utbyggingen ble igangsatt på Løren/Økern. På Ensjø ble planleggingen gjort på et tidligere stadium, noe som har medført forutsigbarhet og forholdsmessighet for utbyggerne. Utover dette er det også gjort en internasjonal sammenlikning av prosessen rundt finansiering av infrastruktur. Her ble det gjort funn som belyser at det er mange likhetstrekk i prosessen rundt finansiering av infrastruktur i Norge og et utvalg andre europeiske land.

Med dette som grunnlag kan vi med stor sannsynlighet si at finansieringen av infrastruktur på Ensjø var en transparent prosess, med forutsigbarhet og forholdsmessighet for de involverte partene.

Abstract

This master thesis addresses the financing of infrastructure in the Ensjø transformation area of Oslo municipality. The assignment includes the various management tools used to map the need for developing infrastructure and the associated distribution of costs. The findings in this assignment are based on publicly available documents, supplemented with interviews to gain different perspectives on the findings.

Infrastructure measures are highlighted through the guiding principles for the public space, where the measures are described. This was carried out early in the transformation process, which has resulted in predictability for developers and the municipality in negotiating the development agreements. The cost allocation was imposed on the various developers through negotiated development agreements. The construction contributions vary in size and type, but overall, the distribution is proportional to the developer's measures and benefits. The average construction contribution is approximately NOK 1 100 per m², with a variation span of approximately NOK 550 per m². This gap is caused by both concrete assessments of the development areas location, and is also due to different distribution between cash and construction contributions in the various development agreements.

A comparison of how financing of infrastructure measures has been conducted at Ensjø and at Løren/Økern has been made. The average facility contribution is higher on Løren/Økern than on Ensjø, which is because the general planning did not take place until 15 years after the development was initiated. At Ensjø, the planning was initiated at an earlier stage, which has led to predictability and proportionality for the developers. In addition to this, an international comparison of the process of financing infrastructure has also been described. These findings indicate that there are many similarities in the process of financing infrastructure in Norway and the selection of other European countries.

On this basis, we can assume that the financing of infrastructure at Ensjø was a transparent process, with predictability and proportionality for the involved parties.

Innholdsfortegnelse

1. Innledning	1
1.1 Problemstilling	3
1.2 Oppgavens oppbygning	3
2. Metode	5
2.1 Valg av analyseområde	5
2.2 Metode for datainnsamling og analyse	6
2.3 Forskningens kvalitet – reliabilitet og validitet	7
2.4 Avgrensning	8
2.5 Oppsummering	8
3. Byutvikling i Oslo	9
3.1 Historisk byutvikling i Oslo	9
3.2 Eiendomsmarked og utvikling	15
3.3 Utbyggingspolitikk	18
3.4 Oppsummering	19
4. Styringsverktøy for finansiering av infrastruktur	21
4.1 Modeller	22
4.1.1 Ensjømodellen	24
4.1.2 Bjørvikmodellen	26
4.2 Utbyggingsavtaler	26
4.2.1 Innhold	28
4.2.2 Bruk	29
4.3 Veiledende prinsipplan for det offentlige rom	30
4.3.1 Innhold	30
4.3.2 Bruk	31
4.4 Rekkefølgebestemmelser	31
4.5 Oppsummering	33
5. Beskrivelse av infrastrukturfinansiering på Ensjø	35
5.1 Styringsverktøy for finansiering av infrastruktur på Ensjø	36
5.1.1 Planprogram	36
5.1.2 Veiledende prinsipplan for det offentlige rom	36
5.1.3 Kostnadsusikkerhet	53
5.2 Gjennomføring av finansiering av infrastruktur	58
5.2.1 Tyngdepunktet	59
5.3 Oppsummering	85
6. Sammenlikning Ensjø og Løren/Økern	87
7. Finansiering av infrastruktur internasjonalt	91
7.1 Sverige	91
7.2 Nederland	92
7.3 Finland	94
7.4 Tyskland	95
7.5 Oppsummering og sammenlikning	97
8. Avslutning og konklusjon	99
8.1 Hvordan ble finansiering og opparbeidelse av infrastruktur gjennomført på Ensjø?	99
8.1.1 Hvilke ulikheter og likheter var det ved finansiering av infrastrukturtiltak på Ensjø og Løren/Økern?	102

8.1.2 Hvilke ulikheter og likheter er det mellom norsk metode for finansiering av infrastruktur kontra hvordan det gjøres i utlandet?	103
8.1.3 Synspunkter fra involverte aktører.....	103
8.3 Konklusjon	106
8.4 Forslag til videre forskning	106
9. Kilder.....	108
Lover og forskrifter.....	110
10. Vedlegg	111

Figurliste

Figur 1: Oversiktskart over Oslos utstrekning, datert 1887. Oransje markering: byens utstrekning før 1859, rosa markering: utvidelse i 1859, grønn markering: utvidelse i 1878 (Kristiania oppmålingsvesen 1887).....	10
Figur 2: Oversiktskart over Oslo 2017 (Oslo kommune 2017a).	14
Figur 3: Boligmengden i Oslo fordelt på byggeår per 01.01.2016 (Strand & Bildeng 2016, s. 7).	15
Figur 4: Boligtyper andel. Hele boligmassen 01.01.2015 og nye boliger 01.01.2000 - 01.01.2015 (Hewitt 2016, s. 17).	17
Figur 5: Utbyggingsavtale som virkemiddel i planprosess (Kommunal- og regionaldepartementet 2006, s. 4).	21
Figur 6: Planhierarki Ensjømodellen (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 11). Redigert av Marius S. Larsen.	24
Figur 7: Hovedkart veiledende prinsipplan for det offentlige rom på Ensjø. Illustrasjon av infrastrukturiltak (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 9).	37
Figur 8: Tiltaksoversikt fra usikkerhetsanalyse (Holte Consulting 2010, s. 14). Redigert av Marius S. Larsen.	39
Figur 9: Foreslått nytt gatenett på Ensjø (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 16).	40
Figur 10: Utforming av Ensjøgata og Gladengveien, inkludert Hovinbekken.....	41
Figur 11: Turvei D2 inkludert Tiedemannsparken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 32).....	42
Figur 12: Østre parkdrag fra Grensenveien til Ensjøgata (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 34).	43
Figur 13: Vestre parkdrag (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 36).	44
Figur 14: Sentral tverrforbindelse inkludert Grønnvoll park, Grønnvoll plass, Lilleplassen, Petersborgaksen, Teglverksparken og Petersborgparken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 38).	45
Figur 15: Illustrasjon av hvordan en kan omlegge Grønnvoll allé fra slik den går i dag til å heller ligge rundt parken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 38).....	45
Figur 16: Petersborgaksen, inkludert Teglverksparken og Petersborgparken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 39).	46
Figur 17: Illustrasjon av Nordre tverrforbindelse der det er ønskelig med mindre plasser underveis (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 42).	48
Figur 18: Søndre tverrforbindelse inkludert Ensjøtorget (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 42).	48
Figur 19: Illustrert forslag til overvannshåndtering gjennom åpne vassdrag og infiltrasjon i grunnen (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 46).	50
Figur 20: Plassering av skoler i transformasjonsområdet (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 47).	51
Figur 21: Kartet viser overordnet hvor barnehagene på Ensjøområdet bør lokaliseres. De bør fordeles jevnt utover og ligge i tilknytning til grøntområder (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 47).	52
Figur 22: Figuren over viser en rangering av usikkerhetsfaktorenes og kostnadsberegningenes bidrag til den total utsikkerheten til kostnadene i prosjektet (Holte Consulting 2010, s. 43).	55
Figur 23: Figuren viser bidragene, fordelt på private og offentlige bidrag (Holte Consulting 2010, s. 48).	56
Figur 24: Paretodiagram med de største bidragsusikkerhetene (Holte Consulting 2010, s. 50).....	57
Figur 25: Reguleringsplan for Tyngdepunktet (Plan- og bygningsetaten 2015a).	59
Figur 26: Reguleringsplan for Fyrstikkalléen 1 (Plan- og bygningsetaten 2016).	62
Figur 27: Reguleringsplan for Grenseveien 61 (Plan- og bygningsetaten 2014c).....	64
Figur 28: Reguleringsplan for Grenseveien 97 (Plan- og bygningsetaten 2015b).	66
Figur 29: Reguleringsplan for Hovinveien 45 (Plan- og bygningsetaten 2014b).	68
Figur 30: Reguleringsplan for Ensjøveien 32 og Malerhaugveien 6 (Plan- og bygningsetaten 2011). ..	70
Figur 31: Reguleringsplan for Malerhaugveien 34 (Plan- og bygningsetaten 2005a).	72
Figur 32: Reguleringsplan for Bertrand Narvesens vei 2 (Plan- og bygningsetaten 2008a).	74
Figur 33: Reguleringsplan for Ensjøveien 23 B (Plan- og bygningsetaten 2010).	76

Figur 34: Reguleringsplan for Ensjøveien 12 C (Plan- og bygningsetaten 2008b).....	78
Figur 35: Reguleringsplan for Gladengveien 10 m. fl. (Plan- og bygningsetaten 2007).	80
Figur 36: Reguleringsplan for Tiedemannsjordet (Plan- og bygningsetaten 2005b).....	83
Figur 37: Oversikt over anleggsbidrag, realytelser og kontantbidrag fordelt på utbyggingsavtalene. .	86
Figur 38: Styringsverktøy for finansiering av infrastrukturiltak på Ensjø i hierarkisk rekkefølge. Redigert av Marius S. Larsen.	99

1. Innledning

Temaet for denne masteroppgaven er bruk av styringsverktøy ved finansiering av infrastrukturtiltak¹ i transformasjonsområder, med utgangspunkt i gjennomføringen på Ensjø. Det er ofte knyttet store utfordringer og kostnader til en transformasjon av et område fra industriformål til boligformål. De fleste slike områder ligger allerede i eller rundt store byer, hvilket medfører en høy kompleksitet innad på området, samt i det å knytte området til den eksisterende, omkringliggende bybebyggelsen. En av de største utfordringene og kostnadsdriverne i denne sammenheng, er finansiering og opparbeiding av infrastrukturtiltak. Kommunen stiller høye krav til infrastruktur i boligområder, men har ikke egen økonomisk kapasitet til å utvikle denne i takt med boligbyggingen. Dette medfører at det kreves et samarbeid mellom kommunen og utbyggerne for å sikre den nødvendige finansieringen. Uten infrastruktur på plass stopper utbyggingen opp, noe som ikke gagnar noen av de involverte partene. Det kreves dermed en transparent prosess der alle partene må medvirke for å oppnå et resultat som er gjennomførbart hva gjelder tiltak og økonomi.

Byutvikling foregår i dag ved at private utbyggere er den største driveren for videreutvikling og utbygging av boligområder, en oppgave tidligere utført av kommunen. For å styre denne utviklingen benytter kommunen en rekke styringsverktøy² for å sikre at byutviklingen skjer i tråd med kommunens planer og behov. Det er altså en gjensidig avhengighet mellom kommunen og utbyggerne, da kommunen ikke har økonomisk kapasitet til å drive utviklingen selv. For utbyggerne er det kun kommunen som kan legge til rette for den utviklingen og utbyggingen de ønsker gjennom bruk av styringsverktøyene.

Oppgavens aktualitet er knyttet til utfordringer og endringer i både det offentlige og det privates rolle i forbindelse med transformasjon av bynære områder i Oslo kommune. Eiendomsutviklingsbransjen er i konstant endring der private utbyggere pålegges i større grad å finansiere og opparbeide infrastrukturtiltak enn tidligere. Styringsverktøyene Oslo kommune benytter er også i endring, da det er blitt tatt i bruk nye styringsverktøy ved områdetransformasjon. På grunn av dette er det knyttet mindre praktisk erfaring til enkelte styringsverktøy, både fra offentlig og privat side. Dette medfører ulike oppfatninger, behov

¹ Veier, vann og avløp, plasser/torg, grøntarealer etc.

² Kommunale juridiske og ikke-juridiske planer og avtaler.

og motstridende meninger mellom aktørene. Med bakgrunn i det overnevnte er oppgavens tema aktuelt ettersom det er omstridt og i kontinuerlig endring, på tvers av aktørenes roller.

I denne oppgaven vil vi ta utgangspunkt i finansieringen av infrastrukturtiltak på transformasjonsområdet Ensjø i Oslo kommune. Bakgrunnen for dette utgangspunktet er at det ble tatt i bruk nye styringsverktøy for å sikre finansiering og opparbeidelse av de tiltak kommunen fant nødvendig for transformasjonen av området. I tillegg har erfaringene fra Ensjø blitt utviklet til en modell som i dag implementeres ved nye og eksisterende transformasjonsområder.

Løren/Økern er et eksempel på et transformasjonsområde der denne modellen har blitt implementert i en eksisterende transformasjon. Derfor er det interessant å belyse ulikhetene og likhetene knyttet til finansiering av infrastruktur på Ensjø og Løren/Økern. Oppgaven tar også for seg en gjennomgang av kommunens ulike styringsverktøy, samt de utbyggingsavtaler for Ensjø som er offentlig tilgjengelig. Dette settes også i et internasjonalt perspektiv ved en beskrivelse og sammenlikning med et utvalg sammenliknbare europeiske land.

Denne problematikken er aktuell både for kommuner og utbyggere, men er også relevant for den enkelte grunneier i bynære strøk. Dette skyldes at nesten all utvikling skjer på privat grunn. Det er liten tilgang til tomter i bynære strøk, hvilket medfører at utbyggere jobber aktivt med tomteerverv i disse områdene. Disse eies i hovedsak av enkeltstående private grunneiere som ikke har sitt virke innen eiendomsutvikling.

Oppgavens formål er å belyse transformasjonsprosessen som ble gjennomført på Ensjø, med fokus på kommunens styringsverktøy, og finansiering av infrastruktur.

1.1 Problemstilling

Problemstillingen i oppgaven fokuserer på å kartlegge de ulike aspektene ved transformasjonen av Ensjø. Med bakgrunn i oppgavens aktualitet behøves det en klargjøring og bevisstgjøring vedrørende bruken av det offentliges styringsverktøy for å organisere og fordele finansiering av infrastrukturtiltak.

Problemstilling:

- Hvordan ble finansiering og opparbeidelse av infrastruktur gjennomført på Ensjø?

Underproblemstillinger:

- Hvilke ulikheter og likheter var det ved finansiering av infrastrukturtiltak på Ensjø og Løren/Økern?
- Hvilke ulikheter og likheter er det mellom norsk fremgangsmåte for å sikre finansiering og opparbeidelse av infrastruktur, og fremgangsmåten brukt i et utvalg europeiske land?

Hovedproblemstillingens aktualitet har sammenheng med at Ensjømodellen har blitt en foregangsmodell for hvordan infrastruktur finansieres for tilsvarende transformasjonsområder i bynære strøk. For å kunne forstå hovedproblemstillingen bedre har vi sett det hensiktsmessig å gjøre en sammenlikning med et annet transformasjonsområde i Oslo. For å få et bredere perspektiv og forståelse av hvordan infrastruktur finansieres i Norge, har vi også valgt å gjøre en sammenlikning mellom norsk fremgangsmåte og fremgangsmåten i et utvalg europeiske land.

1.2 Oppgavens oppbygning

Oppgaven er inndelt i ni kapitler, hvorav hovedkapittelet omhandler transformasjonen av Ensjø.

- Kapittel 1 er en innledning til oppgavens tematikk og problemstilling. I kapittel 2 beskrives oppgavens metode, herunder forskningsdesign og metoder for analyse og innsamling av data.
- Kapittel 3 gir en historisk og markedsmessig innledning til eiendomsutvikling i Oslo. Kapittel 4 omhandler styringsverktøyene for finansiering av infrastrukturtiltak som ble benyttet ved transformasjonen av Ensjø.

- Kapittel 5 tar for seg en case-studie av Ensjø med fokus på innholdet i de ulike offentlige styringsverktøyene. Finansiering av infrastruktur belyses gjennom planprogram³, veiledende prinsipplan for det offentlig rom⁴, reguleringsplaner⁵ og utbyggingsavtaler⁶.
- Kapittel 6 sammenlikner funnene fra kapittel 5 med finansiering av infrastruktur på Løren/Økern. I kapittel 7 sees finansiering av infrastruktur i et internasjonalt perspektiv hvor det gjøres en sammenlikning med norsk modell.
- Oppgavens siste del oppsummerer og drøfter problemstillingen og underproblemstillingene. Avslutningsvis konkluderes problemstillingene.

³ Plan som redegjør for formålet med planarbeidet, planprosessen med frister og deltakere, opplegg for medvirkning, vurderte alternativer og behov for utredningen (Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2009b).

⁴ Overordnet ikke-juridisk bindende plan for infrastrukturtiltak.

⁵ Plankart for et avgrenset område i en kommune som viser fremtidig arealutnyttelse i området.

⁶ Avtale om utbygging av et område mellom kommune og utbygger/grunneier.

2. Metode

Metode beskriver og begrunner de valgene vi har gjort med hensyn på metodikk for innsamling av data, og hvordan vi ønsker å drøfte dette i oppgaven. Valg av forskningsdesign, valg av analyseområde, fremgangsmåte for innsamling av data, reliabilitet og validitet vil beskrives her. Gjennomføringen av de metodiske undersøkelsene vil fremkomme videre i dette kapitlet.

Oppgavens forskningsdesign er utgangspunktet for arbeidet som skal gjennomføres. I denne oppgaven skal vi ta for oss hvordan kostnader knyttet til finansiering av infrastrukturtiltak i transformasjonsområder fordeles mellom de ulike involverte aktørene i Oslo. Dette gjøres ved å undersøke de ulike styringsverktøyene Oslo kommune benytter i transformasjonsområdet Ensjø; planprogram, veiledende prinsipplan for det offentlig rom, reguleringsplaner og utbyggingsavtaler. Arbeidet skal gjennomføres gjennom analyse av innsamlet data og rekkefølgen skal være hierarkisk.

Oppgaven er beskrivende forskning hvor målet er å belyse hvordan finansiering av infrastrukturtiltak på Ensjø ble gjennomført. Kildene som er benyttet i oppgaven er i hovedsak offentlig tilgjengelige dokumenter. Det er også benyttet intervjuer som er anonymisert og kategorisert i Oslo kommune og private utbyggere. Oppgavens formål er å redegjøre for de ulike styringsverktøyene og samspillet mellom dem. Dette for å kunne knytte drøftelser og refleksjoner vedrørende utfallet styringsverktøyene har for fordelingen av kostnader til infrastrukturtiltak.

Undersøkelsene rundt prosessen fra utarbeidelse av plan til gjennomført tiltak med fokus på fordeling av kostnader er ikke testing av teori, men en redegjørelse av en offentlig prosess og offentlige styringsverktøy (Silverman 2014, s. 69).

2.1 Valg av analyseområde

Valg av analyseområde er basert på at transformasjonen av Ensjø la grunnlaget for fremgangsmåten for nye transformasjonsområder i Oslo. De erfaringer som ble gjort på Ensjø har skapt en modell for områdetransformasjon, med offentlig og privat samarbeid. Dette danner et teoretisk utgangspunkt for både offentlige og private aktører. Vi ønsker med

dette å belyse de ulike elementene som påvirket finansiering av infrastrukturtiltak. Finansiering av infrastrukturtiltak kan ha betydelig påvirkning på et prosjekts økonomi. Dette kan være avgjørende for om en utbygger har økonomisk kapasitet til å gjennomføre et prosjekt, hvilket delvis er grunnlaget for vårt valg av problemstilling.

Bakgrunnen for valg av analyseområde kan også ses i sammenheng med interesse og tilgjengelighet. Vi skal benytte kvalitativ metode og dette vil la oss undersøke fenomenet ved problemstillingen slik at vi kan gå i dybden, og forhåpentligvis avdekke informasjon som ellers ikke ville vært tilgjengelig. Antall enheter som blir brukt til datainnsamling vil være begrenset og på bakgrunn av dette vil valget av metode være fordelaktig å benytte seg av.

2.2 Metode for datainnsamling og analyse

I denne oppgaven har vi valgt å bruke kvalitativ metode ved bruk av casestudie, intervjuer og komparativt forskningsdesign. Oppgaven baseres på casestudie og derunder dokumentanalyser, noe som gjør det naturlig at det blir et kvalitativt forskningsdesign på oppgaven. Metoden for datainnsamling til denne oppgaven er hovedsakelig offentlig tilgjengelige dokumenter fra Oslo kommunes internettportal. Det er også utarbeidet en intervjuguide som ble brukt i intervjuene med informantene. Intervjuene ble gjennomført over telefon. Alternativet til å bruke kvalitativ tilnærming er å bruke kvantitativ metode. Med våre problemstillinger vil ikke dette gi tilfredsstillende dyp belysning og mulighet til riktige analyser.

Databehandlingen har utgangspunkt i et overordnet prinsipp, der vi har gjennomført en innholdskvalitativ og tematisk analyse. Vår arbeidsmetodikk har vært å ta for oss dokumentene i en hierarkisk rekkefølge. Arbeidet med dokumentene er gjennomført kronologisk, for å tydeliggjøre hvordan fremgangsmåten er i praksis. Vi startet med de overordnede og styrende dokumentene, og jobbet oss nedover i mer detaljorienterte dokumenter. Avslutningsvis supplerte vi funnene ved å intervjuer aktører med tilknytning til Ensjøområdet. Dokumentinnsamlingen har hatt et så stort omfang at det kan være dokumenter som ikke har vært kjent for oss under innsamlingen.

Styrken ved denne fremgangsmåten er at vi har prøvd å unngå forutinntatthet fra ved å gjøre intervjuene i etterkant av datainnsamling og analyse. Dersom vi hadde gjort intervjuene tidligere i prosessen kunne svarene påvirket vår upartiskhet gjennom det videre arbeidet.

Intervjuobjektene er inndelt i to hovedkategorier, utbyggere og Oslo kommune. Bakgrunnen for dette valget er at vi ikke har vektlagt å redegjøre for hele variasjonsbredden av svarene fra intervjuene, men heller trekke ut det som er relevant for å belyse synspunktene fra utbyggerne generelt og fra Oslo kommune. Utover dette bidrar det også til å anonymisere de enkelte intervjuobjektene noe som er en styrke ved at vi kan få ærligere svar enn om intervjuobjektene ikke hadde vært anonyme. Begrensingene ved å gruppere intervjuobjektene er at vi ikke får frem nyansene i svarene som er gitt.

2.3 Forskningens kvalitet – reliabilitet og validitet

Reliabilitet viser hvorvidt funnene i studien er uavhengig av tilfeldige forhold, hvilket innebærer at forskningen skal kunne få tilsvarende resultat ved å benytte en ulik observatør på et annet tidspunkt (Silverman 2014, s. 83). I masteroppgave vil det bli aktuelt å vurdere reliabiliteten av både tekst og intervju.

Dokumentene benyttet i denne oppgaven er hentet fra internett, og dokumentenes reliabilitet må derfor vurderes og kildekritiseres. I forbindelse med oppgaven er det offentlige styringsdokumenter som er utgangspunktet for tolkning og vurdering. Til tross for at dokumentene er hentet fra internett er reliabiliteten til denne typen kilder er svært høy, ettersom det er dokumenter utarbeidet av Oslo kommunes, og publisert på deres hjemmeside.

Validitet dreier seg om man kan trekke gyldige konklusjoner om det man skal undersøke ut fra resultatene av et forsøk eller en studie (Silverman 2014, s. 90). For å validere vår forskning, vil vi sammenlikne data knyttet til et tilsvarende analyseområde. Saker rundt finansiering av infrastrukturtiltak vil i stor grad være forskjellige og i de fleste tilfeller komplekse. Spørsmålet blir da hvilke likheter vi kan ta med oss fra de ulike casene. Finner vi overføringsverdi kan vi dermed sammenlikne casene. (Silverman 2014, s. 95-99).

2.4 Avgrensning

Denne oppgaven er avgrenset ved at den i hovedsak omhandler transformasjonsområdet Ensjø, med dette områdets geografiske begrensning. Videre er funnene begrenset til det antallet utbyggingsavtaler som på utarbeidelsestidspunktet for oppgaven var offentlig tilgjengelige. Det kan foreligge enkelte avtaler som ikke har vært tilgjengelige for oss.

Oppgaven tar også for seg en skjematisk sammenlikning med Løren/Økern, og et utvalg europeiske land. Innenfor oppgavens rammer er det begrenset hvor dyptgående vår sammenlikning har vært.

2.5 Oppsummering

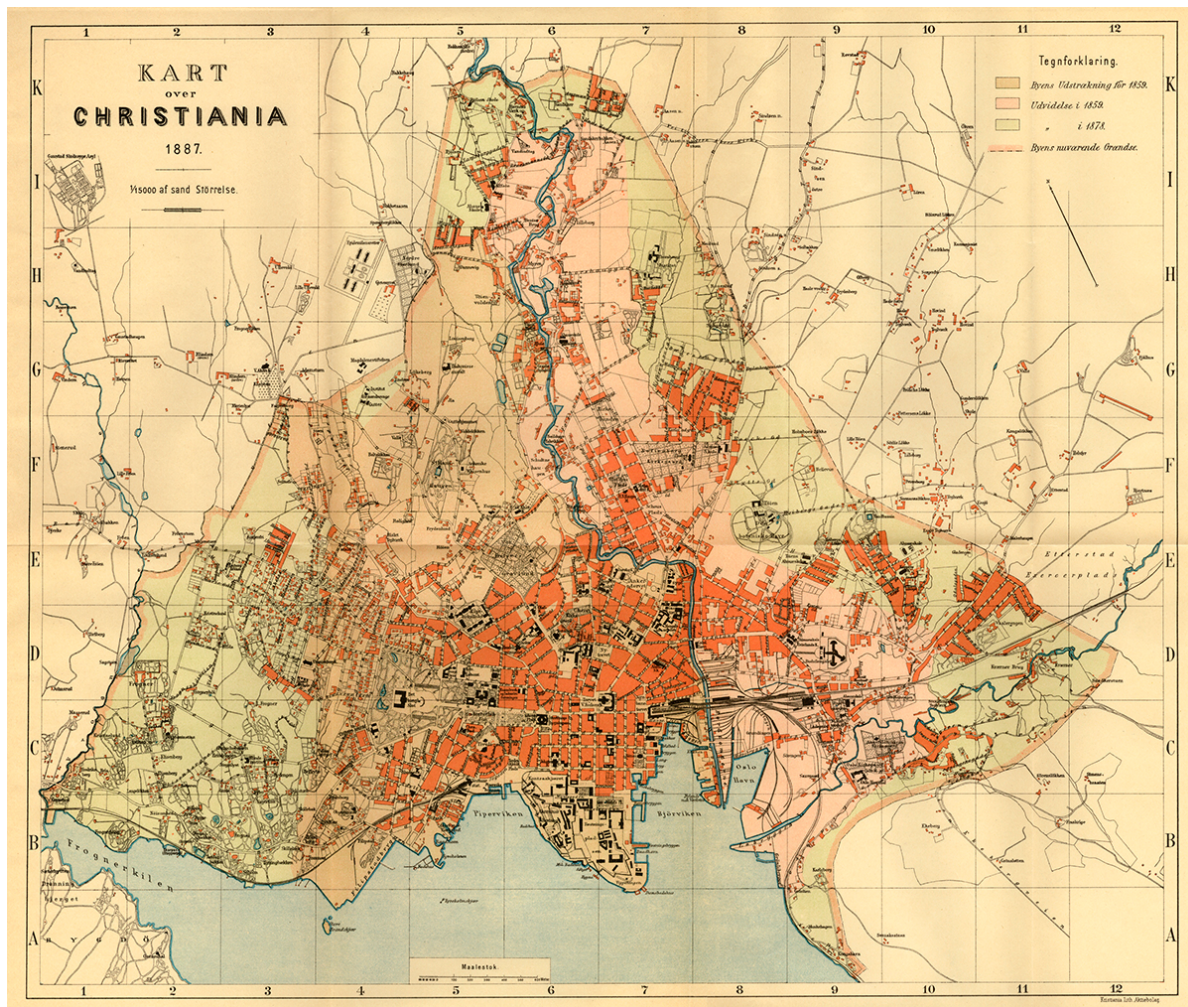
I dette kapitlet har vi presentert oppgavens forskningsdesign, hvilket er casestudie. Dette er valgt for å analysere fremgangsmåten finansiering av infrastrukturtiltak ble gjort ved transformasjonen av Ensjø. Analyseområdet er studert gjennom dokumentanalyse og intervjuer. Det er forsøkt å oppnå en god reliabilitet og validitet i oppgaven gjennom bevissthet ved innsamling og analyse av data.

3. Byutvikling i Oslo

I dette kapitlet vil vi ta for oss den historiske og markedsmessige bakgrunnen ved eiendomsutvikling i Oslo. Vi vil først ta for oss den historiske byutviklingen som har funnet sted, samt redegjøre for hvordan markedssituasjonen er i dag. Bakgrunnen for dette er å undersøke de underliggende prosessene og driverne ved å transformere et område gjennom eiendomsutvikling.

3.1 Historisk byutvikling i Oslo

Industrialiseringen av Oslo fant sted i siste halvdel av 1800-tallet, hvor etablering av industrielle gjort langs Akerselven og havneområdet (Børrud 2005, s. 61). Behovet for arbeidskraft økte i takt med industrialiseringen, som medførte et økt behov for boliger. På grunn av strenge krav til boligbygging oppstod det nye forsteder utenfor bygrensene. Innenfor bygrensene fikk leiegårdene og villaene sitt inntog, hvilket har vært med på å forme enkelte bydeler i dagens Oslo. Som en følge av dette oppsto det en sosial deling av byen der vestkanten og østkanten ble permanente sosialt forskjellige bydeler. Vestkanten var bydelen der de velstående bosatte seg, og man kunne finne slottet i denne delen av byen. På østkanten kom de nye industriarbeidsplassene, og det var her industriarbeiderne bosatte seg slik at de bodde i nærheten av fabrikkene (Wikipedia 2017).



Figur 1: Oversiktskart over Oslos utstrekning, datert 1887. Oransje markering: byens utstrekning før 1859, rosa markering: utvidelse i 1859, grønn markering: utvidelse i 1878 (Kristiania oppmålingsvesen 1887).

Oslo ble offisielt hovedstad i 1905. Oslos befolkning nærmet seg 250 000 innbyggere ved inngangen av 1900-tallet, og byen hadde fått moderne elementer som elektriske heiser, elektriske sporveier, elektrisk gatebelysning samt telefon- og kloaknett. På denne tiden var det likevel en stillstand i både folketallet og byggevirkomheten som en følge av krakket⁷ i 1899, og i perioden fra 1900 til første verdenskrig ble det bygget få nye boliger. I 1911 ble det besluttet at kommunen skulle være pådriver for boligutbygging, og mellom 1912 og 1930 realiserte de flere store boligprosjekter i området som nå ligger utenfor dagens ring 3⁸. I denne perioden ble det bygget ut 11 000 nye boliger på Tøyen, Lille Tøyen Hageby, Ullevål Hageby, Lindern, Torshov, Nordre Åsen, Rosenhoff, Vøyenvolden, Jessenløkken og Ila. Av disse boligene var ca. 80 % finansiert av kommunen (Wikipedia 2017).

⁷ Kristianiakrakket. Krakk i aksje- og eiendomsmarkedet i Kristiania (Wikipedia 2015).

⁸ Hovedvei for å avlaste sentrumsgatene for gjennomfartstrafikk fra Lysaker til Ryen.

På denne tiden ble det bygget mye av private utbyggere, og mangel på byggegrunn innenfor Oslos grenser gjorde at det ble diskutert en sammenslåing mellom Oslo og Aker. Dette ble vedtatt, og sammenslåingen av Oslo og Aker i 1948 medførte at Oslos areal ble mer enn doblet. (Wikipedia 2017).

Før andre verdenskrig ble det planlagt en omorganisering og utvidelse av byen, som innebar at enkelte bydeler skulle saneres, mens andre skulle utvides. Dette ble ikke gjennomført før etter krigen, og det ble på 1950- og 1960-tallet bygget i drabantbyer etter prinsippet om sosial boligbygging. Dette førte med seg at mesteparten av dyrkbar mark innenfor byens grenser gikk med til boligbygging og næringsvirksomhet. Groruddalen og Østre Aker ble særlig tett utbygget, hvilket har bidratt til å underbygge ulikhetene mellom vestkanten med småhus og villabebyggelse, og østkanten med høyhus og konsentrerte boliger. I denne perioden ble store deler av industrien nedlagt eller flyttet ut av byen (Wikipedia 2017).

Utflyttingen av industrien medførte at Oslo ble en administrasjonsby for den offentlige forvaltningen og næringslivet. Det var en stor befolkningsvekst og kraftig tilflytting i etterkrigstiden. Tilflyttingen skjedde fra hele landet, og fra 1970 var det også tilflytting fra andre deler av verden. Dette var starten på en by med en mer internasjonal befolkning (Wikipedia 2017).

Den industrielle utvikling er aktuell når man ser på hvordan byplanleggingen i Oslo historisk sett har foregått. Den forventede industriutviklingen etter andre verdenskrig kom aldri til, men planene om industribyen Oslo har likevel hatt stor innvirkning på byutviklingen. Dette kan man se i generalplanen fra 1950 som legger ut hele Groruddalen til industriformål sammen med de allerede eksisterende industriarealene i Oslo og havnen. De store planene om industriutvikling i Groruddalen ble aldri oppfylt, og i etterkrigstiden var det her Oslo vokste med drabantbyutbygging. Dette gav nye boliger til de som bodde eldre bygårder i indre Oslo, og til en stor mengde mennesker som sto i kø for å få seg bolig i byen (Børrud 2005, s. 61-62).

Det var en lang periode med kritikk av modernismetenkningen innen byplanleggingen i Oslo. Kritikken var i hovedsak rettet mot saneringsplanene av de gamle boligområdene i indre deler av byen. Det var store protester mot saneringsplanene fra beboere i de berørte områdene på Grünerløkka, Rodeløkka og på Kampen, til tross for at de nye planene skulle gi moderne boliger og funksjonelle boområder (Børrud 2005, s. 62).

I 1976 kom "Lov om fornyelse av tettbebygde strøk", som erstattet den tidligere "Lov om sanering av tettbebygde strøk" fra 1967. I tiårsperioden mellom de to lovene endret holdningene til de sentrale områdene i byen seg, og det ble vedtatt et byfornyelsesprogram for Oslo i 1977-1978. I dette programmet var det en plan om å heve boligstandarden i indre Oslo (Børrud 2005, s. 62).

På 1980-tallet økte offentlige utgifter samtidig som antallet industriarbeidsplasser sank. Den private økonomien var i vekst, en kombinasjon som medførte at Oslo kommune fikk et økonomisk underskudd som økte gjennom hele 1980-tallet. Det ble innført byregjering og byparlamentarisme i 1986, med et ønske om å bedre den økonomiske styringen og effektiviteten i Oslo kommune (Børrud 2005, s. 63).

I 1992 ble kommunens byplanlegging omorganisert ved at man slo sammen etatene Oppmålingsvesenet, Bygningskontrollen og Byplankontoret, til Plan- og bygningsetaten. Hensikten med omorganiseringen var at det skulle bli bedre sammenheng mellom planlegging og byggesaksbehandling, og dermed skape en bedre planleggingsprosess. Det ble oppfattet fra planleggernes hold at det politiske miljøet hadde en økende tiltro til det private næringslivet, mens tiltroen til forvaltningen og andre eksperter avtok. Kommunen og utbyggere ønsket å skape en handlekraftig utbyggingsorganisasjon basert på samarbeid mellom offentlig og privat sektor. Tiltroen til det private næringslivet kom tydelig frem gjennom de første planene for Bjørvikautbyggingen, fremmet i 1986. Mange av prosjektene ble på grunn av dette aldri realisert. (Børrud 2005, s. 63).

Det var på 1980/1990-tallet en forventning om at investering i fast eiendom gav god avkastning. Utbyggerne vurderte investeringen og aktiviteten opp mot forventet avkastning,

noe som førte til at bransjen var preget av mye spekulasjoner. Det ble igangsatt risikofylte prosjekter, men fortjenestemulighetene var usikre og til dels tvilsomme (Børrud 2005, s. 64).

Den forventede avkastningen i fast eiendom førte til en byggeboom som preget byplanleggingen i 1986-1987. Prosjektene som ble igangsatt var varierte, og mange av sakene omhandlet tillatelse til å bygge kontorbygg der kommuneplanen hadde lagt arealene ut til industriformål. Saker som gjaldt kommunal byfornyelse og statlige veiprojekter utgjorde også en stor andel av sakene som skulle behandles. Kombinasjonen av mange prosjekter og uenigheter mellom den markedsorienterte eiendomsutviklingen og innbyggernes engasjement for nærmiljøet, gjorde at byplanetaten var under stort press fra ulike hold i denne perioden (Børrud 2005, s. 65).

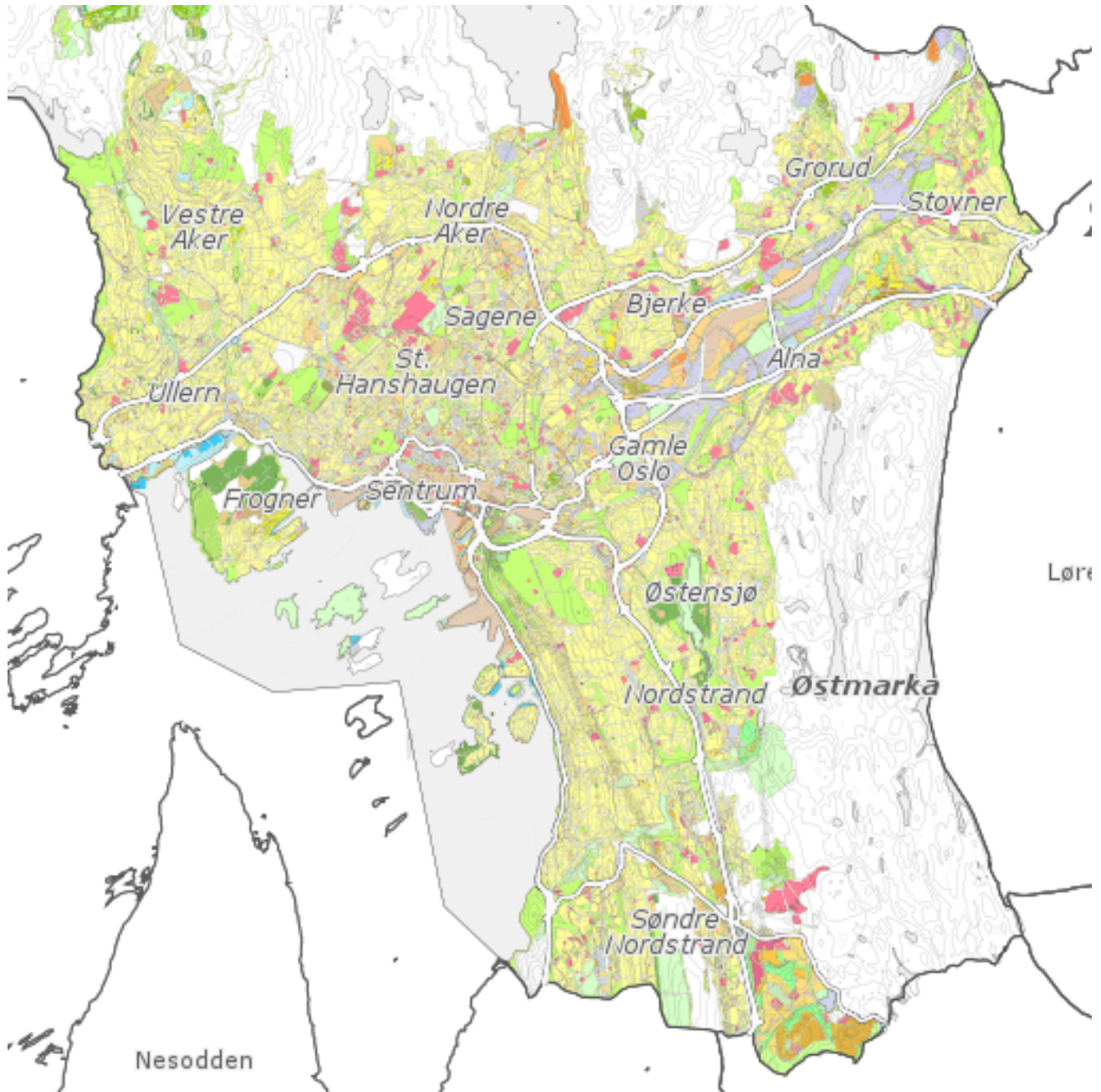
Staten var på begynnelsen av 1990-tallet en aktiv aktør på utbyggersiden gjennom oppgradering og utbygging av vei- og kollektivnett (Børrud 2005, s. 66). Kommuneplanen fra 1990 inneholdt prinsipper som skulle gjøre det håndterbart med byutviklingsstrategien Oslo hadde valgt etter det ustabile 1980-tallet. Denne tilrettela for økt privat prosjektutvikling, spesielt ved fortetting innenfor byggesonen. Dette var en bearbeiding av en langsiktig byutviklingsstrategi som hadde eksistert siden 1930-tallet (Børrud 2005, s. 67).

Ved fortetting og økt boligbygging ønsket kommunen å tilrettelegge arealbruken etter det private næringslivets behov, samt å øke antallet skattebetalere i kommunen. Dette skulle oppnås ved å skape bedre samspill mellom næringspolitikk og byplanlegging. Bystyret fremsatte en tredelt strategi for å utvide byggesonen gjennom bystyremeldingen "Om byutvikling og arealsituasjonen i Oslo". Strategien omhandlet å følge opp eksisterende utvikling, konsentrert utbygging i byggesonene og et ustrakt regionalt samarbeid for å løse boligbyggebehovet. (Børrud 2005, s. 68)

Gjennom kommuneplanarbeidet fra 1990-1991 ble det vedtatt et forslag til hvordan byutviklingen skulle håndteres av kommunen. Planen bar preg av å være den første kommuneplanen⁹ etter den nye plan- og bygningsloven. Byplanetaten prøvde å

⁹ Styrende plan for all planlegging i norske kommuner.

imøtekomme et økende behov for fleksibilitet i byplanplanleggingen. Ved å ha åpne rammer håpet man å håndtere eksterne endringsprosesser som påvirket planleggingen, mens man på samme tid kunne skape forutsigbarhet for kommunens interne praksis (Børrud 2005, s. 68).



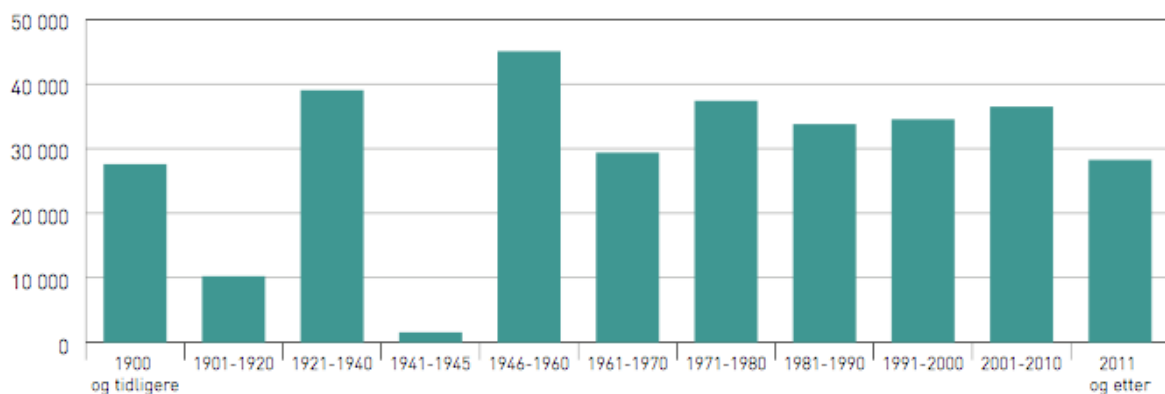
Figur 2: Oversiktskart over Oslo 2017 (Oslo kommune 2017a).

På lenger sikt skulle kommunen legge til rette for og inngå et regionalt samarbeid for hvordan befolkningsveksten og boligbehovet skulle imøtekommes. Det at Oslos bystyre vedtok å ta i bruk havnearealer til boligformål var en viktig del av denne tilretteleggingen. Ved å gjøre dette ble det tilrettelagt for mer boligbygging i byggesonen, samtidig som man ikke bygget utenfor markagrensen. I kommuneplanen fra 2000 var hovedmålet en arealstrategi som ville gjøre det mulig å bygge 40 000 nye boliger innen 2015. Disse boligene skulle i stor grad finansieres og opparbeides av private boligutviklere (Børrud 2005, s. 69).

3.2 Eiendomsmarked og utvikling

Ved inngangen av 2016 var det registrert 326 043 boliger i Oslo. Dette er en økning på om lag 11,5 % i løpet av en 10-årsperiode. Ved utgangen av 2016 telte Oslos befolkning 658 390 personer. Befolkningsveksten fra 2006 til 2016 har vært på 22,3 %, hvilket er en høyere vekst sammenliknet med økningen i antallet boliger. (Oslo kommune 2017b; Strand & Bildeng 2016, s. 5).

Oslo inndeles i det som kalles indre by og ytre by. Indre by omfatter bydelene Gamle Oslo, Grünerløkka, Sagene, St. Hanshaugen og Frogner. Ytre by er bydelene Ullern, Vestre Aker, Nordre Aker, Bjerke, Grorud, Stovner, Alna, Østensjø, Nordstrand og Søndre Nordstrand. 25 % av boligene i Oslo er bygget før 1945. I indre by er derimot 60 % av boligmassen bygget før 1940. I de ytre bydelene er 70 % av boligmassen bygget mellom 1950 og 1980. I løpet av de siste 27 årene har det blitt bygget i underkant av 100 000 nye boliger. De overnevnte boligene har blitt bygget i sentrale transformasjonsområder, eksempelvis Ensjø (Strand & Bildeng 2016, s. 5-7).



Figur 3: Boligmengden i Oslo fordelt på byggeår per 01.01.2016 (Strand & Bildeng 2016, s. 7).

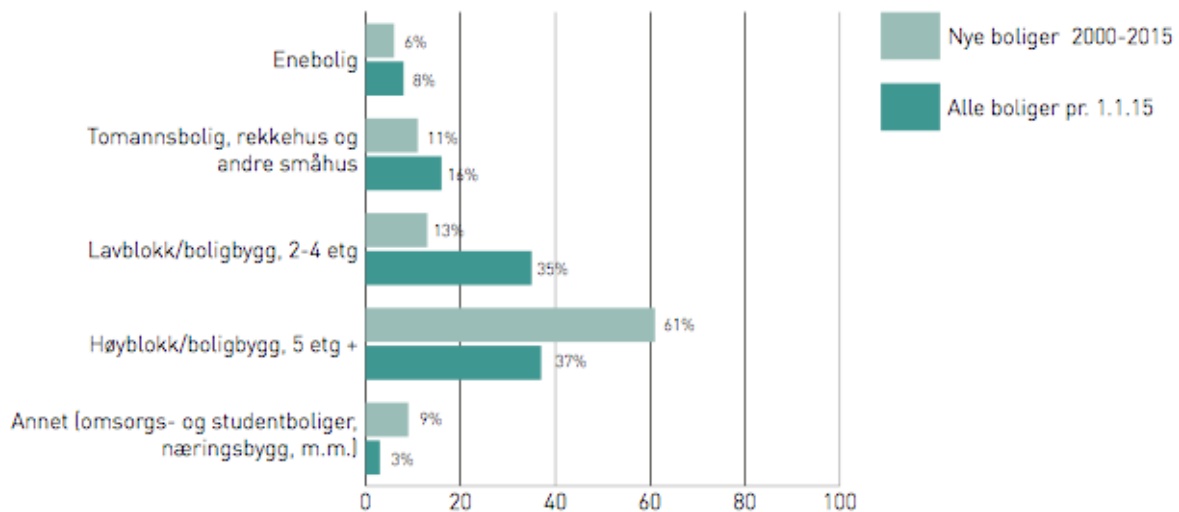
Hovedtypen boliger i Oslo er i dag blokkleiligheter, som totalt utgjør 70 % av det totale antallet boliger. Mesteparten av blokkleilighetene er beliggende i indre by, hvor 45 % av byens samlede boligmengde er lokalisert. Fordelingen av bygningstyper utgjør en mer differensiert karakter i de ytre bydelene, sammenliknet med de indre bydelene. 95 % av indre by består av blokkleiligheter, hvor man i de ytre bydelene har innsalg av flere ulike boligtyper (Strand & Bildeng 2016, s. 8-9)

Boligprisene i Oslo har hatt en eksepsjonell vekst de siste 10 årene med en prosentvis økning på 89,4 %. Områder beliggende i vestre sentrale deler av byen har per i dag de høyeste kvadratmeterprisene på omsatte blokkleiligheter. Frogner var den bydelen som i 2016 hadde de høyeste kvadratmeterprisene med en gjennomsnittlig kvadratmeterpris på kr 87 900. Stovner derimot hadde den laveste kvadratmeterprisen på kr 45 000 (Krogsveen 2017). Prisveksten har vært gjeldende for samtlige områder i Oslo, men i ytre vest har den prosentvise veksten generelt vært lavere enn byen samlet sett. Det fremgår en tydelig trend i boligprisutviklingen at områder med høy grad av boligbygging også har hatt en betydelig vekst prismessig. Dette har sammenheng med at en utbygging medfører oppgradering av infrastruktur i utbyggingsområdet, noe som øker området attraktivitet og derav også prisene. Boligprisendringene i prosent kan gi inntrykk av at de mer rimelige områdene har kommet best ut av boligprisveksten. I absolutte verdier er derimot dette ikke tilfelle. Dette skyldes at boligprisene har steget mer enn den generelle pristigningen, hvilket har medført at den relative verdiforskjellen mellom de dyreste og rimeligste boligene i realiteten har økt (Strand & Bildeng 2016, s. 9-11).

Produksjonen av boliger har foregått i stor grad i bydelene beliggende i indre øst. Dette er områder som er transformert fra næring og industri til bolig, eksempelvis Ensjø. I perioden fra 2000 til 2015 ble det ferdigstilt omtrent 44 500 nye boliger i Oslo, hvilket tilsvarer et snitt på 3 000 per år. 20 000 av de ferdigstilte boligene i denne perioden ligger i indre øst. Oslo sett under ett har hatt en økning i boligmassen på 16 % i overnevnte periode. Grünerløkka er den bydelen med høyest antall nye boliger, tallfestet til 7 500 (Hewitt 2016, s. 15-16).

Oslo kommune skiller seg betraktelig ut i nasjonal sammenheng med en mer arealeffektiv boligmasse. Eneboliger utgjør kun 8 % av den totale boligmassen i Oslo ved inngangen av

2015, noe som er halvparten så stor prosentandel som i andre store byer som Bergen og Trondheim. Samtidig har Oslo en betydelig høyere andel boliger i boligblokker. I Oslo har moderne boligprosjekter bidratt til en mer kompakt struktur på boligmassen. Andelen av boligbygg på fem etasjer eller høyere har økt betraktelig og utgjør tilnærmet 60 % av nye boliger de siste femten årene (Hewitt 2016, s. 17).



Figur 4: Boligtyper andel. Hele boligmassen 01.01.2015 og nye boliger 01.01.2000 - 01.01.2015 (Hewitt 2016, s. 17).

Bakgrunnen for transformasjon av nærings- og industriområder er en betydelig økt etterspørsel, i kombinasjon med at nærings- og industrivirksomheter flytter ut av bykjernen. Eksempler på slike transformasjonsområder er Ensjø, Nydalen, Kværnerbyen, Løren og Fjordbyen. Med unntak av Fjordbyen har alle de overnevnte områdene blitt bygget ut fra år 2000 og utover. Boligmassen som har blitt bygget i disse områdene er høyblokker, hvorav 95 % har fem etasjer eller mer. Det er en betydelig overvekt av mellomstore leiligheter i alle områdene, med et samlet snittareal på 67,2 m² (Hewitt 2016, s. 20-21).

Etterspørselen etter boliger i Oslo har i flere år oversteget antallet nye boliger (Aamdal 2016, s. 49). Boligprodusentenes Forening anslår at for å møte etterspørselen etter nye boliger i Oslo er man nødt til å bygge 6 000 til 7 000 boliger per år. I 2015 ble det totalt regulert 5 600 nye boliger. Underskuddet av boliger har medført en økt aktivitet i byggingen av nye boliger (Lorch-Falch 2016). Det ble gitt igangsettingstillatelse¹⁰ til omtrent 10 300 boliger på landsbasis i fjerde kvartal 2016. I Oslo ble det i 2015 fullført 2 059 nye boliger. 64 % av denne

¹⁰ Tillatelse til å igangsette byggearbeid.

utbyggingen fant sted i indre by, hvorav 57 % ble utbygget i indre by øst (Oslo kommune 2017b).

3.3 Utbyggingspolitikk

Oslo er eneste kommune i Norge som har både kommunale og fylkeskommunale funksjoner. Kommunen har derfor ansvar på begge nivåer, hvilket gir Oslo et større politisk handlingsrom innenfor byplanlegging enn andre norske kommuner. Bystyret i Oslo er ansvarlig for kommunens tomtepolitikk, samt plan- og reguleringsarbeid (Barlindhaug et al. 2014, s. 62-63). Strategien som er beskrevet i Oslo kommunes kommuneplan er knyttet til tre satsningsområder; *”smart, trygg og grønn”* (Oslo kommune 2015). Dette innebærer blant annet at kommunen skal tilby befolkningen de tjenester de har krav på i nærheten av der de bor som et ledd i å redusere transportbehovet. Derfor er grunntanken i Oslo kommunes utbyggingspolitikk fortetting rundt knutepunkter (Barlindhaug et al. 2014, s. 9; Nordahl et al. 2009, s. 7). Bakgrunnen for dette er et ønske om en mindre transportkrevende byutvikling, spesielt med tanke på privat biltransport. Utviklingen av Oslo foregår per i dag trinnvis, som ikke innebærer en altomfattende samfunnsutvikling (Gulbrandsen 2015, s. 55). Dette har sammenheng med at det er i stor grad private planinitiativ som blir fremmet for behandling, som en følge av økonomiske motiver.

For å nå målsetningen om antallet nye boliger bruker Oslo kommune myndigheten de har ved regulering som virkemiddel. For å nå målene når det gjelder omfang og lokalisering brukes arealplanlegging. Finansiering av infrastrukturkostnadene baseres i stor grad på bidrag fra private utbyggere. I transformasjonsområder benyttes det i dag ulike modeller for å sikre infrastrukturbidrag. For at et transformasjonsområde skal kunne tåle en utbygging, må området omformes slik at det er egnet for den veksten i boliger og befolkning som ventes som en følge av utbyggingen (Gulbrandsen 2015, s. 56). Dette innebærer utbedring/etablering av teknisk¹¹ infrastruktur. Utover dette må også sosial¹² infrastruktur finansieres og bygges (Nordahl et al. 2009, s. 19).

¹¹ Omfatter alt fra vann og avløp, til IKT, fjernvarme, veier og broer.

¹² Skole, barnehage, sykehjem, bydelshus, kirke og gravlund.

Byutviklingen i Oslo er forhandlingsbasert. Dette innebærer en koordinering av offentlige etater for å avklare faktiske løsninger og finansiering før endelig reguleringsplan foreligger. Oslo kommune har tatt i bruk ulike organisatoriske modeller for å legge til rette for den vedtatte utbyggingspolitikken som omfatter fortetting og transformasjon. Dette er krevende prosesser der kommunen stilles overfor utfordringer i forbindelse med finansiering og opparbeidelse av infrastruktur, samt tilrettelegging for boligbygging (Nordahl et al. 2009, s. 19). For å sikre solide løsninger og finansiering av overnevnte, har Oslo kommune i stor grad samarbeidet med grunneiere og utbyggere ved å benytte reguleringsplaner, rekkefølgebestemmelser¹³ og utbyggingsavtaler (Nordahl et al. 2009, s. 23).

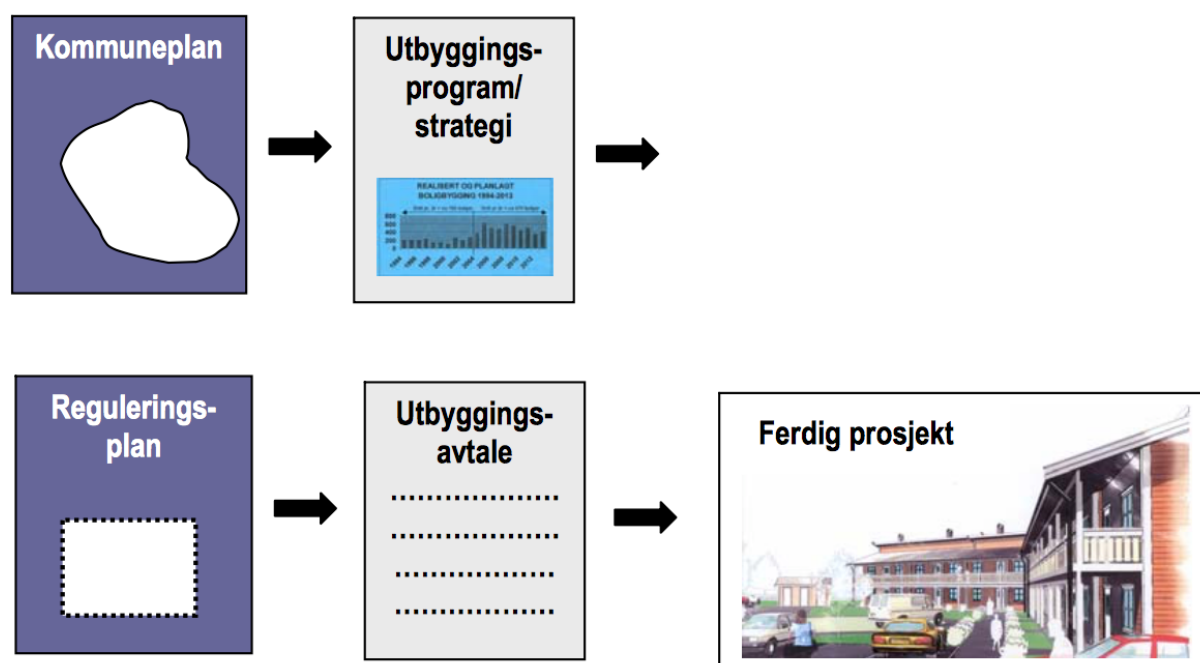
3.4 Oppsummering

Oslo har hatt en betydelig utvikling fra siste halvdel av 1800-tallet og til 2017. Byplanleggingen har gjennomgått en betydelig omorganisering, hvilket har medført at kommunens rolle har endret seg fra å være en pådriver for eiendomsutvikling til å bli en tilrettelegger for privat utvikling. Dette har bakgrunn i en økende befolkningsvekst og økende boligpriser. Oslo kommunes fokusområde per 2017 er boligbygging gjennom fortetting og transformasjon for å imøtekomme etterspørselen etter sentrale boligområder. Vi kan se at den historiske, sosiale delingen av Oslo med en østkant og vestkant, fortsatt gjenspeiles i den betydelige ulikheten i kvadratmeterpriser. Eksempler på dette er Stovner i øst med kvadratmeterpris på kr 45 000 og Frogner i vest med kvadratmeterpris på kr 87 900, jf. s. 17. Byutviklingen er forhandlingsbasert hvor man har tatt i bruk ulike organisatoriske modeller for å tilrettelegge for utbyggingspolitikken.

¹³ Krav om at tiltak i reguleringsplan skal gjennomføres i en bestemt rekkefølge.

4. Styringsverktøy for finansiering av infrastruktur

Kommunene har flere styringsverktøy som er retningsgivende for utbyggingspolitikken. Dette innebærer blant annet bruken av reguleringsmyndighet gjennom plan- og bygningsloven, som er en sentral lov for all forvaltning og utbygging i Norge. Lovens formål er en bærekraftig utvikling ved hjelp av samordnede offentlige oppgaver, med hensikt å sikre en byggesaksbehandling i samsvar med gjeldende regler. Planlegging etter plan- og bygningsloven skal i tillegg sikre åpenhet og forutsigbarhet, samt medvirkning for alle berørte interessenter. Prinsippet om universell utforming skal ivaretas gjennom planleggingen i tillegg til en estetisk utforming av omgivelsene, jf. plan- og bygningsloven. Kommunen har derfor påvirkningskraft i den grad at det er kommunen som skal drive samfunnsplanlegging og arealplanlegging gjennom kommuneplan, områdeplan¹⁴ og detaljreguleringsplaner¹⁵ (Barlindhaug 2017; Kommunal- og moderniseringsdepartementet 2009a; Kommunal- og regionaldepartementet 2006). For å sikre at fellestiltak som må være på plass i de ulike stadiene av utbyggingsprosessen kan kommunen vedta rekkefølgebestemmelser som vilkår i en reguleringsplan. I rekkefølgebestemmelsene er det ikke fastsatt hvem som skal utføre kravene. Dette fastsettes i en utbyggingsavtale (Ottesen 2016, s. 17).



Figur 5: Utbyggingsavtale som virkemiddel i planprosess (Kommunal- og regionaldepartementet 2006, s. 4).

¹⁴ Plan for å avklare motsetninger mellom ulike samfunnsinteresser.

¹⁵ Detaljert reguleringsplan for mindre områder.

4.1 Modeller

Det finnes ulike modeller for planlegging, gjennomføring og samarbeid i utbyggingsprosjekter. De ulike modellene setter rammene for hvilken økonomisk og praktisk belastning som skal påføres kommune og utbygger. Bakgrunnen for at det brukes gjennomføringsmodeller er å avklare omstendighetene før forhandling av utbyggingsavtalene. Det første vilkåret for valg av modell er reguleringsplanen og hvilket omfang denne har. Spesielt for Oslo er at man også har tatt i bruk veiledende prinsipplan for det offentlige rom for å skape gode offentlige rom i større utbyggingsprosjekter.

Innholdet i modellene har som mål å avgjøre hvordan utbyggingen av infrastruktur skal gjennomføres. Dette er det andre vilkåret for valget av modell. Valget av modell vil avhenge av en rekke faktorer (Solheim 2014):

- Antall utbyggere/grunneiere som er involvert
- Kommunens ønske om å utvikle området, både av økonomiske og fysiske hensyn
- Infrastrukturutbyggingens omfang
- Utviklingsområdets størrelse

På bakgrunn av de to første vilkårene, gjennomføres det en kostnadsberegning av de offentlige tiltakene som skal gjennomføres. Dette vil være et utgangspunkt for å vurdere hvilke bidrag kommunen får tilbakeført. En totalvurdering av finansieringskostnadene for all offentlig infrastruktur blir dermed utarbeidet før kommunen bestemmer bidraget for gjennomføringen av planen. Bidragene kan enten være i form av realytelser eller kontantbidrag. Realytelser er i denne sammenheng fysiske bidrag som utbygger bekoster og bygger. Dette kan eksempelvis være parkarealer, veier og gang- og sykkelsti. Kontantbidrag gis til kommunen fra utbygger i form av penger. Dette bidraget skal sikre finansiering av et tiltak som kommunen skal utføre selv. Dette kan eksempelvis være at utbygger betaler for at kommunen skal opparbeide en vei (Solheim 2014). Andre eksempler på bidrag:

- Kommunen betaler en andel av kostnadene knyttet til infrastrukturopparbeidelsen
- Kommunen eller utbygger tar økonomisk risiko for gjennomføringen
- Kommunen sørger for refusjon av merverdiavgift til utbygger
- Kommunen bygger sosial infrastruktur om dette kreves i området

- Kommunen gir nødvendig grunn til disposisjon for bedre utnyttelse
- Bidrar med personell

Kommunen er i et utbyggingsprosjekt pliktig til å stå for utbygging av sosial infrastruktur der dette kreves som en følge av størrelsen på utbyggingen. Kommunen setter som regel krav til barnehage- og skoledekning dersom utbyggingen overstiger et visst antall boliger. Dette er et utgangspunkt for all gjennomføring (Solheim 2014). Hovedspørsmålene en gjennomføringsmodell skal besvare er:

- Hvem skal stå for finansieringen av de offentlige fellesgodene som vei, VA, strøm, blågrønn infrastruktur med mer?
- Hvem skal stå for utbyggingen av de offentlige fellesgodene?

For å få til en rettferdig fordeling mellom kommune og utbygger/grunneier kreves det forhandlinger. Likevel er finansiering og opparbeidelse av offentlig infrastruktur momenter som har skapt utfordringer i fremdriften av prosjektet. Veisystemet er særlig det momentet som skaper størst diskusjon mellom partene. Dette har sammenheng med at utbygger ofte ikke ønsker å yte store bidrag til et veiprojekt som ikke kreves for utviklingen av prosjektområdet (Solheim 2014).

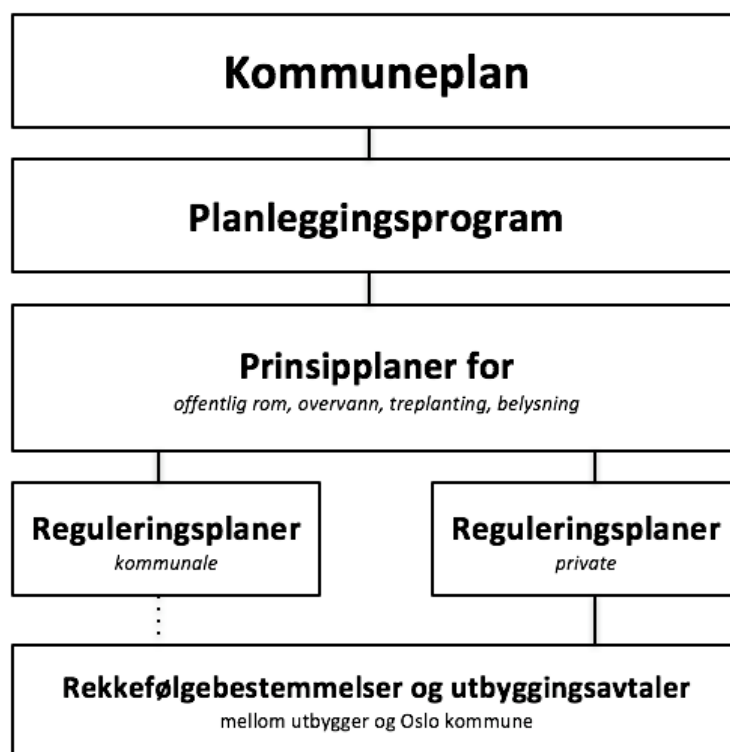
Ansvarfordelingen kan inndeles i tre ulike modeller (Nordahl et al. 2009, s. 20):

- **Modell 1 - Tradisjonell modell:** Kommunen er grunneier. Kommunen planlegger, fasiliteter og tilrettelegger og deretter avhender byggegrunn til profesjonelle utbyggere.
- **Modell 2 - Fasedelt modell:** Kommunen planlegger overordnet og sørger for finansiering til infrastruktur. Utbygger fremmer detaljplaner for konkrete byggeprosjekter.
- **Modell 3 - Programmerings- og organiseringsmodell:** Kommunen foretar overordnet programmering for området med oversikt over kostnader og mulig finansiering, eventuelt samfinansiering. Følges opp gjennom organisert samarbeid mellom utbygger og offentlig myndighet.

Ved utbyggingen og planleggingen av Ensjø har kommunen brukt en kombinasjon av programmering, intern organisering av kommunen, initiering og organisering av grunneiere og bruk av utbyggingsavtaler (Nordahl et al. 2009, s. 21).

4.1.1 Ensjømodellen

Ensjømodellen er en modell for planlegging og organisering som ble utviklet ved transformasjonen av Ensjø. Denne er basert på planlegging- og organiseringsmodellen, som innebærer at kommunen bistår med en overordnet planlegging av området med en tilhørende kostnadsoversikt. Utarbeidelsen av innholdet i overnevnte er et samarbeid mellom utbygger og kommune. Ved bruk av denne modellen styres byutviklingen gjennom private reguleringsinitiativ. Reguleringsplanen som blir utformet på bakgrunn av planinitiativet må forholde seg til bystyrets vedtak om utarbeidelse av planleggingsprogram og tilhørende dokumenter (Ottesen 2016, s. 24).



Figur 6: Planhierarki Ensjømodellen (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 11). Redigert av Marius S. Larsen.

Modellen tar sikte på å etablere et helhetlig og forankret program for et utviklingsområde gjennom planprosessen. Programmet som utarbeides gjennom denne modellen er ikke juridisk bindende, men likevel forankret slik at dette er styrende for både kommunens og utbyggerens handlingsrom. Dette skal være bakgrunnen for utbyggerens/grunneierens reguleringsplanforslag og kommunens behandling av dette. Modellen legger videre opp til at

kommunen skal være en aktiv tilrettelegger for utvikling. Dette var tilfellet på Ensjø der kommunens aktive rolle bidro til økt markedsinteresse for området (Ottesen 2016, s. 24).

Samarbeid er en viktig forutsetning for Ensjømodellen. Oslo kommune la derfor til rette for et utstrakt samarbeid mellom ulike kommunale etater og grunneiere/utbyggere. Dette har sammenheng med at utviklingen av Ensjø bar preg av et stort antall parter innenfor et geografisk begrenset utviklingsområde. Gjennom samarbeidet sikret kommunen at utviklingen av offentlige rom ble ivarettatt.

Kostnadene knyttet til utviklingen av offentlige rom ble gjort rede for og de involverte partene ble enige om en fordeling av disse. Fordelingen ble gjort både mellom utbyggere/grunneiere og ulike involverte kommunale etater. Resultatet ble et bidrag per BRA¹⁶ i tillegg til andre kommunale bidrag til sosial infrastruktur og tekniske anlegg. Byggetillatelse ble kun gitt ved at tiltakene ble sikret gjennom at utbyggerne fremla løsninger ved reguleringen. Utbyggingsavtalene ble forhandlet parallelt med reguleringsplanen (Ottesen 2016, s. 25). Det ble utover dette etablert en kommunal gjennomføringsorganisasjon med ansvar for byggingen av offentlige tiltak. I gjennomføringsorganisasjonen er kommunen eier ved oppstart, og grunneierne/utbyggerne måtte gi et anleggsbidrag for opparbeidelsen av offentlig infrastruktur.

Hovedtanken bak Ensjømodellen er at det skal foreligge klare prosess- og styringsdokumenter allerede fra tidlig fase for å sikre en forutsigbar prosess for alle involverte parter. Dette spesielt for utbyggere ved utviklingen av egen tomt. I etterkant av gjennomføringen av Ensjømodellen har både Oslo kommune og utbyggere uttalt at modellen var en suksess, hvilket har medført at denne modellen er blitt en mal for videre utvikling av andre utviklingsområder i Oslo, jf. s. 101-103. Nye utviklingsprosjekter i Oslo kommune følger derfor hovedlinjene i Ensjømodellen for organisering og fordeling av kostander til infrastruktur.

¹⁶ Bruksareal, innsiden av ytterveggene i et bygg.

4.1.2 Bjørvikmodellen

Bjørvikmodellen er en modell der det etableres et infrastrukturselskap med ansvar for utbyggingen av offentlige infrastruktur. Forskjellen fra Ensjømodellen er at ansvaret for byggingen av infrastrukturen gjennom selskapet tilfaller private grunneiere eller utbyggere. Kommunens rolle i denne modellen er å bidra med tilskudd til finansieringen av infrastrukturprosjektene. Ved ferdigstilt infrastruktur blir denne overtatt av kommunen. I denne modellen tar utbygger/grunneier risikoen frem til overtakelse av kommune (Solheim 2014).

4.2 Utbyggingsavtaler

Utbyggingsavtaler er et sentralt virkemiddel for kommunene å benytte i utbyggingspolitikken. Dette er en avtale mellom kommune og utbygger som fastslår hvilke tiltak utbyggeren skal gjennomføre ved en utbygging. Utbyggingsavtalen må ha sitt grunnlag i en kommunal arealplan¹⁷ og området må ha sitt grunnlag der kommunen har planmyndighet. Bruken av utbyggingsavtaler er lovregulert gjennom plan- og bygningslovens kapittel 17, samt gjennom "Forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler" (Kommunal- og regionaldepartementet 2006, s. 5).

Utbyggingsavtalene er nært knyttet til rekkefølgebestemmelsene, ettersom avtalen beskriver hvem som skal utføre tiltakene. Dette brukes som en sikkerhet for kommunen for at utbyggeren oppfyller kravene som stilles i et reguleringsvedtak. Dette kan være seg krav til infrastruktur og andre rekkefølgebestemmelser i tråd med forutsetningene i plan- og bygningsloven, og at aktuelle plan oppfylles. Rammene for hva en slik avtale kan inneholde er hjemlet i plan- og bygningsloven § 17-3. Dette innebærer tiltak som er nødvendige for å gjennomføre en reguleringsplan. Tiltakene kan være teknisk infrastruktur og grøntområder, boligpolitiske tiltak og andre tiltak. Gjennom "Forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler" er det ikke adgang for utbyggere å finansiere sosial infrastruktur, herunder skole, barnehage eller tilsvarende. Det er også krav om forholdsmessighet og krav om forutsigbarhet i utbyggingsavtaler (Ellingsen 2014; Kommunal- og regionaldepartementet 2006, s. 5 og 18).

¹⁷ Plan som viser sammenheng mellom fremtidig samfunnsutvikling og arealbruk i en kommune. Tilhører kommuneplanen.

Det er per i dag ingen standardisert utbyggingsavtale, men alle avtaler er bundet av de samme bestemmelsene i lov og forskrift. Avtalene skal følge lovens formål ved å være en avtalefestet sikring av kostnader som et byggetiltak utløser. Kravet om forholdsmessighet innebærer at det skal være en sammenheng mellom utbyggers bidrag og utbyggingens størrelse, samt i hvilken grad utbyggingsprosjektet utløser et behov for infrastrukturtiltaket. Dette er hjemlet i plan- og bygningsloven § 17-3. Det er utfordrende å sikre opparbeidelse av hele tiltaket, samtidig som hensynet til forholdsmessighet ivaretas. Forholdsmessighetskravet innebærer at kommunen får en tilretteleggende rolle i organiseringen av tiltaket, dette med hensyn på finansiering og gjennomføring mellom flere aktører (Kommunal- og regionaldepartementet 2006, s. 18-19).

Forutsigbarhetskravet omfatter at kommunen skal være en forutsigbar forhandlingspart, jf. plan- og bygningsloven § 17-2. Dette er knyttet til at kostnadene til infrastrukturtiltak som pålegges utbyggeren skal være forutsigbare. Det er derfor en forutsetning at det er sammenheng mellom utbyggingsavtalen og kommunens overordnede planlegging, investering i infrastruktur og andre tiltak. Forutsigbarheten skal tydeliggjøre de forutsetninger kommunen stiller overfor utbyggeren (Kommunal- og regionaldepartementet 2006, s. 5).

§ 17-2 henviser til at det skal foreligge et forutsigbarhetsvedtak fra kommunalt plan som opplyser om bruk av utbyggingsavtaler. Forutsigbarhetsvedtaket i kommuneplanen for Oslo lyder: *"Utbyggerne innenfor et utbyggingsområde skal selv bære alle kostnadene med tilrettelegging av teknisk og grønn infrastruktur"* (Ellingsen 2014).

De fleste utbyggingsprosjektene i Oslo kommune utføres på bakgrunn av private planforslag. Utgangspunktet er derfor at alle kostnadene som følge av et utbyggingsprosjekt bæres av prosjektet. Med dette menes at det er utbygger som i stor grad finansierer rekkefølgebestemmelsene som medfølger reguleringsvedtaket. Utbyggingsavtalen kontraktfester avtaleforholdet mellom kommunen og utbyggere, hvilket medfører at partene er juridisk bundet av avtalen og dens innhold. Derfor blir avtalen brukt som et finansieringsinstrument for å sikre kostnadene forbundet med infrastruktur som ellers kunne vært sikret av kommunen. Dette har sammenheng med stram kommuneøkonomi. Et

utbyggingsprosjekt medfører også sosiale tjenester som blir underlagt kommunalt ansvar, slik at kommunen også får finansiell belastning. Bakgrunnen for dette er at samfunnet ikke skal finansiere det overskudd utbygger får som en følge av utbyggingen. Utbyggingsavtalene er derfor et viktig virkemiddel for regulering av dette. Avtalene er som tidligere nevnt regulert av lov. Dette er for å forhindre misbruk av kommunal myndighet ved at utbygger beskyttes mot urimelige avtaler (Ottesen 2016, s. 19-20).

4.2.1 Innhold

Utbyggingsavtalens innhold reguleres av plan- og bygningslovens § 17-3. Bestemmelsens første ledd fastslår at utbyggingsavtalens innhold skal samsvare med bestemmelsene gitt i en reguleringsplan eller arealdelen i kommuneplanen. Dette innebærer at avtalens omfang begrenses av tidligere gitte kommunale føringer. Videre har dette sammenheng med forutsigbarhetsprinsippet som er hjemlet i § 17-2 hvor kommunen skal opptre som en forutsigbar forhandlingspart. § 17-3 annet ledd gir både kommunen og utbyggeren adgang til å redusere antallet boliger i et område og andre krav til bygningers utforming dersom dette er hensiktsmessig. Fra utbyggerens side kan det å redusere antallet boliger være eksempelvis markedsmessige eller økonomiske hensyn. Boligenes størrelse kan også reguleres i utbyggingsavtalen. Vilåret for dette er først og fremst at boligens størrelse tilfredsstillende de krav som er gitt i byggeteknisk forskrift, TEK10¹⁸. Forskriften har til hensikt å regulere krav til byggverk ved å trekke grenser for det minimum av egenskaper et byggverk skal ha for å kunne oppføres lovlig i Norge. Fortrinnsrett til kjøp av en andel av boligene gis det også adgang til gjennom utbyggingsavtalen. Dette kan eksempelvis være at kommunen ønsker å kjøpe en andel av et prosjekt til bruk for sosialboliger. Vilåret for at dette skal kunne inngå i utbyggingsavtalen er at boligene kjøpes til markedspris. Dette forhindrer at kommunen kan tilegne seg boliger til en lavere pris enn de ellers ville måttet betale i det åpne markedet, hvilket er en økonomisk sikkerhet for utbyggeren.

Det mest sentrale i utbyggingsavtalens innhold er finansiering av tiltak som er nødvendig for gjennomføring av planvedtak. Dette være seg blant annet teknisk og grønn infrastruktur. Utbyggingsavtalen kan derfor fastslå at utbygger/grunneier skal opparbeide eller finansiere slike tiltak. Vilåret for at dette skal kunne gjennomføres er at tiltaket må være

¹⁸ Tekniske krav til et minimum av egenskaper et byggverk må ha etter norsk lovgivning.

forholdsmessig til utbyggingens art og omfang, samt kommunens bidrag til gjennomføring av planen og forpliktelser etter avtalen. Dette betyr at utbygger eller grunneier ikke skal bli pålagt urimelige tiltak som ikke står i forhold til hva som faktisk er nødvendig for gjennomføring av plantiltaket. Kostnadene som utbygger eller grunneier belastes med må ha sammenheng med den belastningen utbyggingen påfører kommunen. Ved gjennomføring av en boligutbygging vil kommunen kunne påføres utgifter til drift av eksempelvis offentlig transport eller barnehager. Utbyggingsavtalen kan gjelde forskuttering av kommunale tiltak som er nødvendige for gjennomføringen av planvedtak (Ottesen 2016, s. 19-21).

4.2.2 Bruk

Bruken av utbyggingsavtaler i Oslo har økt betraktelig de siste tiårene. Bakgrunnen for dette er at den kommunale utbyggingspolitikken har endret seg. Tomter og infrastruktur ble tidligere ansett som kommunens utbyggingsansvar, hvilket det ikke blir i like stor grad i dag. Dette har sammenheng med at private i stor grad står for tomter, planinitiativ og utbygging. Ved at store deler av utbyggingsprosessen er privat initiert og styrt, bruker kommunen utbyggingsavtaler og rekkefølgebestemmelser for å kunne påvirke utbyggingen i detalj.

Kommunens mål er å sikre opparbeidelse eller finansiering av infrastruktur ved bruk av rekkefølgebestemmelser. Dette ønskes gjennomført gjennom hovedsakelig privat finansiering. Bakgrunnen for dette er at Oslo kommune har en økende gjeldsgrad, hvilket påvirker kommunens økonomiske spillerom. Kommunens tilrettelegging og investering bidrar til verdiskapning, spesielt for private eiendomsutviklere. Oslo kommune mener derfor at kommunen bør få ta del i den verdiskapningen utviklingen medfører. Fellestiltak som kommunen tidligere bekostet, ønskes ved utbyggingsavtaler å fordeles på de ulike utbyggere/grunneiere i et transformasjonsområde. Basert på den foreløpige utviklingen i sammenheng med Oslo kommunes strategi, vil private utbyggere være nødt til å bidra mer til finansiering av fellestiltak i større grad enn de gjør i dag (Ellingsen 2014).

Gjennom en utbyggingsavtale søker utbygger forutsigbarhet. Utbyggingsavtalen er derfor et styringsverktøy, både for kommunen, men også for utbyggeren ved at den legger grunnlaget for at grunneieren skal få utvikle sin eiendom. Avtalen fastsetter også rammene for utvikling, samt hvilke vilkår som skal ligge til grunn. Dette gjør at utbyggeren kan starte byggingen

etter eget ønske. Ved forhandling av avtalen avklares størrelsen på bidraget utbyggeren skal yte. Det avklares også når infrastrukturiltakene skal ferdigstilles og hvilken standard tiltakene skal ha. Vilkårene for overdragelse til kommunen er også en del av avtalen (Solheim 2014).

Ved bruken av utbyggingsavtaler er det ulike forhold som styrer utformingen av avtalen. En klassisk utbyggingsavtale brukes ved en enkeltstående utbygging. Dette omhandler utbyggingsprosjekter der utbygger/grunneier alene bygger alle tiltakene innenfor planområdet. Forhandlingene rundt utbyggingsavtalen handler om hvilke behov det er for oppgradering av eksisterende infrastruktur. Ved utbyggingsprosjekter som inngår i et sammenhengende transformasjonsområde der det er flere grunneiere, kreves det en annen type utbyggingsavtale. Dette er områder med flere uavhengige reguleringsplanforslag og i slike tilfeller ønsker kommunen å samle finansieringen til samtlige nødvendige offentlige tiltak innenfor og i tilknytning til området (Solheim 2014).

4.3 Veiledende prinsipplan for det offentlige rom

Veiledende prinsipplan for det offentlige rom, heretter kalt VPOR, er en politisk forankret retningsgivende plan. Dette er et styringsverktøy til bruk på større områder hvor det er flere grunneiere og reguleringsplaner. Formålet med VPOR er å sikre et helhetlig perspektiv i utviklingen av et område, samt konkretisere og formidle tiltak som er nødvendige for utviklingen. Tiltakene dette omhandler er parker, plasser, gater, gangveier og andre tiltak som skal være allment tilgjengelige. Dette skal gi grunnlag for en koordinert etablering av tiltakene, som på bakgrunn av denne planen sikres gjennom rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplaner (Ottesen 2016, s. 22-23).

4.3.1 Innhold

Innholdet i VPOR er retningslinjer og rammebetingelser for utvikling av det offentlige rom. Dette innebærer at planen legger føringer for utarbeidelsen av blant annet veinettet. Planen tar også for seg hvilken standard de offentlige rommene skal ha, samtidig som de skal være innenfor de økonomiske rammene. Innholdet i planen skal legge grunnlaget for rekkefølgebestemmelsene i reguleringsplaner. Arealbruk og utnyttelse er ikke med i VPOR,

da dette reguleres av kommunedelplanen¹⁹. Derimot kan VPOR gi føringer om bebyggelse som danner rammer for offentlige rom, som eksempelvis utforming, høyder og avgrensninger (Plan- og bygningsetaten 2006; Plan- og bygningsetaten 2014a).

4.3.2 Bruk

Dette styringsverktøyet har Oslo kommune tatt i bruk på flere transformasjonsområder. VPOR ble første gang benyttet ved utviklingen av Ensjø, hvor man i senere tid har utviklet Ensjømodellen på bakgrunn av dette. Løren/Økern er et annet eksempel på et utviklingsområde hvor det har blitt utviklet en egen VPOR. Oslo kommune er per i dag eneste kommune i Norge som har tatt i bruk dette styringsverktøyet, men andre kommuner vurderer nå å ta dette i bruk.

En VPOR innebærer i praksis at det offentlige utpeker hvilke offentlig tilgjengelige tiltak som det forventes at utbygger enten finansierer eller bygger. VPOR har en mindre detaljgrad enn en områderegeringsplan²⁰, men gir derimot retningslinjer for gjennomføringen av opparbeidelsen av tiltakene. Ved å benytte VPOR gir dette kommunen mulighet til å utvikle større områder som kommunen ellers ikke ville hatt råd til å finansiere selv.

4.4 Rekkefølgebestemmelser

Rekkefølgebestemmelsene er bestemmelser tilhørende en reguleringsplan som omhandler tiltak som skal realiseres som en følge av reguleringsvedtaket. Formålet med rekkefølgebestemmelsene er å sikre rekkefølgen av utbyggingen og forhindre at det bygges uten at bestemmelsene er oppfylt. Dette er et virkemiddel for å la utbyggere ta kostnader for fellestiltak i planområdet (Lillebergen & Berge 2016).

Rekkefølgebestemmelser er hjemlet i plan- og bygningsloven § 12-7, punkt 10. Der heter det at det i reguleringsplan kan gis bestemmelser om følgende forhold:

”Krav om særskilt rekkefølge for gjennomføring av tiltak etter planen, og at utbygging av et område ikke kan finne sted før tekniske anlegg og samfunnstjenester som energiforsyning, transport og vegnett, sosial tjenester, helse- og omsorgstjenester, barnehager, friområder, skoler mv. er tilstrekkelig etablert.”

¹⁹ Forkortelse: KDP. Handlingsplan for et bestemt virksomhetsområde i norske kommuner.

²⁰ En plan for mer detaljerte avklaringer om arealbruken i enkelte områder.

Begrensningen i rekkefølgebestemmelsene er at det ikke fastslås hvem som er ansvarlig for gjennomføringen av tiltakene. Gjennomføringsverktøyet som brukes for dette er utbyggingsavtaler. Ved å benytte en utbyggingsavtale sikrer kommunen at tiltakene beskrevet i rekkefølgebestemmelsene har finansiering og vil bli opparbeidet. Reglene knyttet til rekkefølgebestemmelsene angir kun hva de kan omfatte, men ingen regler om utforming og detaljgrad. Omfanget av rekkefølgebestemmelsene er at de gjelder både for tiltak innenfor, men også utenfor planområdet. Bestemmelsene skal i tillegg oppfylles til gitte tidspunkt i byggeprosessen. Kommunen har rom for å gi dispensasjon fra rekkefølgebestemmelsene. Dette er aktuelt i tilfeller der tiltakene er sikret i utbyggingsavtale, men gjennomføringen skjer på et senere tidspunkt (Kommunal- og regionaldepartementet 2006).

Kostnadene som er forbundet med bestemmelsene skal derfor samsvare med verdiene som blir realisert ved å oppfylle rekkefølgebestemmelsene (Lillebergen & Berge 2016). Dersom en utbygger ikke kan bære kostnadene tilknyttet oppfylning av bestemmelsen, kan utbygger dele kostnadene med andre. Dette gjøres gjennom avtale eller refusjon. Forutsetningen for at det skal være gjennomførbart å dele kostnadene er at det er balanse mellom utbyggingsområdene. Refusjon er muligheten en utbygger har for å kunne få refundert kostnader til infrastrukturtiltak fra andre utbyggere/grunneiere. Kostnadene skal derfor fordeles forholdsmessig mellom partene som er refusjonspliktige. Hvor vidt en utbygger er refusjonspliktig avgjøres ut fra størrelsen og utbyggingspotensialet på den enkelte utbyggers tomt. Reglene angående refusjon inneholder vilkår og unntak fra dette. Refusjonsplikten har sammenheng med opparbeidelsesplikten i § 18-1. Her fremgår det at en utbygging kan kun finne sted dersom infrastrukturtiltak er opparbeidet og godkjent. Infrastrukturtiltakene dette omfatter er blant annet vei, og vann- og avløp. Dette innebærer at det er kun eiendommer som har oppfylt opparbeidelsesplikten som blir refusjonsberettiget (Lillebergen & Berge 2016).

4.5 Oppsummering

Styringsverktøyene behandles på ulike nivåer i planleggingen. Gjennomføringsmodellene er styrende for hvordan planleggingen, gjennomføringen og samarbeidet mellom offentlige og private aktører foregår. Ved bruk av VPOR fastlegger kommunen hvilke infrastrukturtiltak som ønskes gjennomført ved transformasjon av et område. Rekkefølgebestemmelsene medfølgende reguleringsplanene fastslår hvilke tiltak som skal gjennomføres og i hvilken rekkefølge disse skal gjennomføres i. Utbyggingsavtalene fastslår hvem som skal utføre de ulike tiltakene eller hvor mye hver utbygger/grunneier skal bidra til infrastrukturtiltakene.

5. Beskrivelse av infrastrukturfinansiering på Ensjø

Ensjøområdet ligger i bydelen Gamle Oslo, øst i Oslo kommune. Området er i randsonen²¹ av byggesonen som utgjør indre by øst (Plan- og bygningsetaten 2002) og har et areal som utgjør omtrent 810 000 kvadratmeter (Ottesen 2016, s. 26). Ensjø bar tidligere preg av industri og fabrikkvirksomhet, da det fra slutten av 1800-tallet var betegnet som et industriområde. De sentrale delene av området var i nyere tid hovedsakelige regulert til industri. Ensjø ble tidligere omtalt som "bilbyen" på bakgrunn av det store omfanget av bilrelaterte virksomheter som dominerte arealbruken. Bebyggelsen var ved inngangen til 2000-tallet bestående av industri-, næring- og lagerbygg (Plan- og bygningsetaten 2002).

Eiendomsstrukturen på Ensjø før utbyggingen fant sted var sammensatt, og bestod av et høyt antall eiendommer. Omtrent 90 % av arealene var eid av private, mens kommunalt og statlig areal utgjorde kun 10 %. De offentlige arealene lå i randsonen av området, knyttet til transport og grønnstruktur. Grunneierne på Ensjø organiserte seg tidlig i prosessen og bidro aktivt til planleggingsprogrammet og VPOR. Organiseringen av grunneierne fikk navnet "Foreningen Ensjøbyen". Det offentlige, i form av kommunen, organiserte en samarbeidsgruppe bestående av Plan- og bygningsetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten²², Samferdselsetaten, Friluftsetaten, Vann- og avløpsetaten og bydel Gamle Oslo. EBY ledet gruppen og koordinerte arbeidet mellom de ulike etatene. Samarbeidsgruppens hovedfunksjon var å koordinere private og offentlige parter i plan- og utviklingsarbeidet (Nordahl et al. 2009, s. 54).

²¹ Utkanten av et område.

²² Forkortelse: EBY. Kommunens grunneier og pådriver for eiendomsutvikling.

5.1 Styringsverktøy for finansiering av infrastruktur på Ensjø

5.1.1 Planprogram

I kommunedelplanen for indre Oslo fra 1998 ble Ensjø definert som et byutviklingsområde. Oslo kommune initierte et planleggingsprogram i 2002 med den hensikt i å synliggjøre områdets potensiale for utvikling. Dette ble iverksatt for å iverksette en prosess for å utvikle Ensjø til et funksjonelt byområde med et høyt antall boliger, samt for å sikre at en helhetlig utvikling ble ivarettatt i prosessen. Planprogrammet ble vedtatt av bystyret i mars 2004 for å legge rammeverket for videre planlegging. Hovedinnholdet i planprogrammet var en transformasjon fra bilby til boligby, med et utbyggingspotensiale på 3 000-7 000 boligenheter. Rammene planprogrammet inneholdt var at det skulle være et handlingsorientert styringsverktøy, blant annet for å samordne kommunale interesser, initiere utviklingsprosesser og bidra til samarbeid mellom private og offentlige interesser (Plan- og bygningsetaten 2002).

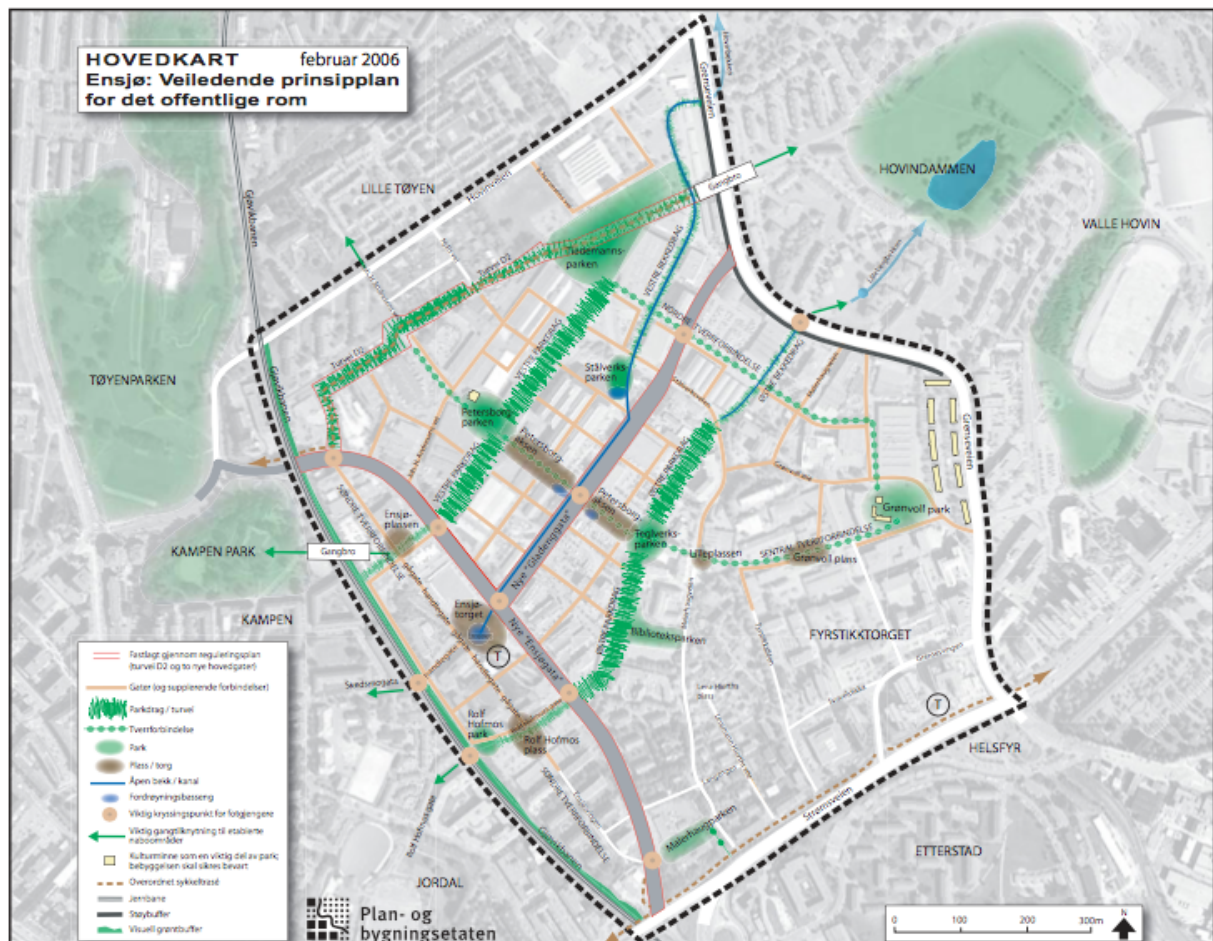
Utfordringene planprogrammet tok opp var blant annet utviklingen av eksisterende infrastruktur. Den eksisterende infrastrukturen var i utgangspunktet tilfredsstillende for den daværende arealbruken, men en utbygging ville kreve nye tiltak. Det ble i planprogrammet påpekt at området hadde et stort potensiale for kollektivtrafikk og at det dermed måtte tilrettelegges for at persontransport i høyest mulig grad blir kollektivbasert. Et svært viktig premiss for utbyggingen var utvikling av kollektivtransport, samt grønnstruktur, gatenett, sykkelveier og offentlige rom. VPOR ble utviklet som et supplerende verktøy for kommunen slik at de kunne ta for seg behovet for infrastrukturutviklingen på Ensjø (Ottesen 2016, s. 27-28; Plan- og bygningsetaten 2002).

5.1.2 Veiledende prinsipplan for det offentlige rom

VPOR på Ensjø ble vedtatt av bystyret i Oslo i 2007. Prinsipplanen har til formål å skissere arealbruken med mulighet til etablering av opp til omtrent 7 000 nye boliger på Ensjø. Planen tar også sikte på at området vil inneholde både eksisterende og ny næringsvirksomhet. VPOR for Ensjø gir føringer for utviklingen av offentlig infrastrukturiltak. Kildene benyttet til dette underkapittelet er VPOR (Plan- og bygningsetaten 2006), samt en usikkerhetsanalyse av kostnadene knyttet til tiltakene nevnt i VPOR (Holte Consulting 2010).

Planen gir retningslinjer om at det offentlige som skal være tilgjengelig for allmennheten og bestå av: *”Et gatenett med supplerende sammenbindende gang- og sykkelnett, et blågrønt nett med parkdrag, parker, plasser og torg, gjenåpnede bekker og åpne overvannsløsninger.”*

Det er i planen forventet at utbyggere i stor grad vil regulere det offentlig rom gjennom aktuelle byggeprosjekter. Dette innebærer lokale gater, plasser, parker, lokale gang- og sykkelveilenker og deler av grøntdrag. Kommunens oppgave ved denne utbyggingen vil være å utarbeide reguleringsplan for Gladenggata, Ensjøgata, Tiedemannsparken, inklusive stenging av en del av Bertrand Narvesens vei, og det sentrale Tyngdepunktet ved T-banestasjonen.



Figur 7: Hovedkart veiledende prinsipplan for det offentlige rom på Ensjø. Illustrasjon av infrastrukturtiltak (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 9).

Kostnadsrammen skal i følge planen være innenfor de økonomiske rammene utbyggerne kan leve med, samt at utbyggerne hovedsakelig skal bekoste etableringen. Standarden på det offentlige rom skal være høy og opparbeidet til en indre by-standard. Planen oppgir følgende særlig viktige grep:

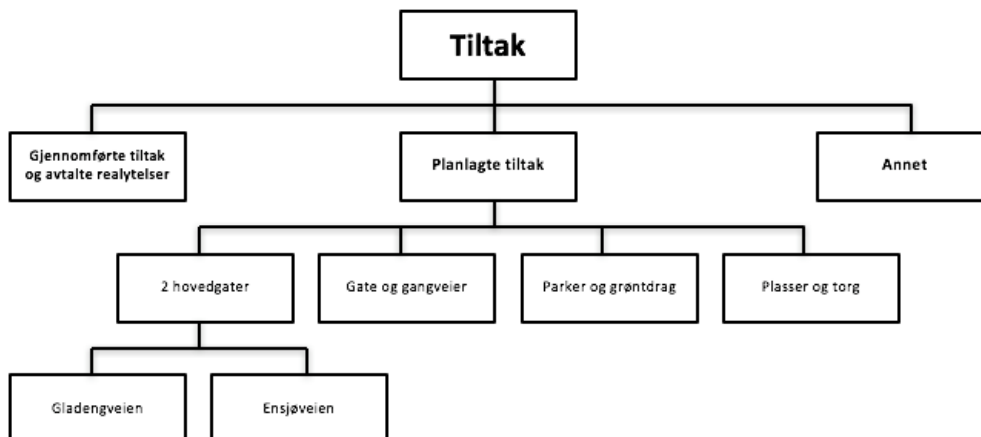
- *"2 gater med miljøprioritert gjennomkjøring: Nye Ensjøgata og nye Gladenggata med gjenåpnet Hovinbekk"*
- *"2 gjennomgående brede parkdrag, Østre og Vestre parkdrag, samt eksisterende turvei D2, som binder sammen parker, plasser, attraksjoner og naboområder"*
- *"3 tverrgående forbindelser hvor fotgjengere prioritere spesielt"*
- *"Ny hovedpark – Tiedemannsparken"*
- *"Andre særlig viktige offentlige rom: Ensjøtorget, Grønnvoll park og Petersborgaksen"*
- *"I tillegg flere mindre parker og plasser"*
- *"Tett, sammenhengende offentlig nett/gangsystem som binder sammen gater og grøntdrag"*
- *"Gatenett med kun lokal biltrafikk"*
- *"Gågate/handlegate i Tyngdepunktet"*
- *"Åpnet Hovinbekk fra Tegilverksdammen, Vestre bekkedrag, evt. også Lillebergbekk fra Hovindammen til Gladenggata, Østre Bekkedrag"*
- *"Åpne overvannsløsninger tilpasset etappevis utbygging"*
- *"Trær og vann som særlige viktige elementer"*

På oppdrag fra Eiendoms- og byfornyelsesetaten, i Oslo kommune, har Holte Consulting utført en usikkerhetsanalyse av kostnadene knyttet til infrastrukturiltakene på Ensjø. Analysearbeidet startet i 2006, og endelig versjon ble ferdigstilt i 2010. Hensikten med denne usikkerhetsanalysen var:

- *"Gi en oversikt over prosjektets kostnads- og inntekstusikkerhet"*
- *"Identifisere prosjektets trusler og muligheter på analysetidspunktet"*
- *"Utarbeide skisse til styringsdokument"*
- *"Bevisstgjøre prosjektdeltagerne på prosjektets usikkerheter"*

Utgangspunktet for analysen var VPOR som ble utarbeidet av Plan- og bygningsetaten. På enkelte områder var ikke VPOR egnet som grunnlag for kostnadsberegningen ettersom planen favnet for vidt på enkelte områder. Derfor ble foreliggende reguleringsarbeid på utarbeidelsestidspunktet hensyntatt. På bakgrunn av dette avviker usikkerhetsanalysen fra VPOR på enkelte tiltak. Materialet brukt i denne analysen er en blanding av innsikt i ulike

kalkyler, rapporter og liknende, samt samtaler med aktuelle aktører og grupper. Kostnadene er brutt ned i ulike tiltak i henhold til figuren nedenfor:

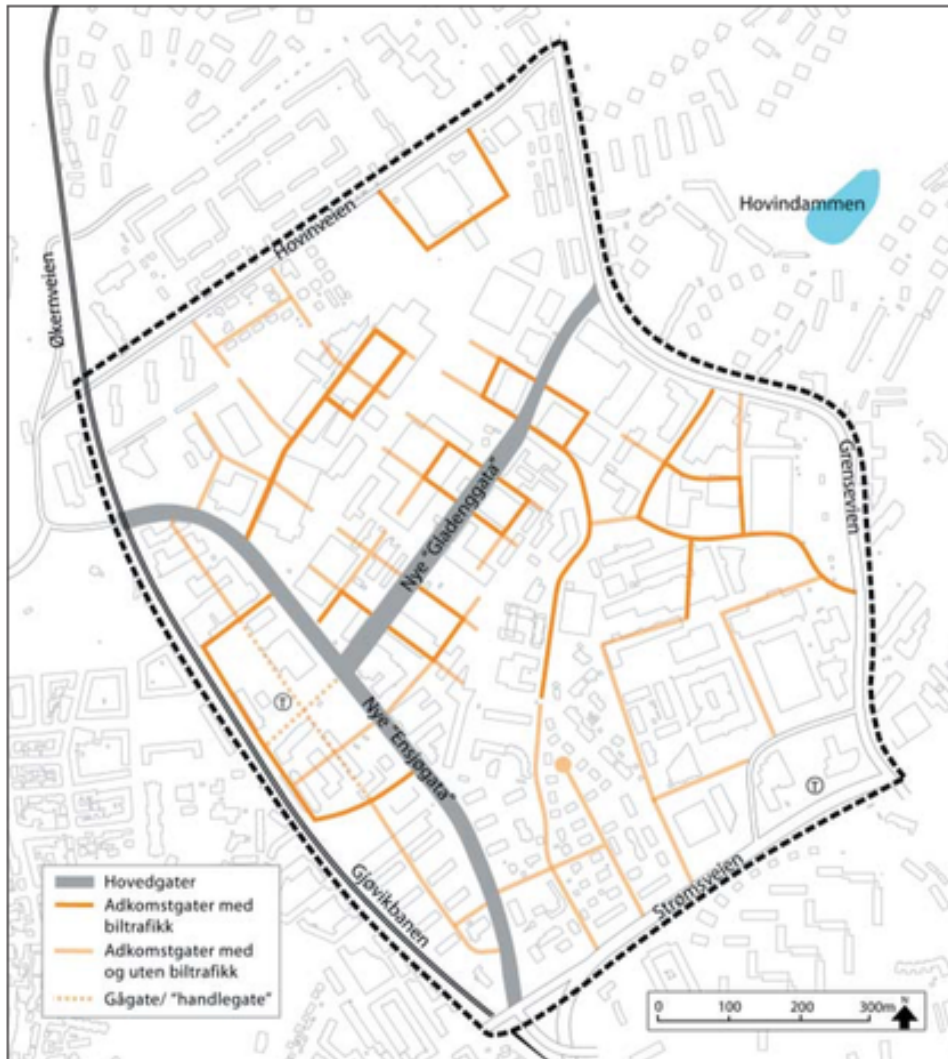


Figur 8: Tiltaksoversikt fra usikkerhetsanalyse (Holte Consulting 2010, s. 14). Redigert av Marius S. Larsen.

I denne oppgaven har vi valgt å ta utgangspunkt i de sannsynlige verdiene rapporten opplister. Totaloversikt over kostnadsberegningen er vedlagt oppgaven, se vedlegg 1. Rapporten tok for seg hvilke tiltak som måtte gjennomføres, hvilke utfordringer tiltaket medførte og kostnadsberegning av gjennomføring av tiltaket. Den totale kostnadsrammen for hele analyseområdet var på omtrent kr 1 050 000 000, med en sannsynlighet på 85 % for å ikke overskride rammen.

5.1.2.1 Gatenett

VPOR gir retningslinjer for et nett av offentlig tilgjengelige gater og forbindelser. Visjonen var å tilrettelegge for en gateutforming uten gjennomgangstrafikk, med unntak av de nye gatene Gladenggata og Ensjøgata. Ensjøgata heter per i dag Ensjøveien, men i VPOR blir denne omtalt som Ensjøgata. Gladenggata og Ensjøgata utformes slik at det her legges spesielt til rette for fotgjengere og syklister. Planen uttrykker at det er et ønske at gatene skal etableres i tidlig fase.



Figur 9: Foreslått nytt gatenett på Ensjø (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 16).

Ensjøgata

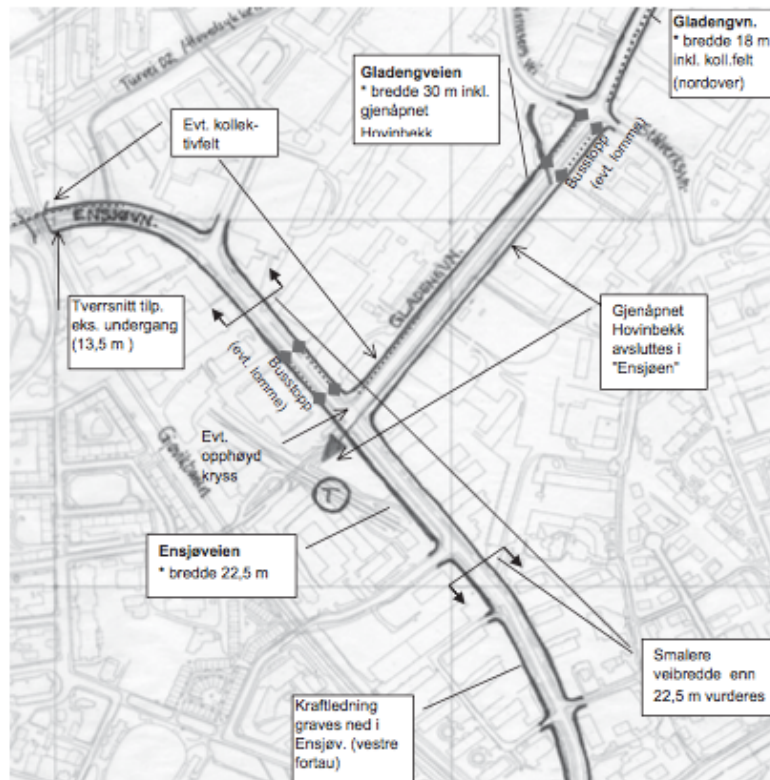
Ensjøgatas funksjon skal være å betjene den nye Ensjøbyen. Veien foreslås regulert med en bredde på 22,5 meter. Kostnadene knyttet til opparbeidelse av veien, samt nedgravning av høyspentanlegg er i usikkerhetsanalysen kostnadsberegnet til kr 116 515 028.

Gladenggata

Gladenggata er i VPOR ønsket opparbeidet med en 30 meters bredde mellom bebyggelse på nedre del og 18 meter på øvre del. Gaten får også et fotgjenger- og sykkelprioritert gatesystem med et begrenset antall parkeringsplasser langs en side av gaten. Hovinbekken føres langs gatens vestside de nederste 320 meterne. Kostnadene for utførelse av tiltakene tilknyttet Gladenggata er beregnet til kr 87 725 005.

Hovinbekken

I VPOR fremkommer det at Hovinbekken ønskes åpnet fra Teglværksdammen i nord til Ensjøtorget ved Tyngdepunktet i sør. Bekkeløpet skal endre struktur fra naturbekk til en bytilpasset bekk for å markere en overgang mellom Vestre bekke drag og Gladengata. Opparbeidelsen av bekke dragene er beregnet til kr 20 523 413.



Figur 10: Utforming av Ensjøgata og Gladengveien, inkludert Hovinbekken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 19).

5.1.2.2 Grønndrag, møteplasser og torg

”Prinsippplanens hovedidé er at grøntområder, parker og plasser skal bindes sammen i et sammenhengende offentlig nett.”

Hovedkartet for grønndrag, møteplasser og torg illustrerer planens intensjon innen dette området. Det skal innen planområdet utarbeides turveier, parkdrag, parker, plasser og boligater med forhager, se figur 7.

Kostnadene knyttet til utbygging i henhold til kartutsnittet i figur 7 er følgende:

- Turveier: 100-200 kr/m²
- Parkdrag: 300-500 kr/m²
- Parker: ca. 1 200 kr/m²

- Plasser: ca. 2 000 kr/m²
- Boliggater med forhager: 1 000-2 000 kr/m²

Turvei D2

Turvei D2 er en del av et overordnet turveisystem og hovedsykkeltrasé, definert i "Grøntplan for Oslo" fra 1992, og vil passere gjennom Tiedemannsparken. Det er ikke bestemt noen oppgradering av turveien, og at gang- og sykkeltraseen opprettholdes, men det nevnes i VPOR at sidearealene kan suppleres. Det foreslås videre at turveien skal krysse Grenseveien i øst ved ny gangbro i tillegg til kryssing i plan med lysanlegg. Kostnadene knyttet til opparbeidelsen av turvei D2 er kostnadsberegnet til kr 44 509 141, hvilket inkluderer nedgravning av kraftlinje langs turveien.



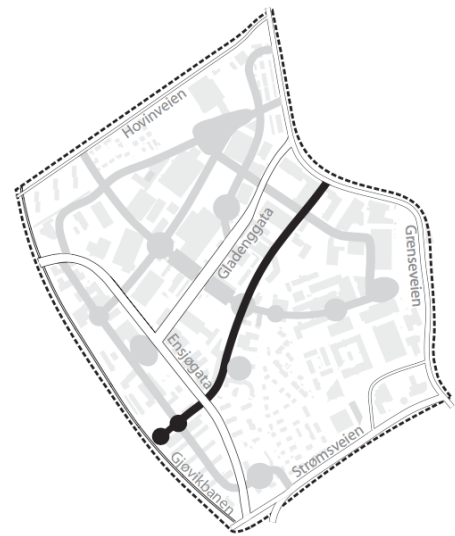
Figur 11: Turvei D2 inkludert Tiedemannsparken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 32).

Tiedemannsparken

VPOR ønsker utvikling av Tiedemannsparken på begge sider av turvei D2, og bør ha et areal på mellom 12 500 m² og 15 500 m² uten det regulerte arealet som kommer med den gjennomgående turvei D2. Parken må opparbeides ved å fjerne Bertrand Narvesens vei som kjørevei gjennom parken. I tillegg skal det erstattes gressletter/ballparker som forsvinner i forbindelse med utbyggingen av "Tiedemannsjordet". Å sone inn parken i ulike brukssoner er ønskelig for å få mer intime og avgrensede funksjonelle områder. Området nord for turveien kan for eksempel inneholde en balløkke og være tilpasset organisert lek, mens det er ønskelig at området sør for turveien er utformet mer som en strøks-/naturlekeplass i tilknytning til Vestre parkdrag. Opparbeidelsen av Tiedemannsparken er kostnadsberegnet til kr 41 028 084. Dette inkluderer Tiedemannsplassen.

Østre parkdrag

Østre parkdrag strekker seg fra Grenseveien i sør, via Teglværksparken, til Ensjøgata i nord. Dette parkdraget har naturlig mye vegetasjon og ønskes derfor utviklet med et naturpreg i større grad enn det flatere Vestre parkdraget, som egner seg bedre til aktiviteter. Parkdraget ønskes tidlig opparbeidet i forbindelse med utbyggingen av "Gladenga". Dette gjøres for å skape en buffersone til de tilstøtende områdene i byggeperioden. Bredden på parkdraget kan variere, men fra Stålverksveien til nye Ensjøgata skal gjennomsnittlig bredde være minst 30 meter, og minstebredden ikke under 20 meter. Det skal opparbeides en tursti som skal være gjennomgående gjennom hele strekket, med en trasébredde på minst 2,5 meter, belysning, samt sitteplasser, oppholdsarealer og liknende underveis. Kostnadene er beregnet til kr 23 717 470.



Figur 12: Østre parkdrag fra Grenseveien til Ensjøgata (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 34).

Biblioteksparken

Parken bør videreutvikles innenfor allerede opparbeidet parkareal. Parken utvider seg mot Østre parkdrag og det bør opparbeides gangforbindelse sammenhengende fra Malerhaugveien til vestre parkdrag. Det totale arealet kan bli 2 000-3 000 m² eller større. Biblioteksparken er kostnadsberegnet til kr 1 822 843.

Park og plass ved Rolf Hofmoes gate/Gjøvikbanen

Det er gjennom VPOR et ønske om en park og en plass mot Rolf Hofmoes gate, som skal inkludere en nærlekeplass. Det samlede arealet bør være 2 500 m² og vil i hovedsak knyttes til boligene i nærheten. Opparbeidelse av Rolf Hofmoes park inkludert grøntdrag er kostnadsberegnet til kr 1 707 285.

Østre bekkedrag – åpning av Lillebergbekken

Lillebergbekken ønskes åpnet i parsellen mellom Stålverksveien og Grensenveien. Østre bekkedrag bør være mellom 10 og 15 meter bredt, samt at det bør opparbeides tursti på minst en eller begge sider av bekken. Kostnadene til Østre bekkedrag er beregnet kr 5 372 577.

Vestre parkdrag

Dette parkdraget strekker seg langs den vestre skråningen forbi fra Tiedemannsparken, forbi kjerneområdet, til Ensjøgata, og videre via Ensjøplassen til Kampen park. Parkdraget krysser Gjøvikbanen med ny bro. Terrenget her er flatere og med mindre vegetasjon enn Østre parkdrag, og egner seg derfor bedre til aktivitet. Det skal derfor utformes og skjøttes slik at det blir tilgjengelig og egnet for lek og opphold. Det er ønskelig at også dette parkdraget opparbeides tidlig for å danne en buffersone mellom bygningsarbeidene i byggeperioden og de tilstøtende områdene. Bredden på parkdraget skal være variert, men

fra Tiedemannsparken til Ensjøgata skal gjennomsnittsbredden minst være 30 meter, og minstebredden ikke under 20 meter. Det skal tilrettelegges for lek som ballspill og andre aktiviteter samt mindre plasser på de flate områdene. En gjennomgående tursti med en minstebredde på 2,5 meter skal anlegges. Denne bør være grusbelagt eller liknende for å forsterke prinsippet om en naturpark, og det skal anlegges sitteplasser og oppholdsarealer underveis. Barnehager med deres lekeområder kan med fordel legges inn mot parkdraget. I tillegg bør det tilrettelegges for bortføring og naturlig infiltrasjon av overvannet i grunnen. Opparbeidelsen av Vestre parkdrag er kostnadsberegnet til kr 22 839 676.



Figur 13: Vestre parkdrag (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 36).

Ensjøplassen

Ensjøplassen bør ha et areal på minst 1 500 m². Det er ønskelig at plassen har høy grad av offentlig tilgjengelighet og bør derfor legges inntil ny ringgate i Tyngdepunktet. Plassen knyttes til Kampen park med ny gangbro, og det skal innpasses ny nærlekeplass. Ensjøplassen er kostnadsberegnet til kr 4 477 147.

Sentral tverrforbindelse

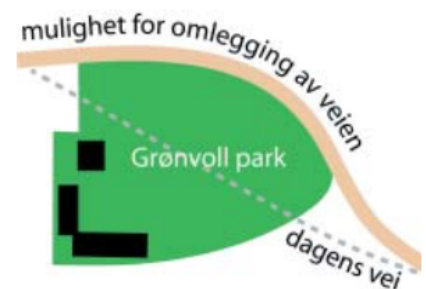
Fra nye Grønvold park i øst, via Petersborgaksen, strekker den sentrale tverrforbindelsen seg hele veien til Hovinveien og Lille Tøyen i vest. Tverrforbindelsen passerer flere parker og plasser, og trenger ikke i seg selv å være gjennomgående grønn. VPOR legger opp til at den vil kunne ha et urbant og grønt preg, med innslag av vann, og fungere som hovedtrasé for gående og syklende på tvers av Ensjøområdet. Bredden på tverrforbindelsen bør være 10-15 meter, inkludert sidearealene. Det ligger et ønske om tilstrekkelig buffersoner mellom traséen og ny bebyggelse. Tiltaket er kostnadsberegnet til kr 6 176 752.



Figur 14: Sentral tverrforbindelse inkludert Grønvoll park, Grønvoll plass, Lilleplassen, Petersborgaksen, Teglverksparken og Petersborgparken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 38).

Grønvoll park

Grønvoll park skal bli en viktig lokal møteplass. I VPOR ligger det et ønske om at dagens veitrasé for Grønvoll allé vurderes flyttet til nordsiden av den utvidede parken slik at det sammenhengende parkarealet blir større, og man unngår at parken deles i to av en trafikkert vei. Det totale arealet bør være på 6 000-8 000 m² og det vil da være mulig å innpasse en mindre ballplass. Den gamle oppgraderte bebyggelsen bør brukes til allmennyttige formål slik som bydelshus, lokalcafé, ungdomshus eller liknende, da dette vil bygge opp under parkens formål som offentlig lokal møteplass. Grønvoll park er kostnadsberegnet til kr 15 281 994.



Figur 15: Illustrasjon av hvordan en kan omlegge Grønvoll allé fra slik den går i dag til å heller ligge rundt parken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 38).

Grønvoll plass

Plassen bør ha et areal på 3 000-5 000 m² og ha synlig forbindelse til Fyrstikktorget. Det er i VPOR ønske om at det anlegges oppholdsarealer med sitteplasser og en større lekeplass. Grønvoll plass er kostnadsberegnet i usikkerhetsanalysen til kr 8 954 294.

Lilleplassen

Denne plassen skal være en mindre plass på ca. 500 m². Den ønskes etablert ved skråningen ned mot Østre parkdrag for å markere avslutningen på den sentrale tverrforbindelsen på Grønvollplatået og overgangen ned mot Teglverksparken. Tiltaket er kostnadsberegnet til kr 1 492 382.

Petersborgaksen

VPOR legger opp til at dette skal bli tyngdepunktet i den sentrale tverrforbindelsen, og Gladengas multifunksjonelle plass. I praksis vil det bli to separate plasser på hver side av Gladengata, og det er ønsket utdrettet virksomhet i 1. etasje på deler av aksen for å skape en aktiv tilknytning til plassen. Aksen bør være 33-40 meter bred og ha et totalareal på 6 000-8 000 m². Petersborgaksen blir bundet til Østre og Vestre parkdrag gjennom



Figur 16: Petersborgaksen, inkludert Teglverksparken og Petersborgparken (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 39).

to sentrale parker på området, Teglverksparken og Petersborgparken. I VPOR uttrykkes det at det er en fordel om selve aksen deles inn i soner med ulike aktivitetsformål, men arealene inntil Østre og Vestre parkdrag er spesielt egnet til lokalisering av en barnehage og lek. Petersborgaksen er kostnadsberegnet til kr 21 540 839.

Teglverksparken

Denne parken ligger i krysningen mellom Østre parkdrag og den sentrale tverrforbindelsen, og omkranser en liten naturlig kulp som bør utvikles til en dam med sitteplasser. Denne parken bør ha et totalareal, inkludert en del av grøntdraget, på 2 000-2 500 m². Teglverksparken er kostnadsberegnet til kr 6 963 380.

Petersborgparken

Petersborgparken ligger i krysningen mellom Vestre parkdrag og den sentrale tverrforbindelsen. VPOR sier at denne parken bør sees i sammenheng med den bevaringsverdige bygningen på Petersborg. Sammen med Grønvoll park vil det her være mulig å utvikle et kulturhistorisk møtepunkt med sterk identitet. Dette forsterkes ved at bygningen ønskes bevart og brukt til allmennyttige formål. Det er også et poeng i VPOR at det vektlegges en siktlinje mellom Teglverksparken i Øst til Petersborgparken med det gule verneverdige bygget i vest. Petersborgparken bør ha et areal på 3 000-4 000 m², inkludert noe av parkdraget. Petersborgparken er kostnadsberegnet til kr 4 745 692.

Vestre bekkedrag

Vestre bekkedrag er en gjenåpning av Hovinbekken gjennom et grøntdrag som går fra Turvei D2/Grenseneveien til Gladengata og Stålverksparken. Herfra går den videre nedover hovedgaten mot Ensjøtorget i et mer urbant og stramt bekkeløp. Den ender i et vannspeil, "Ensjøen", på Ensjøtorget. Langs sidene av bekken bør det opparbeides grøntområder og gjerne en tursti enten på en eller begge sider. Den totale bredden bør ligge på 12-15 meter. Dette inkluderer de grønne sideområdene langs bekken. I VPOR fremgår det at åpningen av bekken skal skje i forbindelse med utbyggingen av de omkringliggende tomtene og Tiedemannsparken. Bekkedraget er kostnadsberegnet til kr 15 150 836.

Stålverksparken

Vestre bekkedrag får sitt endepunkt i Stålverksparken. Her skal det innpasses et mindre fordrøyningsbasseng for Hovinbekken. Bekken bør gjennom parken være naturbekk med et organisk løp. Parken bør være i størrelsesorden 2 500-3 500 m² og utformes slik at vannressursene kan brukes til rekreasjon og aktiv lek. Stålverksparken inngår i reguleringsplan for Gladenga, og må utformes slik at den ikke oppfattes som en privat park. Tiltaket er kostnadsberegnet til kr 14 957 318.

Nordre tverrforbindelse

Nordre tverrforbindelse går parallelt med Stålverksveien på Nordsiden. Forbindelsen skal være offentlig tilgjengelig med et grønt preg. Bredden bør være 10-15 meter inkludert sidearealene. Standarden på selve sykkel- og gangveien kan variere. Den kan delvis inngå som en del av et nytt fortausnett i nye adkomstgater og delvis som trangere "smug". Det er et ønske i VPOR om at det lokaliseres noen mindre plasser og aktiviteter underveis i tverrforbindelsen, og at den krysser Gladenggata og Malerhaugveien via opphøyde gangfelt. Deler av nordre tverrforbindelse er kostnadsberegnet og inkludert i Østre bekke drag, og tverrforbindelsen isolert har en kostnad beregnet til kr 914 412.



Figur 17: Illustrasjon av Nordre tverrforbindelse der det er ønskelig med mindre plasser underveis (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 42).

Søndre tverrforbindelse

Dette er den viktigste kommersielle gangforbindelsen på Ensjø. Søndre tverrforbindelse skal binde sammen plasser, parker og torg mellom Ensjøgata og Gjøvikbanen. Den strekker seg fra Malerhaugparken, krysser Ensjøgata, følger Ensjøsvingen og munner ut i Ensjøgata ved turvei D2. På veien tangerer den parkene og plassene ved Rolf Hofmoes vei, Ensjøtorget og Ensjøparken. Det skal i hovedsak være en gate forbeholdt fotgjengere, men det åpnes i VPOR opp får å slippe til begrenset biltrafikk på enkelte strekninger. Søndre tverrforbindelse er kostnadsberegnet til kr 5 730 7474.



Figur 18: Søndre tverrforbindelse inkludert Ensjøtorget (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 42).

Ensjøtorget

Ensjøtorget skal ligge midt på søndre tverrforbindelse i tilknytning til Ensjø T-banestasjon og Gladenggata/Ensjøgata. VPOR sier at det her skal legges opp til et torg med kvaliteter som fremhever en sammenheng i kontrasten mellom de harde flatene, det grønne og vannet. Som nevnt tidligere er det her Hovinbekken ender i et vannspeil. Torget bør ha en størrelse

på 2 500-3 000 m² og må sees i sammenheng med den omkringliggende nye bebyggelsen. Det fremheves som vesentlig med aktiviteter på gateplan, høy kvalitet og detaljering. Det bør vurderes å innpasse utsmykning som fontene, skulpturer eller liknende på torget for å gi det et løft og fokus som bydelstorg. Ensjøtorget er kostnadsberegnet i usikkerhetsanalysen til kr 25 614 105.

Etablerte områder – Malerhaugparken

Det foreslås i VPOR at det i forbindelse med utbygging av tomten i Ensjøveien 34, anlegges en park mellom ny bebyggelse og den bevaringsverdige delen av Malerhaugen gård. Parken bør ha et areal på 1 000-2 000 m² og kan ligge på begge tomtene. En gangvei gjennom parken, som fungerer som en del av søndre tverrforbindelse er også foreslått. Malerhaugparken er kostnadsberegnet til kr 3 581 718.

5.1.2.3 Overvannshåndtering

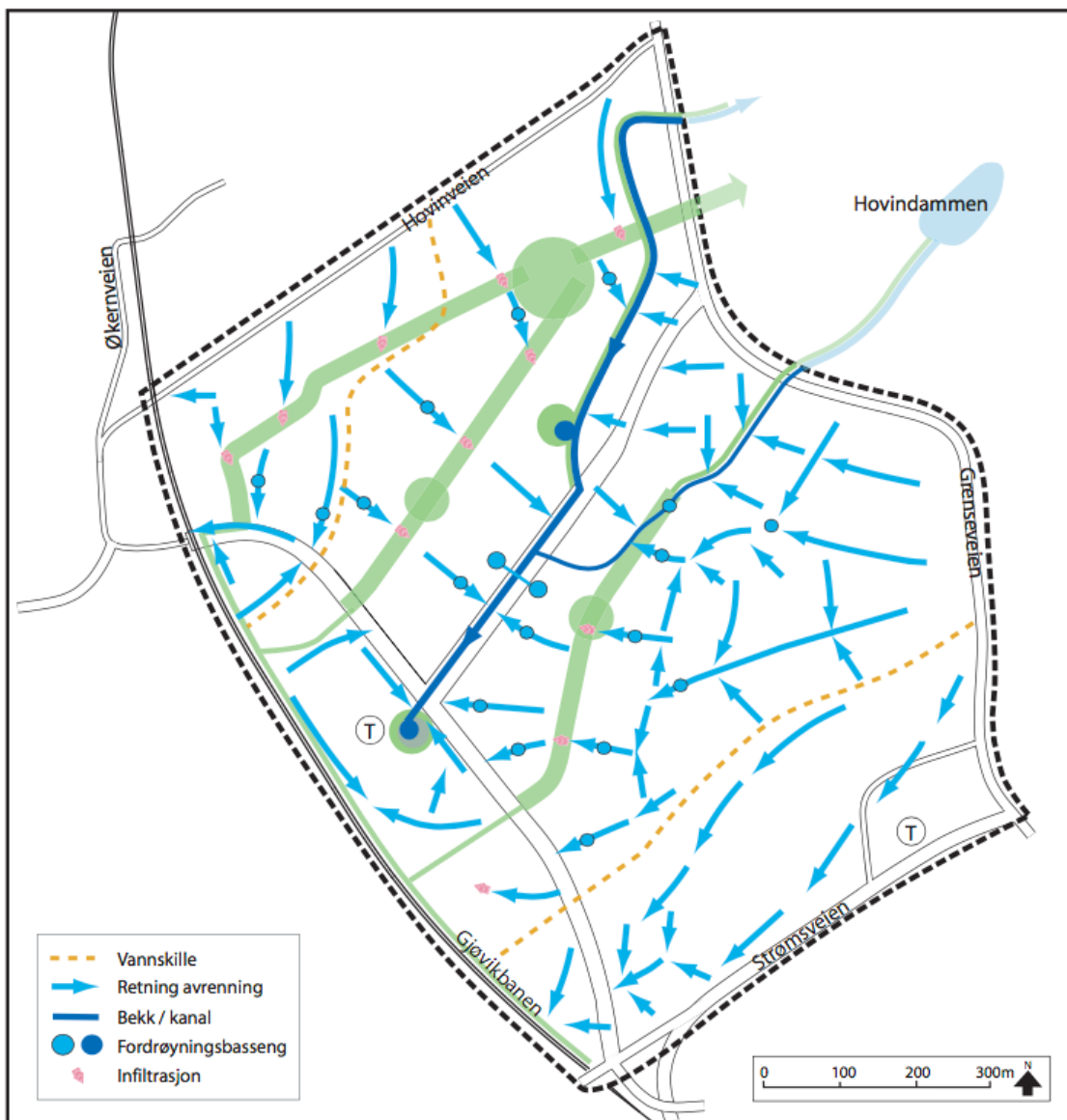
Det ble vedtatt at *”overvann skal håndteres i dagen med avløp til vassdraget, og ikke til kloakksystemet”* da bystyret behandlet planleggingsprogrammet for Ensjø. Regnvann fra tak, plasser, gater og liknende skal samles opp i åpne renner, demmes opp og føres ut i gjenåpnet hovedvassdrag, Hovinbekken, til andre sidevassdrag eller til grøntområder.

Ensjøområdet har en skålformet landskapsform, som gjør at det i utgangspunktet er godt tilrettelagt for å lede store deler av overflatevannet til det sentrale området med den gjenåpnede Hovinbekken. Det kan være billigere å bygge og drifte åpne løsninger enn de mer tradisjonelle lukkede løsningene. VPOR sier videre at åpen overvannsløsning forutsettes håndtert i de enkelte utbyggingsprosjektene.

Ensjø er et område som vil preges av stykkevis og spredt utbygging, både når det kommer til omfang og tidspunkt. Dette vil være en av de store utfordringene ved etablering av åpne overvannsløsninger på Ensjø. Løsningene må være robuste nok til å stå for seg selv, slik at de kan tåle den etappevise utbyggingen knyttet til hvert enkelt utbyggingsområde. I VPOR står det videre at det kan være en aktuell løsning å håndtere overflatevannet med lokal infiltrasjon til grunn i tilfeller der det ikke er mulig å få en tilknytning til samlenettet på

overflaten. Dette kan være fordelaktig av hensyn til grunnvannet, da grunnforholdene på Ensjø består i stor grad av leirgrunn, samt forurensede fyllmasser.

Det skal utarbeides en prinsipplan for håndtering av overvann på Ensjø for å sikre riktig teknisk standard og kvalitet. Denne skal også legge til rette for en bærekraftig helhetsløsning. Det er Vann- og avløpsetaten i samarbeid med berørte kommunale etater og utbyggere som utarbeider planen. Det er viktig å vise hvordan åpne løsninger for overvannshåndtering kan forbedre områdets kvalitet, uten å gå ut over økonomisk gunstige rammer. Kostnadsberegningen for overvannshåndtering inngår ikke i usikkerhetsanalysen.



Figur 19: Illustrert forslag til overvannshåndtering gjennom åpne vassdrag og infiltrasjon i grunnen (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 46).

5.1.2.4 Skoler og barnehager

Skoler

Det forutsettes to tomter til skoler i planleggingsprogrammet. Disse er på Teglværkstomta som ligger rett nord for planområdet, og i Fyrstikkalléen 21. Her sier VPOR at det pågår planarbeid med hensikt å bygge skole på begge tomtene. På Teglværkstomta planlegges en barne- og ungdomsskole med plass til rundt 800 elever, mens i Fyrstikkalléen 21 planlegges det en ungdoms- og videregående skole som vil ha plass til rundt 850 elever.



Figur 20: Plassering av skoler i transformasjonsområdet (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 47).

Barnehager

I et brev av 18.10.2004 uttaler Byrådsavdeling for byutvikling at det skal vurderes innpasset barnehage i alle reguleringsplaner der det planlegges mer enn 100 boliger. Det må etableres barnehage for hver 600. bolig. Dette tilsier at det på Ensjø, med 5 000-7 000 boliger, må etableres mellom 7 og 10 barnehager, hvorav det kan være flere som har mer enn fire avdelinger.

Av VPOR fremgår det at det er ønskelig med lokalisering av barnehagene inntil grøntdragene. Det er positivt om utearealene ligger inntil grøntområder, eller eventuelt er innpasset i skolene. En barnehage med 4 avdelinger vil normalt trenge et samlet areal på 2 000-3 000 m². Den nøyaktige plasseringen av barnehagene vil avgjøres i de enkelte reguleringsplanene. Det er ønsket at det er sambruk mellom barnehagenes uteareal og andre offentlige områder. Etablering av barnehager og skoler er kommunens ansvar, og det er ikke gjort utregninger på dette i usikkerhetsanalysen.



Figur 21: Kartet viser overordnet hvor barnehagene på Ensjøområdet bør lokaliseres. De bør fordeles jevnt utover og ligge i tilknytning til grøntområder (Plan- og bygningsetaten 2006, s. 47).

5.1.2.5 Oppfølging og regulering

Det offentlige rom, slik det er beskrevet i VPOR, skal så langt det lar seg gjøre avklares reguleringsmessig gjennom innsendte reguleringsplanforslag fra private utbyggere på området, som behandles av kommunen. Tilliggende deler av det offentlige rom bør så langt det er mulig inkluderes i reguleringsplanene for de ulike områdene, og bør i størst mulig grad reguleres til offentlige formål. Gjennom reguleringsplanene skal det også utarbeides rekkefølgebestemmelser som sikrer at det offentlige rom og infrastrukturtiltak blir utbygget med riktig rekkefølge og takt i forhold til den ytterlige utbyggingen på området. Dette følges opp gjennom utbyggingsavtaler mellom Oslo kommune og utbyggerne. Utbyggingsavtalene sikrer på denne måten at utbyggerne gjennom sine prosjekter bidrar til realisering av opparbeiding av infrastrukturtiltak som står i forhold til deres andel av det offentlige rom på Ensjø. Realiseringen av offentlige rom kan i de tilfeller det er hensiktsmessig opparbeides av

utbyggerne selv. Utover dette betales det kontantbidrag til kommunen. I alle innsendte planer skal det avklares om det er tilstrekkelig skole- og barnehagekapasitet, men det er kommunen som er ansvarlig for etablering av slik infrastruktur. VPOR er ikke et juridisk bindende plandokument, men skal fungere som retningsgivende for behandling av innsendte reguleringsplaner og byggesaker.

5.1.3 Kostnadsusikkerhet

Det er knyttet usikkerhet til de beregnede kostnadene hvert tiltak utløser. I vedlegg 1 er det en oversikt over hvilke tiltak som var gjennomført og hvilke tiltak som var planlagt ved utarbeidelsestidspunktet for usikkerhetsanalysen. Analysen tar utgangspunkt i fire ulike kostnadsperspektiv; minimum, sannsynlig, maksimum og middelvei, se vedlegg 1

Denne analysen er tilknyttet en rekke usikkerhetsfaktorer som både kan være forutsigbare og uforutsigbare, interne eller eksterne. Det kan også være tekniske forhold som kan påvirke gjennomføringen av prosjektet. Det knyttes spesielt usikkerhetsfaktorer til den kommunale gjennomføringsorganisasjonen som beskrevet på side 35. Koordinering blir her påpekt som en spesielt stor utfordring. Dette fordi prosjektet har et høyt antall involverte aktører og prosjektinteressenter. Utover dette er det også ulike offentlige etater involvert, samt grunneiere innen prosjektområdet. Utbyggingens varighet påpekes også som en usikkerhetsfaktor, da prosjektgjennomføringen vil foregå over lang tid. Dette kan medvirke til utfordringer knyttet til kontinuitet i utbyggingen. Prosjektet er svært komplekst og det knyttes derfor ytterligere usikkerhet til koordinering og kommunikasjon mellom de involverte partene.

Utover dette er det også knyttet usikkerhet til omfanget, kvaliteten og løsningsvalgene på infrastrukturtiltakene. Disse tre faktorene kan ha en høy grad av påvirkning på kostnadsnivået. I VPOR er det beskrevet hvilken kvalitet tiltakene skal ha, men her er det tolkningsrom hvilket kan medføre en korrigert sluttkostnad for prosjektet.

Totalt for området er det over 50 tiltak som skal gjennomføres i rekkefølge. Ved en eventuell forsinkelse på enkelte tiltak, kan dette medføre at andre tiltak senere i rekkefølgen også bli

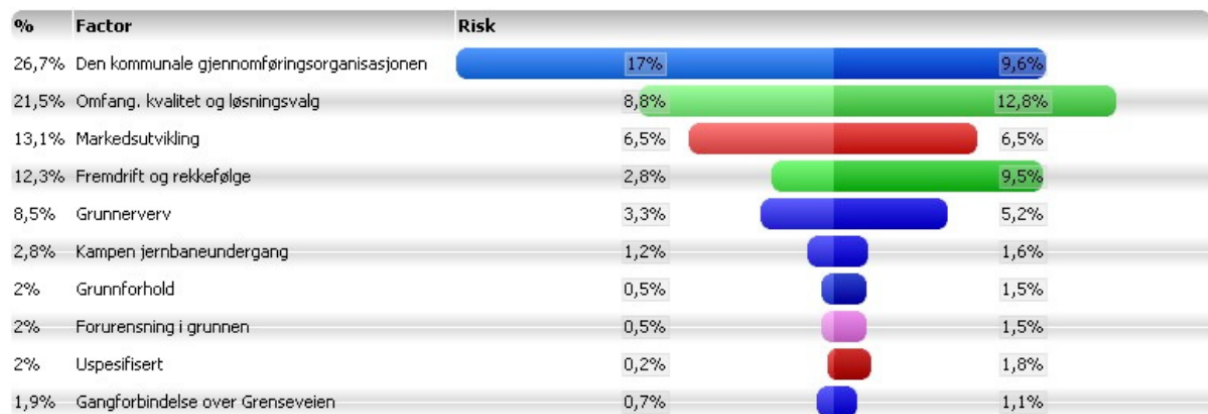
forsinket. Forsinkede tiltak er spesielt knyttet til manglende finansiering blant grunneiere eller utbyggere.

Markedsutviklingen er også en usikkerhetsfaktor som analysen tar opp. Med prosjektets varighet på 10-25 år, vil dette utjevne effekten av markedsusikkerhet. Markedet er konjunkturavhengig, men en tidsperiode på opptil 25 år vil bidra til å utjevne effekten av dette. For utbyggerens del er det derimot knyttet markedsusikkerhet til utarbeidelse av tiltakene. Utbyggingsavtalene inneholder i flere tilfeller en 18 måneders frist for innbetaling av kontantbidrag, arealoverføring og ferdigstilt tiltak. På grunn av tidsfristen har utbyggerne liten fleksibilitet for igangsettelse av tiltak.

Uidentifiserbare kostnader og andre elementer som kan dukke opp gjennom prosjektet er en reell risiko. Dette er svært vanskelig å ta høyde for og kan være utslagsgivende på sluttkostnaden for prosjektet. Det kan eksempelvis være kostnader som er glemt fra kalkylene eller liknende.

Grunnforhold er også en risikofaktor som ble hensyntatt i analysen. Det ble derfor utarbeidet en massehåndteringsplan med oversikt over leirmasser og grunnfjell. Forurensning i grunnen er også en del av dette og det er derfor foretatt kartlegginger. Funnene i kartleggingen var at noe kunne håndteres på stedet og annet måtte transporteres bort.

Politisk påvirkning kan også ha en effekt på prosjektets kostnader. Ettersom prosjektet har en varighet på mellom 10 og 25 år, vil det være skiftende politiske føringer som kan ha påvirkningskraft. Instanser med innsigelsesmyndighet vil også kunne fremme innsigelser og påføre enkelte krav som prosjektet må innfri.



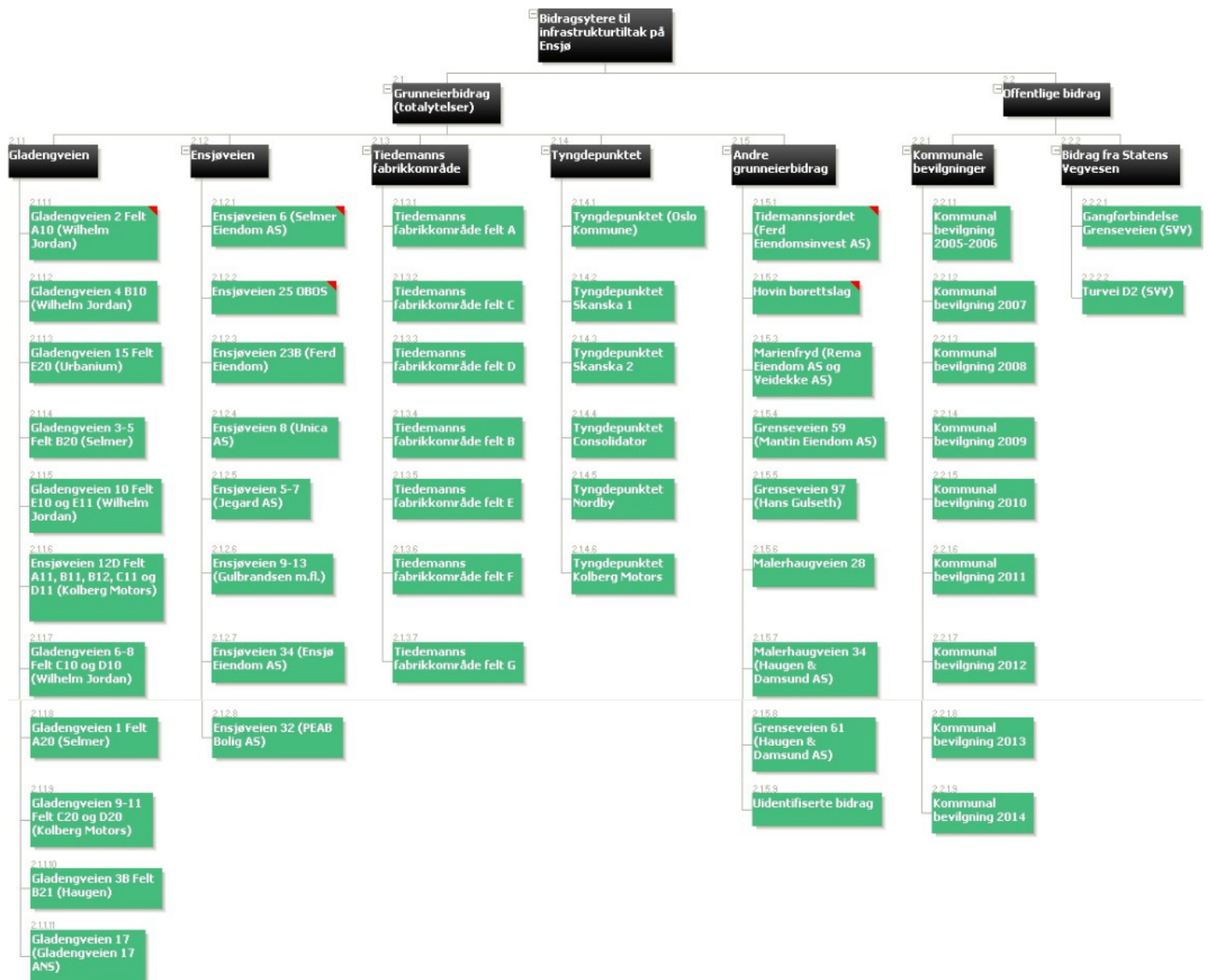
Figur 22: Figuren over viser en rangering av usikkerhetsfaktorenes og kostnadsberegningenes bidrag til den total utsikkerheten til kostnadene i prosjektet (Holte Consulting 2010, s. 43).

På bakgrunn av analysen ble det anbefalt en styringsramme på ca. kr 969 000 000 og en kostnadsramme på kr 1 050 000 000.

I vedlegg 2 er prosjektkostnadene fordelt på hvert enkelt tiltak inkludert virkningen av usikkerhetsfaktorene. Påvirkningen av usikkerhetsfaktorene økes totalt med kr 50 000 000, og totalsummen øker derfor fra ca. kr 650 000 000 til ca. kr 700 000 000, se vedlegg 2.

Tiltakene som beskrevet i VPOR skal bekostes gjennom bidrag fra følgende aktører:

- Grunneiere
- Utbyggere
- Oslo kommune
- Statens Vegvesen



Figur 23: Figuren viser bidragene, fordelt på private og offentlige bidrag (Holte Consulting 2010, s. 48).

Bidragene til tiltak finansieres i all hovedsak gjennom private grunneiere og utbyggere. Det er derfor knyttet usikkerhet til dette, hvor den totale summen for bidrag er på kr 947 000 000. Analysen peker på en 50 % sannsynlighet for at prosjektet mottar hele summen. Usikkerheten er spesielt sammenhengende med omfanget av gjennomføringen, som har en risiko på 23 %.



Figur 24: Pareto diagram med de største bidragsikkerhetene (Holte Consulting 2010, s. 50).

De største utfordringene ved gjennomføringen av transformasjonen er knyttet spesielt til reguleringsprosessen. I en reguleringsprosess foretas det både større og mindre endringer, hvilket kan gjøre at omfanget av prosjektet enten kan øke eller minke.

5.2 Gjennomføring av finansiering av infrastruktur

Bakgrunnen for arbeidet vedrørende reguleringsplaner er planleggingsprogrammet som ble ferdigstilt i 2004. Gjennom planleggingsprogrammet ble det utarbeidet en strategisk arealplan for området med hensikt på å legge føringer for en hensiktsmessig bystruktur og fortetting. Arealplanen tilhørende planleggingsprogrammet skapte behov for en betydelig utvikling av infrastruktur og offentlig rom (Plan- og bygningsetaten 2002). Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune fikk derfor i oppdrag å utarbeide en veiledende plan for offentlig rom og den blågrønne strukturen på Ensjø. VPOR satt rammebetingelsene og retningslinjer for utviklingen av det offentlig rom. Utarbeidelsen av reguleringsplaner ble dermed gjort med utgangspunkt i både planprogrammet og VPOR.

Området omfatter i dag et stort antall reguleringsplaner fordelt på et område med en størrelse på omtrent 810 000 m², hvorav 540 000 m² utgjør utbyggingsområder. Før omreguleringen av området ble igangsatt var Ensjø hovedsakelig regulert til industri (Plan- og bygningsetaten 2002). Tomte- og eierstrukturen var av en svært kompleks grad da denne var omfattet av et høyt antall grunneiere og tomter. Dette ble delvis løst gjennom grunnnerverv og forhandlinger gjort av både kommunen og grunneiere/utbyggere.

Ansvar for omregulering av Ensjø var og er todelt. Kommunens oppgave var å omregulere Gladenggata, Ensjøgata, Tiedemannsparken, samt det sentrale Tyngdepunktet ved T-banestasjonen. Det ble lagt opp til en forventning om at utbyggere i stor grad skulle regulere det offentlige rom i forbindelse med byggeprosjekter, hvilket innebærer blant annet gater, plasser, parker, lokale gang-/sykkelveier og deler av grøntdrag. I de større områdene har flere grunneiere gått sammen om et reguleringsplanforslag. Dette gjelder blant annet ved reguleringsplanen tilhørende Gladenga, samt Tyngdepunktet. EBY og grunneiere samarbeidet om planen for Tyngdepunktet.

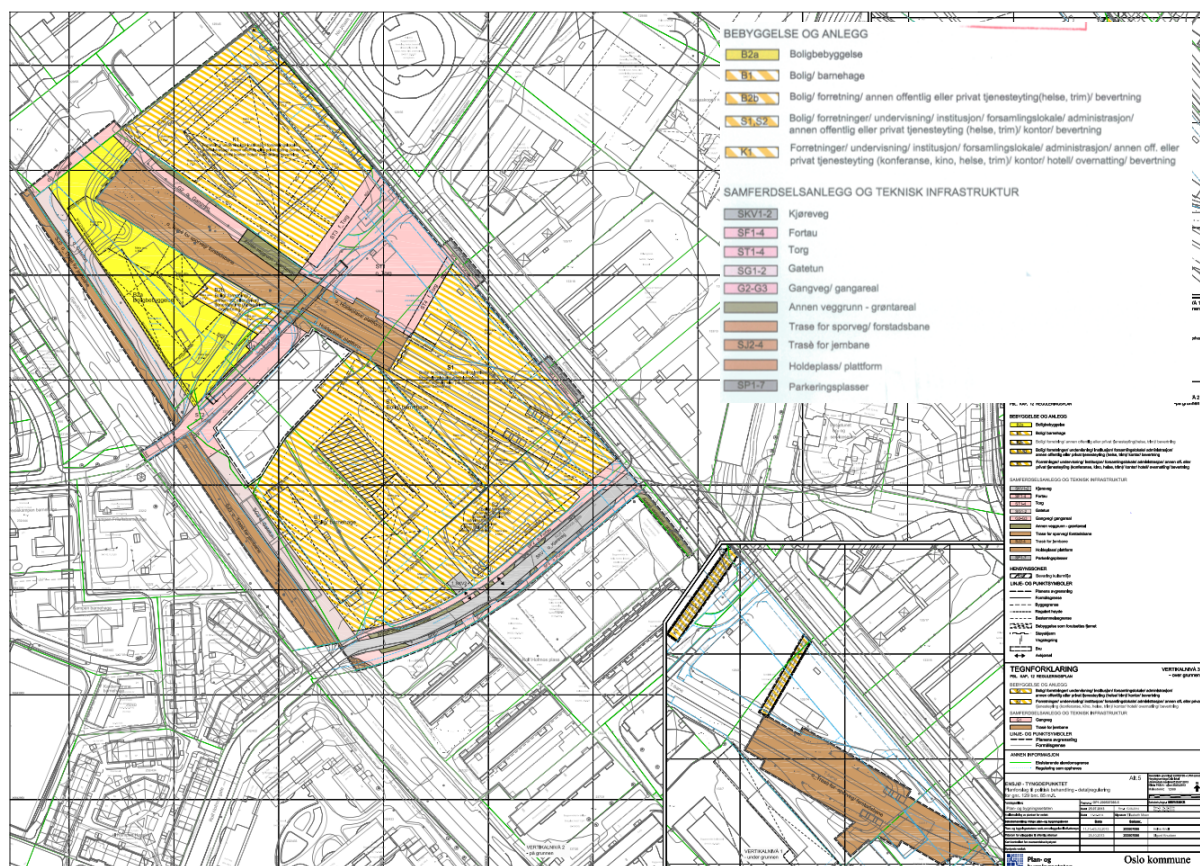
De videre underkapitlene er i sin helhet bygd opp av relevant informasjon om finansieringen av infrastruktur vi har trukket ut av de ulike utbyggingsavtalene, samt at vi har sett på de tilhørende reguleringsplanene.

5.2.1 Tyngdepunktet

Reguleringsplanen S-4858 ble vedtatt 23.09.2015 og er gjeldende for Tyngdepunktet på Ensjø. Planen er en detaljplan hvor EBY er tiltakshaver, mens Norconsult var forslagsstiller. Den totale størrelsen på planområdet er 90 450 m² BRA. Reguleringsplanen omregulerer området til boligformål, næringsformål og allmenntillegget formål, samt samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur for jernbane, gangvei og kjørevei. Deler av området er også regulert til torg og grøntareal (Plan- og bygningsetaten 2015a).

Ensjøveien 19 m. fl.

Skanska er en av grunneierne på området kalt Tyngdepunktet. I utbyggingsavtale om Ensjøveien 19 m. fl. inngått mellom Skanska og Oslo kommune fremgår det at det skal ytes et totalt anleggsbidrag til opparbeidelse av offentlige arealer tilsvarende kr 1 535 per m² BRA, som totalt utgjør kr 31 000 000.



Figur 25: Reguleringsplan for Tyngdepunktet (Plan- og bygningsetaten 2015a).

Anleggsbidraget ytes i all hovedsak av kontantbidrag der dette bidraget er på kr 1 483 per m² BRA, og summerer seg til kr 30 000 000. Tiltakene Oslo kommune skal gjennomføre mot kontantbidragene fra Skanska er Felt ST1, deler av Felt ST2, Felt G1, Rolf Hofmoes gate innenfor planområdet og Ensjøveien på strekningen fra Rolf Hofmoes gate i sørvest til friområde-park i nordvest.

Realytelsen her er et allment tilgjengelig privat tiltak, Felt ST4-torg, som er verdsatt til ca. kr 1 000 000, og gir en pris på kr 52 per m² BRA.

Reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser fremgår av reguleringsplanen § 7. Av bestemmelsene i § 7 er følgende en del av utbyggingsavtalen:

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- *Felt ST1 –Kontantbidrag*
- *Felt ST2 –Kontantbidrag*
- *Felt ST4 – Realytelse*
- *Felt G1 –Kontantbidrag*
- *”Rolf Hofmos gate innenfor planområdet (felt SKV1) inkludert felt SF2 og SF3, SP2 – SP5 og annen veggrunn/grøntareal rundt.” – Kontantbidrag*
- *”Ensjøveien på strekningen fra Rolf Hofmos gate i sørvest til friområde/park (innregulert i reguleringsplan S-4420 vedtatt 17.12.2008) i nordvest.” – Kontantbidrag*
- *”Stengning av Skedsmogata med bom som vist på plankartet.” – Kontantbidrag*

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak på felt B1, B2, S1, S2 og/eller K1 skal overnevnte tiltak være sikret opparbeidet, eller opparbeidet i henhold til gjeldende regulering. Tiltakene ansees å være sikret for byggetiltaket når kontantbidraget er innbetalt og Oslo kommune har inngått utbyggingsavtaler med andre grunneiere som totalt sett finansierer tiltakene. Det kan også anses sikret dersom det foreligger kommunal bevilgning som del av restfinansieringen.

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2016a)

Skedsmogata 24 m. fl.

Utbyggingsavtalen her gjelder gjennomføring av tiltak etter reguleringsplanen for Tyngdepunktet. Det er Skanska som også her er tiltakshaver for Skedsmogata 24 m. fl.

I avtalen fremgår det at Skanska skal yte anleggsbidrag på kr 1 535 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer, noe som summerer seg til totalt kr 44 000 000. Disse bidragene ytes i form av kontantbidrag, realytelser og allment tilgjengelige private tiltak.

Kontantbidraget beregnes ved å trekke fra realytelsene og de private tiltakene fra det totale anleggsbidraget, og utgjør kr 593 per m² BRA, totalt ca. kr 17 000 000. Kontantbidragstiltakene her som Oslo kommune skal gjennomføre er Felt ST1, deler av Felt ST2, Felt G1, Rolf Hofmoes gate innenfor planområdet og Ensjøveien på strekningen fra Rolf Hofmoes gate i sørvest til friområde-park i nordvest.

Realytelsene og de private tiltakene utgjør totalt ca. kr 27 000 000, noe som tilsvarer kr 942 per m² BRA. Realytelsene består av opparbeidelse av deler av Felt ST2 og Felt SG1 og SG2. De private tiltakene omfatter Felt G3 og deler av Søndre tverrforbindelse gjennom Felt B1.

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak på felt B1, B2, S1, S2 og/eller K1 skal følgende tiltak være sikret opparbeidet eller opparbeidet i henhold til gjeldende regulering;

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

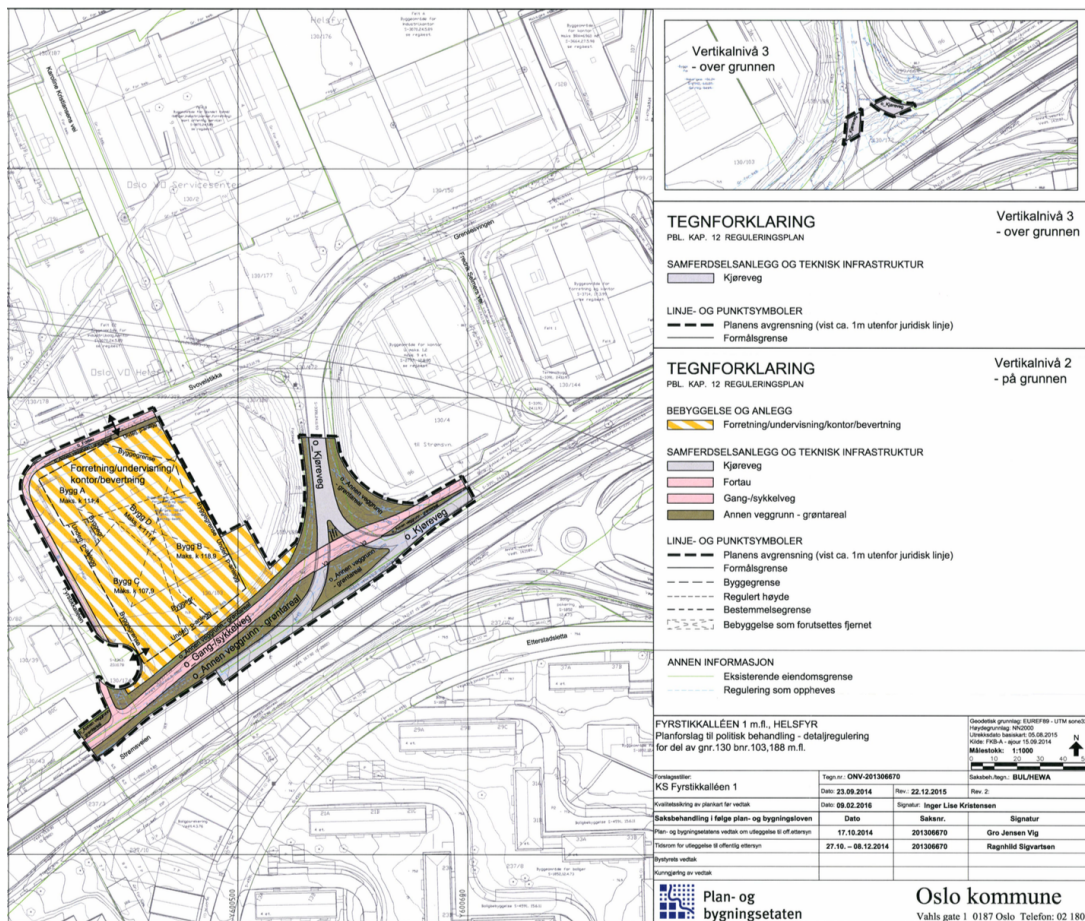
- Felt ST1 - *Kontantbidrag*
- Felt ST2 – *Realytelse og kontantbidrag*
- Felt G1 – *Kontantbidrag*
- *”Rolf Hofmos gate innenfor planområdet (felt SKV1) inkludert felt SF2 og SF3, SP2 – SP5 og annen veggrunn/grøntareal rundt.” – Kontantbidrag*
- *”Ensjøveien på strekningen fra Rolf Hofmos gate i sørvest til friområde-park (innregulert i reguleringsplan S-4420 vedtatt 17.12.2008) i nordvest.” – Kontantbidrag*
- *”Stengning av Skedsmogata med bom som vist på plankartet.” – Realytelse*
- Felt SG1
- Felt SG

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2016c)

Fyrstikkalleen 1

Reguleringsplanen for Fyrstikkalleen 1 har plannavnet S-4917 og ble vedtatt 28.09.2016. Planområdet har en størrelse på 11 890 m² og er regulert til bebyggelse og anlegg, herunder forretning, undervisning, kontor, bevertning, veiareal og gang- og sykkelsti. Hensikten med reguleringsplanen er å bygge tre kontorbygg (Plan- og bygningssetaten 2016).

I utbyggingsavtale med Oslo kommune for Fyrstikkalleen 1, kommer det frem at utbygger Nye Fyrstikkalleen 1 AS skal yte et anleggsbidrag tilsvarende kr 975 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer. Anleggsbidraget ytes i form av realytelser og kontantbidrag. Dette utgjør totalt kr 31 000 000.



Figur 26: Reguleringsplan for Fyrstikkalleen 1 (Plan- og bygningssetaten 2016).

Her består realytelserne i opparbeidelse av fortau og grøntarealer langs Svoelstikka og fortau langs Fyrstikkalleen. Dette er kostnadsberegnet til ca. kr 19 500 000, kr 612 per m² BRA.

Kontantbidraget er på kr 363 per m² BRA, og utgjør dermed ca. kr 11 500 000 av det totale anleggsbidraget. Utbyggers plikt til å betale dette oppstår når det søkes om igangsettingstillatelse. Kontantbidragstiltaket her er nevnt i rekkefølgebestemmelsene § 12.4, Grønnvoll park, som Oslo kommune skal opparbeide mot kontantbidrag. Dette anses å være sikret opparbeidet for dette byggetiltaket da kontantbidraget knyttet til dette byggetrinn er innbetalt, samt at Oslo kommune har inngått utbyggingsavtaler som samlet finansierer hele tiltaket. Rekkefølgebestemmelsene lister opp hvilke tiltak utbygger er ansvarlig for å ha på plass i ulike stadier av prosjektet.

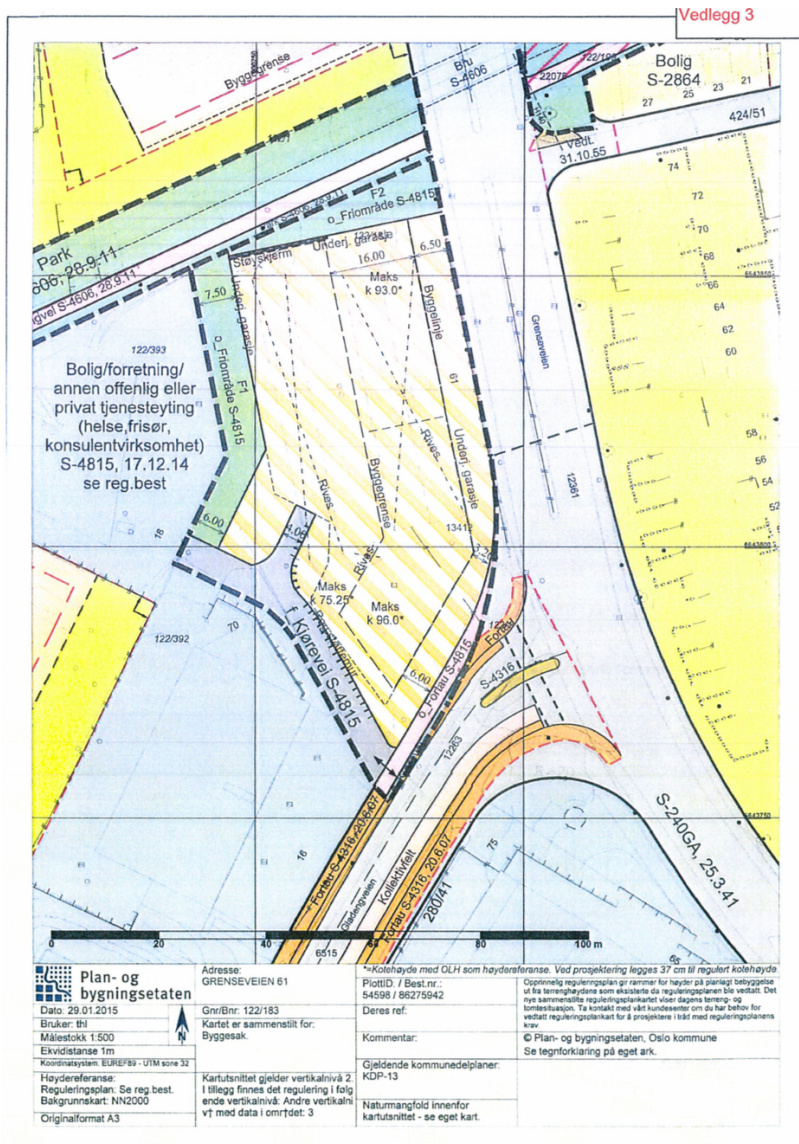
Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- *”§12.1. Før det kan gis midlertidig brukstillatelse for bygg A, skal fortau og grøntareal langs Svoelstikka være opparbeidet som vist på plankartet.” – Realytelse*
- *”§12.2. Før det kan gis midlertidig brukstillatelse for bygg C, skal fortau langs Fyrstikkalleen være opparbeidet som vist på plankartet.” – Realytelse*
- *”§12.4. Før det kan gis igangsettingstillatelse for delområdene A, B, C og D skal Grønnvoll park være sikret opparbeidet.” – Kontantbidrag*

Beløpet på 975 kr per m² BRA ligger noe under det som ellers er vanlig på Ensjø, som har et normalbidrag på 1 300-1 500 kr per m² BRA. Dette skyldes at Fyrstikkalléen 1 ligger innenfor det som i planleggingsprogrammet kalles ”fast struktur”, som innebærer at dagens arealbruk og offentlige rom i hovedsak skal opprettholdes slik de er. Dette gjør at behovet for oppgradering av offentlig infrastruktur er mindre enn ellers på Ensjø. I tillegg ligger Fyrstikkalléen 1 i relativt stor avstand til Grønnvoll park, ca. 350 meter i luftlinje, og har dermed mindre nytte av parken enn andre eiendommer som ligger nærmere. Her kommer forholdsmessighetskravet i plan- og bygningsloven § 17-3 inn, og tilsier at det bør ytes noe lavere bidrag per m² BRA fra eier av Fyrstikkalléen 1 enn ”gjennomsnittsutbyggere” på Ensjø. (Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2016b)

Grenseveien 61

Reguleringsplanen for Grenseveien 61 har plannummer S-4815 og ble vedtatt 17.12.2014. Planområdet har en størrelse på omtrent 4 450 m² og hensikten med planforslaget er boligbygging, samt gjenåpning av Hovinbekken. Reguleringsplanen åpner også for næringsformål, hvilket innebærer helse, frisør og konsulentvirksomhet (Plan- og bygningssetaten 2014c).



Figur 27: Reguleringsplan for Grenseveien 61 (Plan- og bygningssetaten 2014c).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og JM Norge AS. Det framgår av avtalen at utbygger skal yte anleggsbidrag på kr 1 382 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer. Dette blir totalt ca. kr 9 000 000, og anleggsbidraget ytes i form av kontantbidrag og realytelser.

Av dette utgjør kontantbidraget ca. kr 7 500 000, eller kr 1 162 per m² BRA. Kontantbidragstiltakene utbygger skal sikres fremkommer i rekkefølgebestemmelse § 10.1 Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og § 10.3 fortau i Gladengveien, og eventuelt sykkelfelt. Disse ansees som sikret når kontantbidraget er innbetalt, og Oslo kommune har inngått utbyggingsavtaler med andre grunneiere som totalt dekker finansiering av tiltakene. Kontantbidraget må være betalt og på konto hos Oslo kommune før igangsettingstillatelse gis.

Realytelsene er kostnadsberegnet til kr 220 per m² BRA, totalt ca. kr 1 500 000. Realytelsene JM skal prosjektere og opparbeide fremkommer i rekkefølgebestemmelsene § 10.2 Vestre bekke drag F1 innenfor planområdet som friområde, og § 10.4 utvidelse av Tiedemannsparken F2.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- "§ 10.1 lyder som følger:

Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og Grenseveien

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak skal Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og Grenseveien inkludert ny kryssløsning Gladengveien/ Grenseveien være opparbeidet eller sikret opparbeidet." – Kontantbidrag

- "§ 10.2. lyder som følger:

Vestre bekke drag innenfor planområdet

Før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltak skal Vestre bekke drag innenfor planområdet være opparbeidet som friområde. Det skal tilrettelegges for at Hovinbekken i en senere fase kan åpnes gjennom friområde F1." – Realytelse

- "§ 10.3 lyder som følger:

Fortau i Gladengveien (evt og sykkelfelt)

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak skal tilstøtende fortau mot Gladengveien være sikret opparbeidet." – Kontantbidrag

- "§ 10.4 lyder som følger:

Utvidelse av Tiedemannsparken

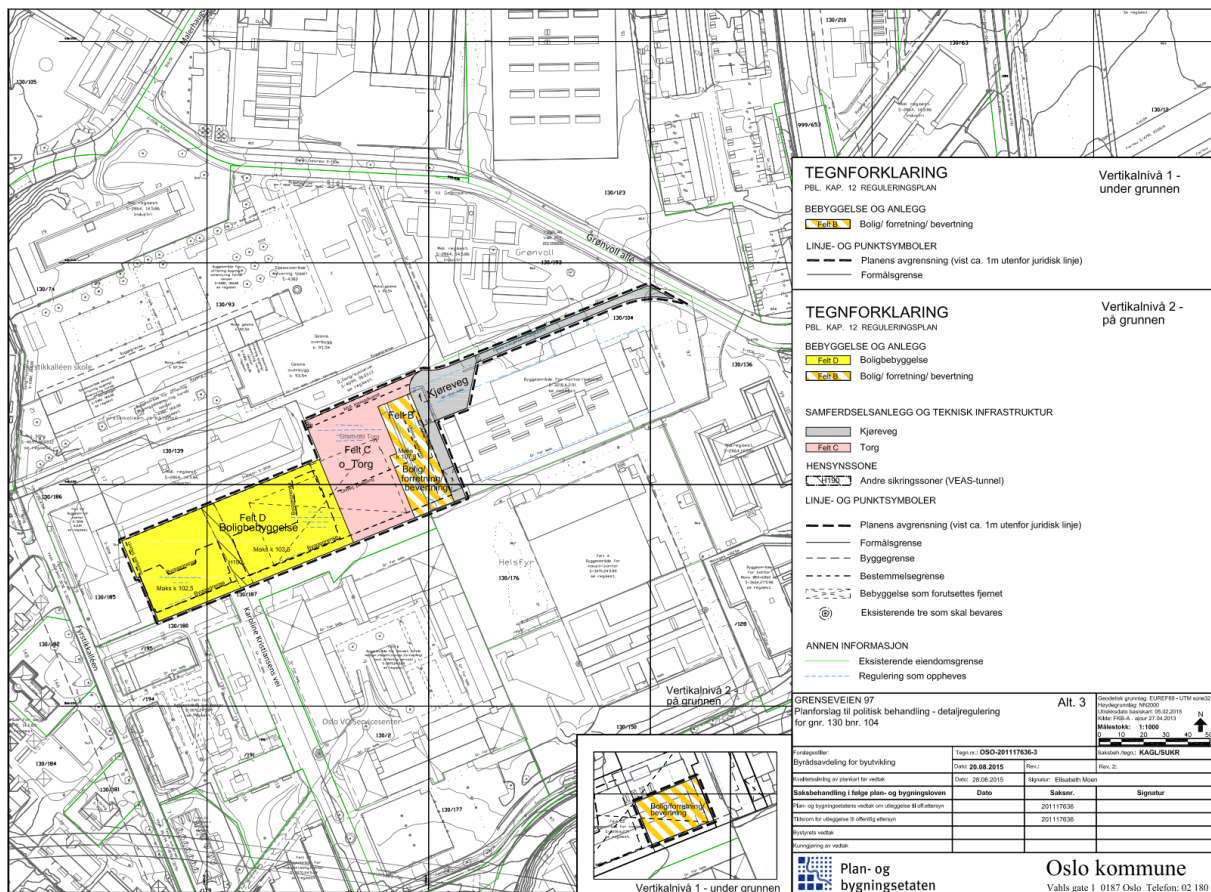
Før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltak skal utvidelse av Tiedemannsparken F2 være opparbeidet." – Realytelse.

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2015a)

Grenseveien 97

Grenseveien 97 omfattes av reguleringsplanen S-4883. Planområdet er på ca. 14 000 m² og er regulert til boligformål, samt forretning/bevertning/undervisning/kontor/industri/vei og torg. Formålene nevnt i planen er fordelt på tre boligbygg (Plan- og bygningsetaten 2015b).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og Grenseveien 97 ANS. Det framgår av avtalen at utbygger skal yte anleggsbidrag på kr 1 300 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer. Dette blir totalt ca. kr 17 000 000 dersom full utbygging i henhold til reguleringsplanen gjennomføres. Anleggsbidraget ytes i form av kontantbidrag og en realytelse.



Figur 28: Reguleringsplan for Grenseveien 97 (Plan- og bygningsetaten 2015b).

Av dette utgjør kontantbidraget ca. kr 9 000 000, eller kr 691 per m² BRA. Tiltaket utbygger skal sikre opparbeidelse gjennom kontantbidrag til Oslo kommune fremkommer i rekkefølgebestemmelse § 7.4 Sentral tverrforbindelse mellom Malerhaugveien og Grønnvoll allé. Disse ansees som sikret når kontantbidraget er innbetalt, og Oslo kommune har inngått utbyggingsavtaler med andre grunneiere som totalt dekker finansiering av tiltakene.

Kontantbidraget må være betalt og på konto hos Oslo kommune før igangsettingstillatelse gis.

Realytelsene er kostnadsberegnet til kr 609 per m² BRA, totalt ca. kr 8 000 000. Realytelsen Grensenveien 97 ANS skal opparbeide er fremkommer i rekkefølgebestemmelsene § 7.1 offentlig torg felt C, Grønnvoll plass. Dette må være opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltak for felt B eller felt D.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- "§ 7.1 Torg

Før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltaket for felt B eller felt D, skal torg felt C, være opparbeidet. Opparbeidelse må være i henhold til gjeldende regulering og godkjent byggeplan." – Realytelse

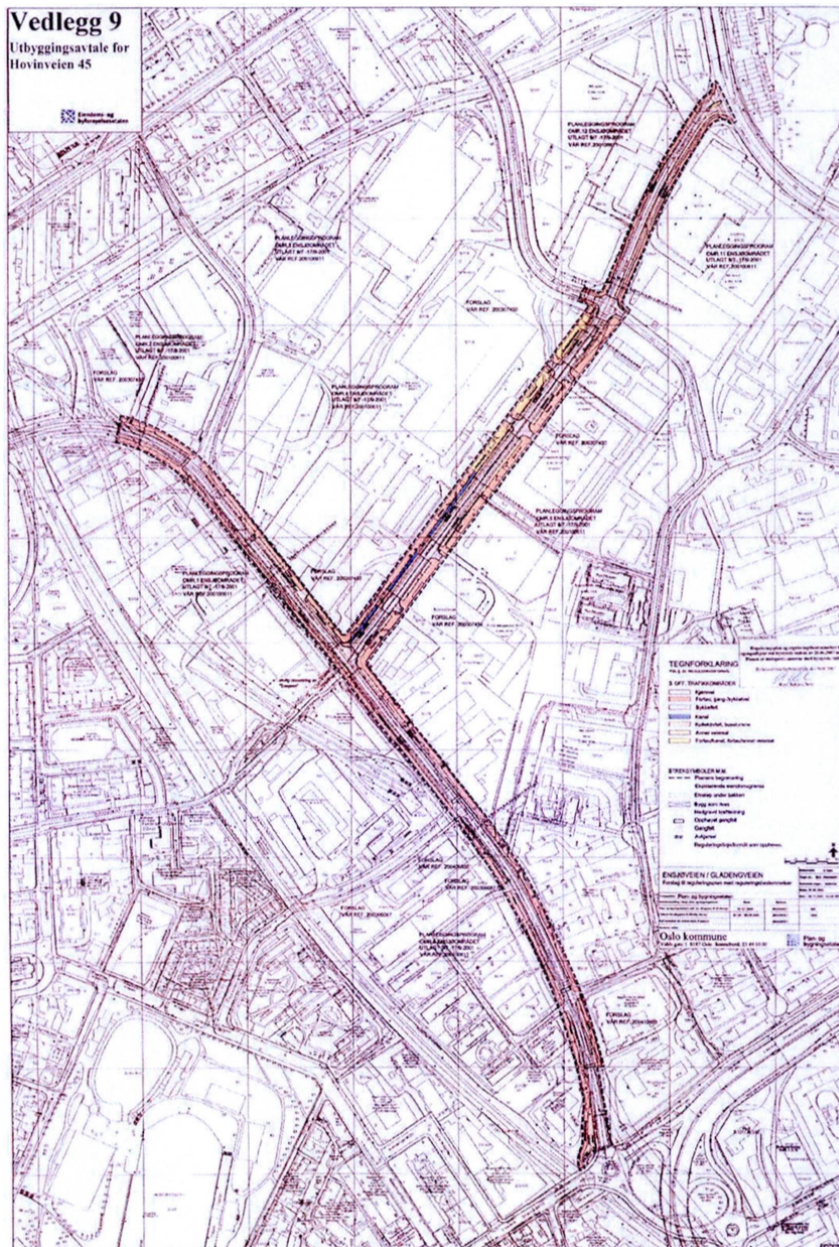
- "§ 7.4 Sentral tverrforbindelse mellom Malerhaugveien og Grønnvoll allé.

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak i reguleringsplanen, skal Sentral tverrforbindelse mellom Malerhaugveien i vest og Grønnvoll allé i øst være sikret opparbeidet." - Kontantbidrag

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2015b)

Hovinveien 45

Reguleringsplanen S-4761 ble vedtatt 05.03.2014. Tiltakshaver var JM Norge AS og planområdet har en størrelse på 6 750 m². Området er regulert til boligformål, samt kombinert bebyggelse og anleggsformål (Plan- og bygningsetaten 2014b).



Figur 29: Reguleringsplan for Hovinveien 45 (Plan- og bygningsetaten 2014b).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og JM Norge AS. Det fremgår av avtalen at utbygger skal yte anleggsbidrag på kr 1 358 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer. Dette blir totalt ca. kr 11 500 000. Anleggsbidraget ytes i form av kontantbidrag og en realytelse.

Av dette utgjør kontantbidraget ca. kr 4 200 000, eller kr 492 per m² BRA. Tiltakene utbygger skal sikre opparbeidelse gjennom kontantbidrag til Oslo kommune fremkommer i rekkefølgebestemmelse § 12.2 Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og Grenseveien. Dette ansees som sikret når kontantbidraget er innbetalt, og Oslo kommune har inngått utbyggingsavtaler med andre grunneiere som totalt dekker finansiering av tiltakene. Kontantbidraget må være betalt og på konto hos Oslo kommune før igangsettingstillatelse gis.

Realytelsene er kostnadsberegnet til kr 866 per m² BRA, totalt i underkant av kr 7 400 000. Realytelsene JM skal prosjektere og opparbeide fremkommer i rekkefølgebestemmelsene § 12.1 Vestre bekke drag gjennom planområdet, og § 12.4 Fortau i Hovinveien/Grenseveien.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- "§ 12.1. lyder som følger:

Vestre bekke drag gjennom planområdet

Før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltak skal Vestre bekke drag (med Hovinbakk i dagen) gjennom planområdet være opparbeidet (i hht godkjent byggeplan). Det må eventuelt foreligge bekreftelse fra Vann- og avløpsetaten dersom bekken likevel ikke skal sikres opparbeidet." – Realytelse

- "§ 12.2 .Lyder som følger:

Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og Grenseveien

Før det gis midlertidig brukstillatelse skal Gladengveien mellom Bertrand Narvesens vei og Grenseveien være opparbeidet eller sikret opparbeidet." – Kontantbidrag

- "§ 12.4. lyder som følger:

Fortau i Hovinveien/Grenseveien

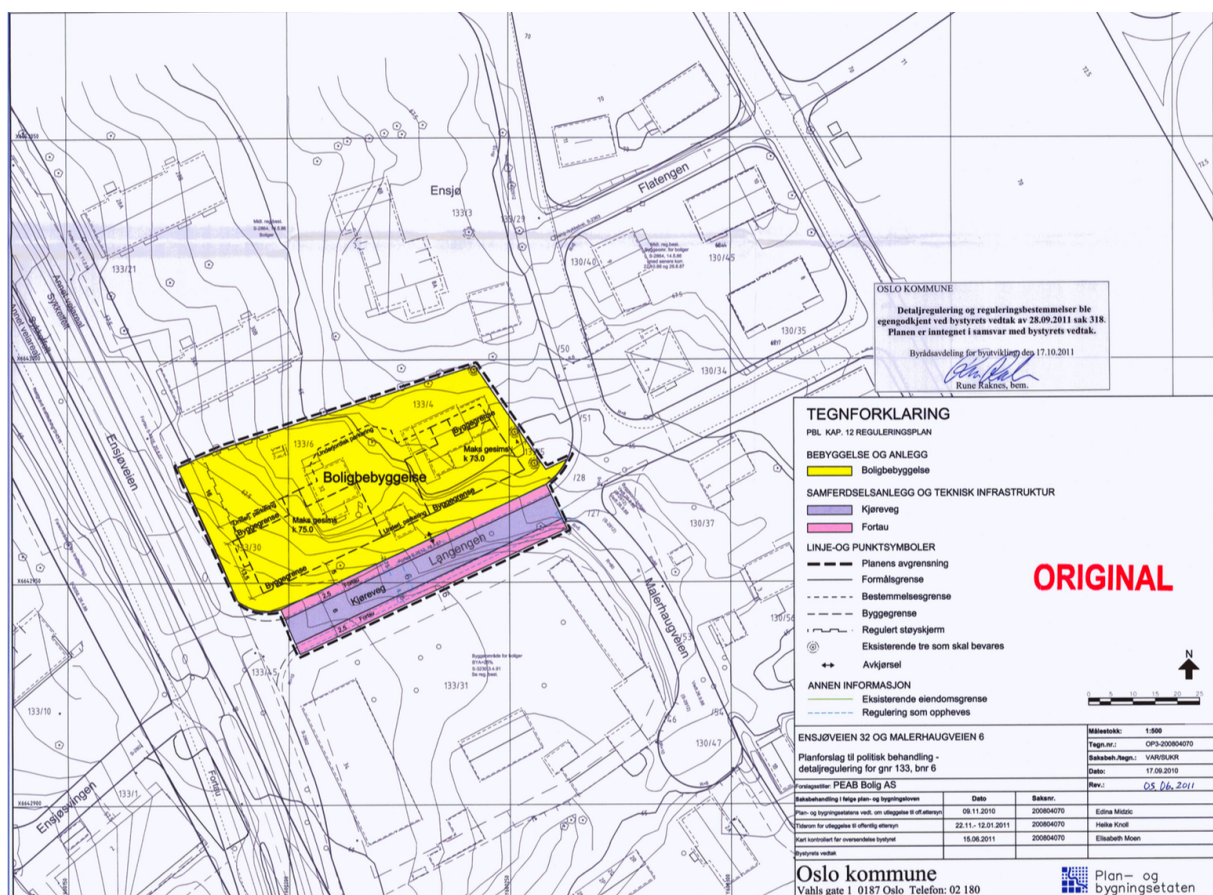
Før det gis midlertidig brukstillatelse for næringsarealene skal tilstøtende fortau mot Hovinveien og Grenseveien være opparbeidet (iht. godkjent byggeplan). "– Realytelse

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2014)

Ensjøveien 32 og Malerhaugveien 6

Ensjøveien 32 og Malerhaugveien 6 omfattes av reguleringsplan S-4610, hvor planområdet har en størrelse på 3 300 m². Reguleringsplanen regulerer eiendommen til boligformål inkludert samferdselsanlegg og teknisk infrastruktur (Plan- og bygningsetaten 2011).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og Malerhaug Park AS. Det framgår av avtalen at utbygger skal yte anleggsbidrag på kr 1 300 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer. Dette blir totalt ca. kr 2 860 000, og anleggsbidraget ytes i form av et kontantbidrag og en realytelse.



Figur 30: Reguleringsplan for Ensjøveien 32 og Malerhaugveien 6 (Plan- og bygningsetaten 2011).

Av dette utgjør kontantbidraget ca. kr 456 924, eller kr 208 per m² BRA. Kontantbidraget skal i sin helhet brukes til å opparbeide gjenstående arbeider i Ensjøveien. Dette framkommer i rekkefølgebestemmelsene § 12 første ledd. Ensjøveien er i stor grad allerede opparbeidet da denne avtalen inngås. Oslo kommune har forpliktet seg til å starte opparbeidelsen av resterende del av Ensjøveien innen 18 måneder etter fullfinansiert tiltak, noe som betyr at

kontantbidraget etter denne og øvrige utbyggingsavtaler må være innbetalt før denne fristen begynner å løpe.

Realytelsene er kostnadsberegnet til kr 1 072 per m² BRA, totalt kr 2 403 076. Realytelsen Malerhaug Park AS skal prosjektere og opparbeide fremkommer i rekkefølgebestemmelsene § 12 annet ledd, og består av opparbeidelse av Leangveien med fortau på strekningen fra Ensjøveien til kryss mot Malerhaugveien.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- "§ 12, første ledd:

Før det gis igangsettingstillatelse for byggetiltak skal Ensjøveien fra kryss mot Strømsveien til kryss mot Rolf Hofmos gate være ferdig opparbeidet eller sikret opparbeidet i henhold til gjeldende regulering." – Kontantbidrag

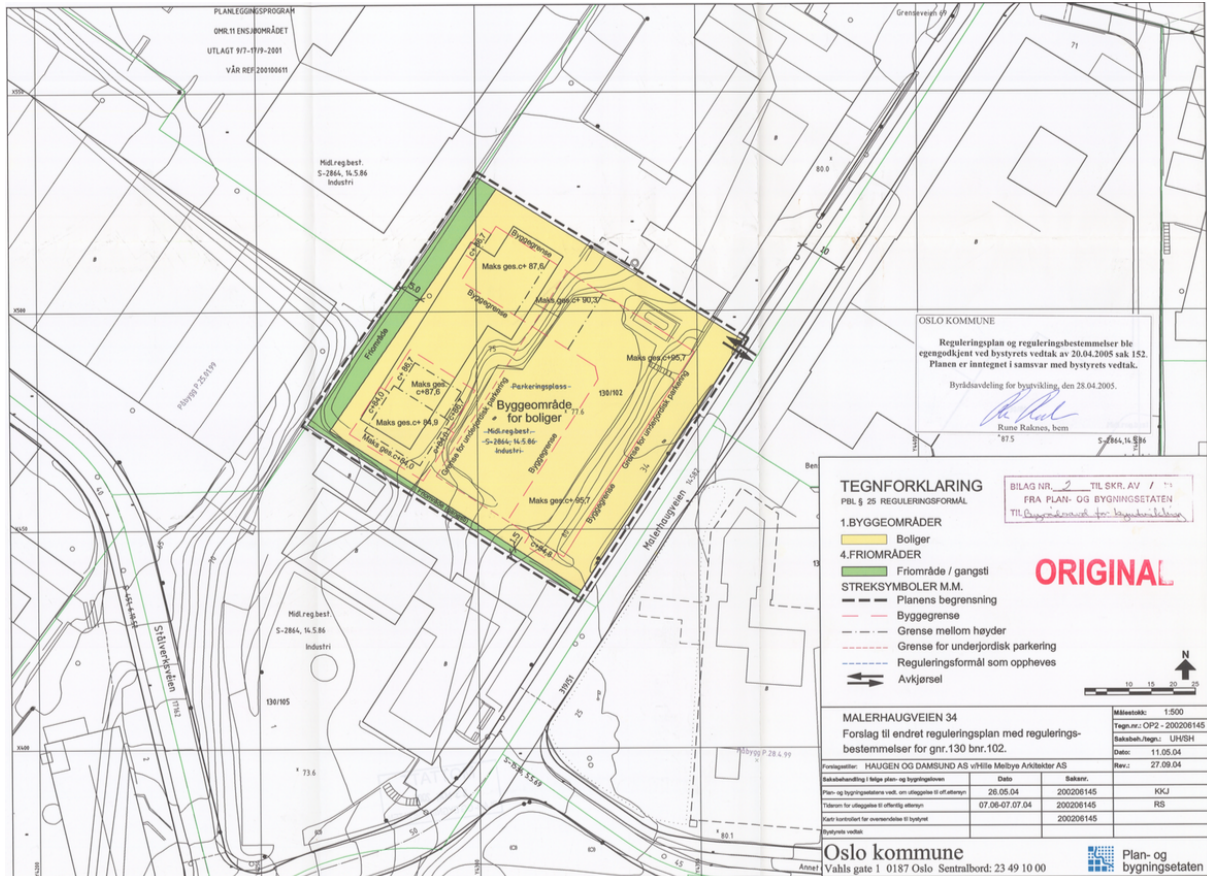
- "§ 12, annet ledd:

Før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltak skal kjøreveg og fortau (Langengen) innenfor planområdet være opparbeidet i henhold til gjeldende regulering." – Realytelse

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2013)

Malerhaugveien 34

Reguleringsplanen S-4140 ble vedtatt 20.04.2005 og ble fremmet av Haugen og Damsund ved Hilde Melbye Arkitektkontor AS. Planområdet er på 5 000 m², og området er regulert til boligformål og friområde i form av gangsti (Plan- og bygningsetaten 2005a).



Figur 31: Reguleringsplan for Malerhaugveien 34 (Plan- og bygningsetaten 2005a).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og JM Norge AS. Det framgår av avtalen at utbygger skal yte anleggsbidrag på kr 1 221 per m² BRA til opparbeidelse av offentlige arealer. Dette blir totalt ca. kr 9 000 000, og anleggsbidraget ytes i form av et kontantbidrag og en realytelse.

Av dette utgjør kontantbidraget i overkant av kr 8 000 000, eller kr 1 105 per m² BRA. Kontantbidraget skal i sin helhet brukes til å opparbeide Gladengveien. Dette framkommer i reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser § 13 fjerde punktum. For dette byggetrinnet ansees rekkefølgebestemmelsen som sikret når kontantbidraget tilknyttet byggetrinnet er betalt til kommunen. Oslo kommune vil så på et senere tidspunkt stå for den fysiske opparbeidelsen av tiltaket.

Realytelsene er kostnadsberegnet til i underkant av kr 1 000 000 per m². Realytelsen i denne avtalen består i å opparbeide friområde inkludert gangsti, og fremkommer i rekkefølgebestemmelsene § 13 tredje punktum.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- "§ 13, 1. og 2. punktum

Før det gis midlertidig brukstillatelse skal skolemyndigheten ha redegjort for status som dokumenterer at skolekapasiteten for området er tilfredsstillende. Dersom skolekapasiteten ikke er tilfredsstillende skal en utvidelse av kapasiteten være sikret." – Sosial infrastruktur utenfor utbyggingsavtalen

- "§ 13, 3. punktum

Før det gis midlertidig brukstillatelse skal friområdet inklusive gangsti være opparbeidet til en standard som kommunen skal godkjenne." – Realytelse

- "§ 13, 4. punktum

Før det gis midlertidig brukstillatelse skal Gladengveien være opparbeidet eller sikret opparbeidet." – Kontantbidrag

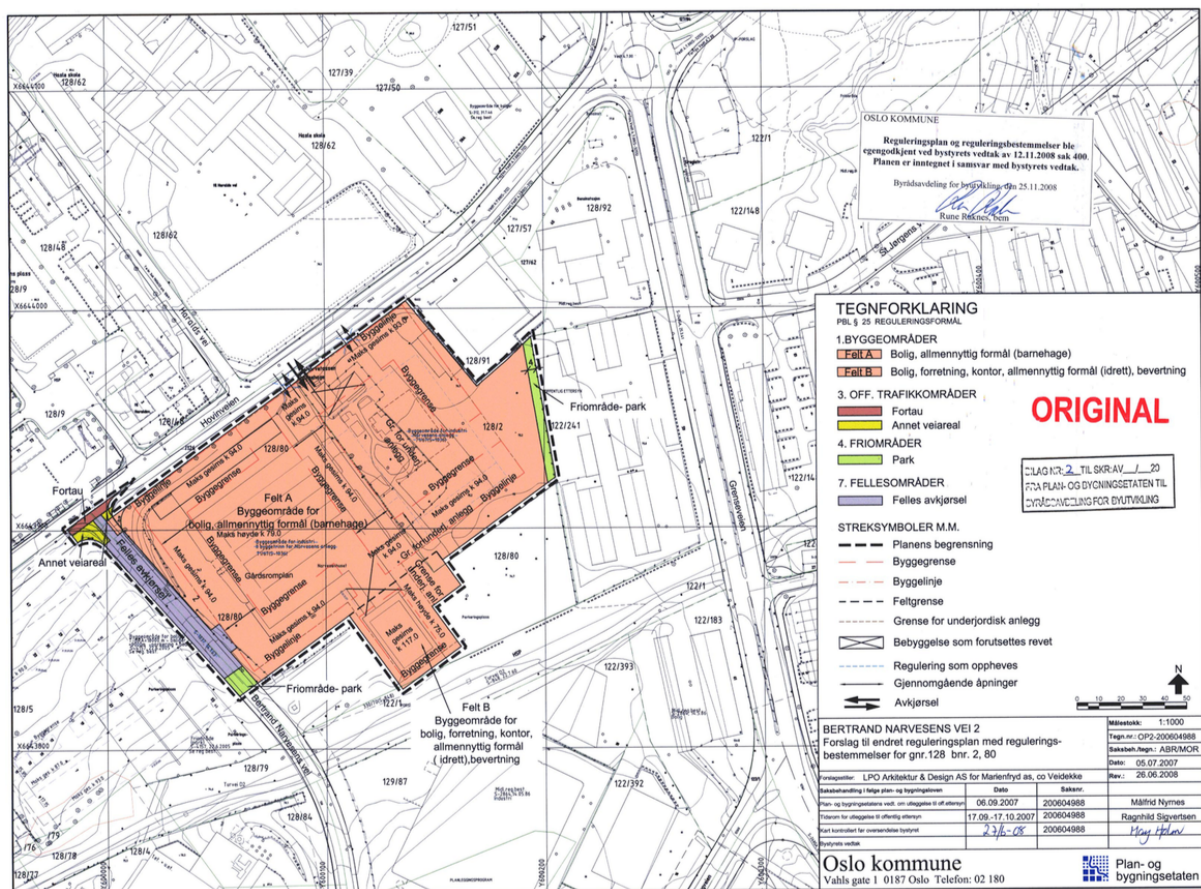
Reguleringsplanens rekkefølgebestemmelser § 13 første og annet punktum om utvidelse av skolekapasiteten er ikke en del av utbyggingsavtalen, da det ikke kan avtales at grunneier hverken helt eller delvis kan bekoste sosial infrastruktur som barnehager, skoler og liknende, jf. Forskrift om byggesak av 26.03.2010 nr. 488.

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2012)

Bertrand Narvesens vei 2

Reguleringsplanen gjeldende for Marienfryd har plannummer S-4411 og ble vedtatt 12.11.2008. Planområdet størrelse er 20 519 m² med en samlet tillatt BRA på 49 600 m². Forslagsstiller var Marienfryd AS, et selskap eid av Veidekke Eiendom AS. Adressen til planområdet er Bertrand Narvesens vei 2 (Plan- og bygningsetaten 2008a).

Planområdet er regulert til boligformål med en begrenset andel forretning, kontor og allmenntillegget formål, samt bevertning. Allmenntillegget formål er i denne sammenheng henholdsvis idrettsformål og barnehage.



Figur 32: Reguleringsplan for Bertrand Narvesens vei 2 (Plan- og bygningsetaten 2008a).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og Marienfryd AS og Reitan Handel AS. Av avtalen fremgår det at det her kun skal ytes et kontantbidrag per m² BRA det gis igangsettingstillatelse for. Dette gjør at utbygger først plikter å betale inn kontantbidrag når det søkes om igangsettingstillatelse. Det skal ikke ytes realytelser i form av opparbeidelse av offentlige tiltak etter denne avtalen. Det står videre at utbygger forplikter seg til å overdra et areal på 5 500 m² til kommunen vederlagsfritt. Dette arealet skal dels gå

til Tiedemannsparken og dels til Vestre bekkedrag, med overdragelse av areal til førstnevnte tiltak senest en måned etter at utbygger har fått midlertidig brukstillatelse for siste byggetrinn. Arealet til Vestre bekkedrag kan overdras når en av partene krever det.

Kontantbidraget i denne avtalen er satt til kr 1 064 per m² BRA nybygg, og noe lavere til kr 851 per m² BRA for eksisterende bebyggelse som omgjøres fra næring til boligbebyggelse. Det totale anleggsbidraget beløper seg totalt til kr 36 650 000. I planforslagets rekkefølgebestemmelser § 6 fremkommer det at kontantbidraget fra denne avtalen skal gå til opparbeidelse av VPOR-tiltak på Ensjø, fortrinnsvis til Tiedemannsparken. For dette byggetrinnet ansees rekkefølgebestemmelsen som sikret når kontantbidraget tilknyttet byggetrinnet er betalt til kommunen. Oslo kommune vil så på et senere tidspunkt stå for den fysiske opparbeidelsen av tiltaket.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

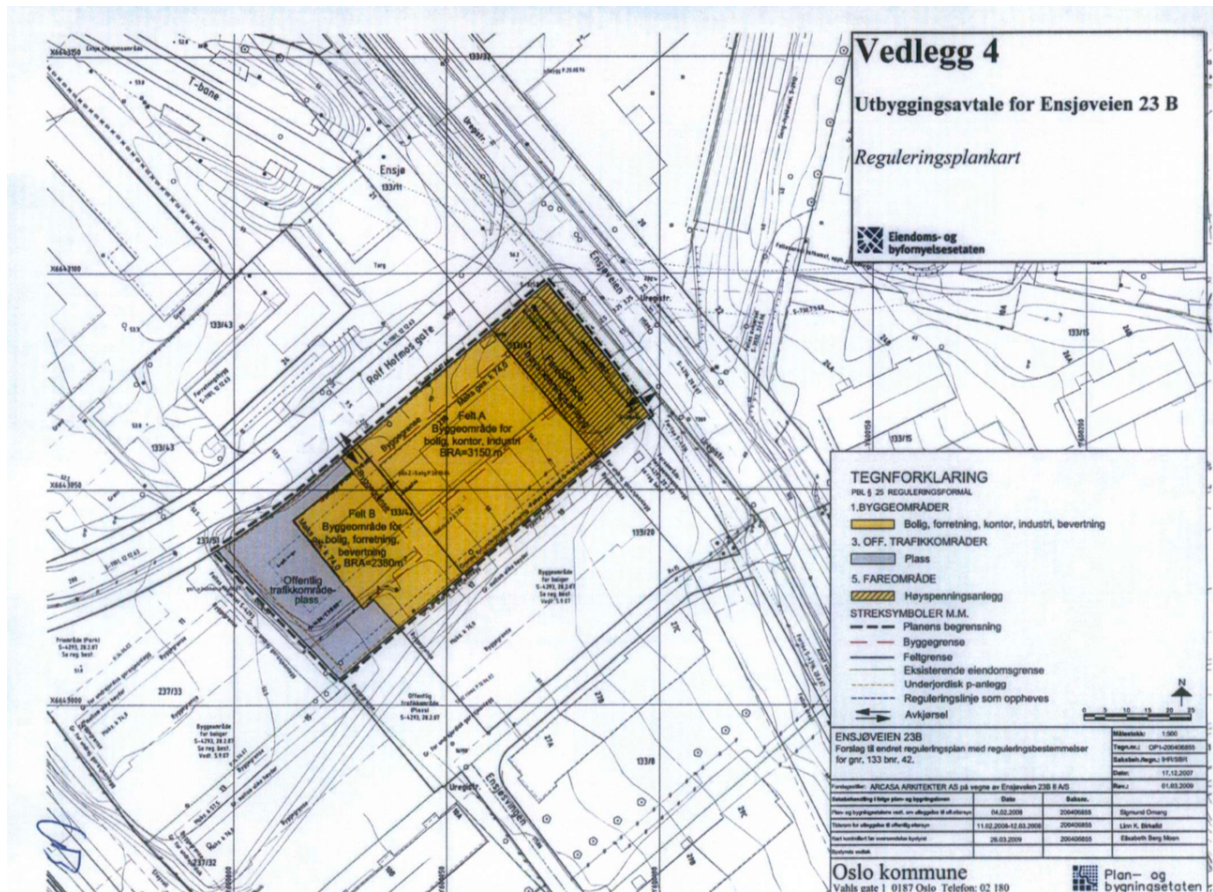
- "§ 6 lyder som følger:

Før det gis igangsettingstillatelse skal parkområdet Tiedemannsparken være opparbeidet eller opparbeidelse av parken være sikret."– Kontantbidrag

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2008a)

Ensjøveien 23 B

Reguleringsplanen S-4522 ble vedtatt 09.06.2010 og er gjeldende for Ensjøveien 23 B. Bak forslaget er Ferd Eiendom AS gjennom datterselskapet Ensjøveien 23B II AS. Området er regulert til boligformål og næringsformål (Plan- og bygningsetaten 2010).



Figur 33: Reguleringsplan for Ensjøveien 23 B (Plan- og bygningsetaten 2010).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Oslo kommune og Ensjøveien 23 B AS og Ensjøveien 23 B II AS. Av avtalen fremkommer det at utbygger skal yte anleggsbidrag i form av kontantbidrag og en realytelse. Størrelsen på anleggsbidraget er som følger:

- Kr 1 064 per m² BRA nybygg til bolig og næring
- Kr 851 per m² BRA for bruksendring av eksisterende bebyggelse fra næring til bolig
- Kr 426 per m² BRA for uendret eksisterende bebyggelse

Det totale anleggsbidraget vil bli på mellom kr 4 000 000 og 5 000 000, avhengig av hvor mye eksisterende næringsbygg på felt A som transformeres til bolig, og hvor mye av bygget som fortsetter å brukes til næringsformål etter utbyggingen.

Realytelsen består her i å prosjektere og opparbeide en del av et offentlig trafikkområde/plass – del av Rolf Hofmos plass. Utbygger skal for egen regning og risiko prosjektere og opparbeide tiltaket, inkludert ansvar for grensesnittkoordinering mot resten av Rolf Hofmos plass. Realytelsen er kostnadsberegnet til i overkant av kr 2 500 000 og er knyttet i sin helhet til felt B i reguleringsplanen. Utbygger beholder eiendomsretten til arealet som går med til realytelsen og skal utføre daglig drift og vedlikehold på vegne av kommunen vederlagsfritt. Ved mislighold av vedlikeholdet kan kommunen overta arealet vederlagsfritt.

Kontantbidraget vil sannsynligvis ligge mellom 1 500 000 og 2 500 000 kroner, og er knyttet til felt A i reguleringsplanen. Dette kan gjøres opp enten ved å betale det fulle beløpet for et felt eller byggetrinn når igangsettingstillatelse gis, eller ved at man betaler halve beløpet for et felt ved igangsettingstillatelse, og resten når midlertidig brukstillatelse gis. Ved siste alternativ må en "on demand" bankgaranti stilles fra utbygger for kontantbidraget som skal betales ved midlertidig brukstillatelse.

Rekkefølgebestemmelser hentet direkte fra utbyggingsavtale:

- *"Reguleringsbestemmelse § 13. 4. Ledd lyder som følger:*

Offentlig trafikkområde-plass skal være opparbeidet før midlertidig brukstillatelse gis for felt B." – Realytelse

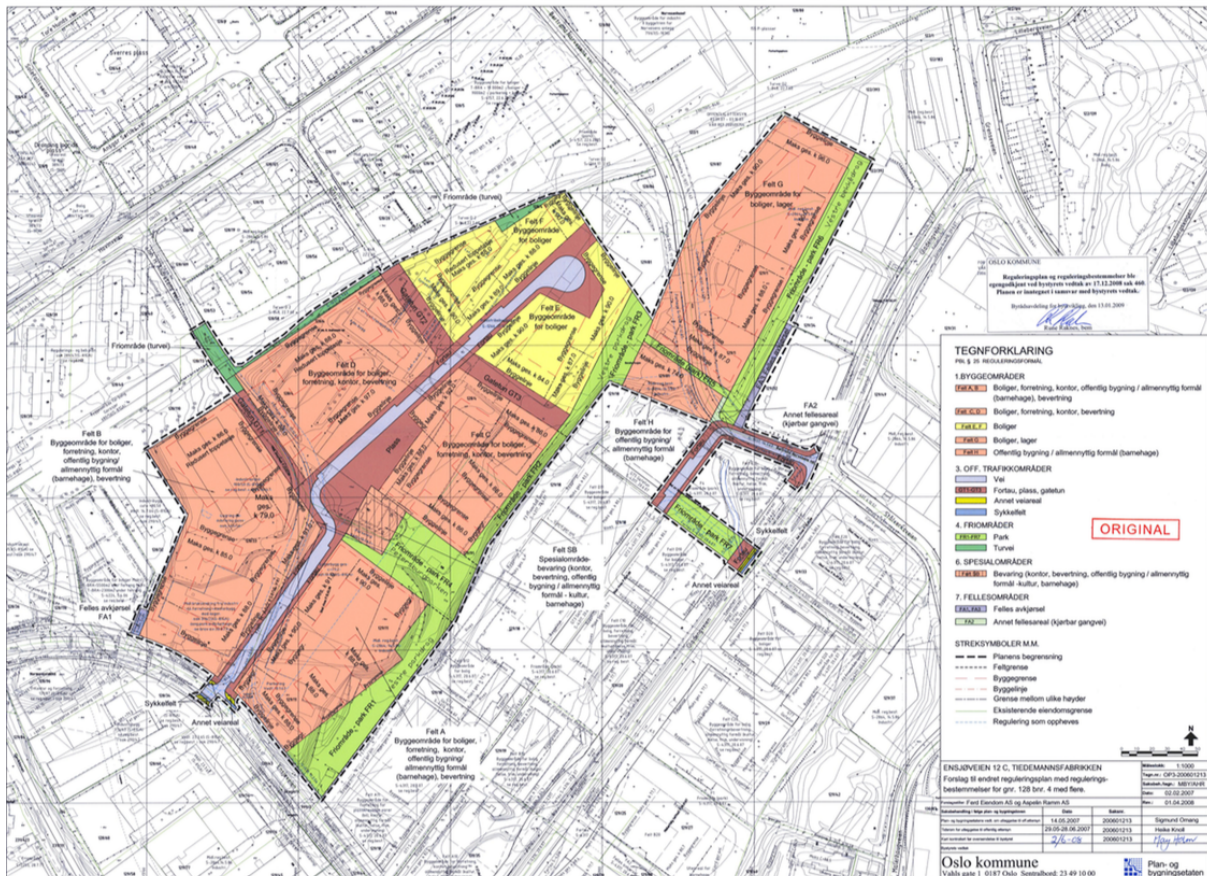
- *"Reguleringsbestemmelse § 13. 6. Ledd lyder som følger:*

Før det gis igangsettingstillatelse for felt A og B skal Østre parkdrag fra Rolf Hofmos park til Ensjøveien være sikret opparbeidet eller ferdig opparbeidet." – Kontantbidrag

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2009)

Ensjøveien 12 C

Reguleringsplanen S-4420 ble vedtatt 17.12.2008 med Ferd Eiendom AS og Aspelin Ramm Eiendom AS. Planområdet er på ca. 87 000 m². Reguleringsbestemmelsene omregulerte området til boligformål og næringsformål, samt park og turvei. Planen omregulerte utover dette blant annet barnehage innen planområdet (Plan- og bygningsetaten 2008b).



Figur 34: Reguleringsplan for Ensjøveien 12 C (Plan- og bygningsetaten 2008b).

Området omfattes av to utbyggingsavtaler for "Tiedemanns fabrikkområde", med planbenevnelse Ensjøveien 12 C. Sammen regulerer de to utbyggingsavtalene i dette dokumentet finansiering og gjennomføring av VPOR-tiltakene:

- Johan H. Andresens vei med plasser
- 3 gatetun
- Vestre parkdrag
- Petersborgparken
- Del av Tiedemannsparken
- Del av Nordre tverrforbindelse

- Del av Vestre bekkedrag
- Oppgradering av turvei D2
- Oppgradering av del av Bertrand Narvesens vei

Det totale anleggsbidraget beløper seg til i underkant av kr 140 000 000, og er basert på kr 1 064 per m² BRA nybygg, her uten skille mellom bolig eller næring. Det er ikke beregnet anleggsbidrag for arealer som er regulert til allmennyttig formål, herunder barnehage. Kostnadsanslagene for alle tiltakene i VPOR avtalene dekker, er hentet fra usikkerhetsanalysen utarbeidet av Holte Consulting AS, og er anslått å koste kr 157 000 000. Kr 17 000 000 hentes i en annen utbyggingsavtale med en annen utbygger i området og tilordnes Tiedemannsparken.

Realtytelsene er anslått til å koste i overkant av kr 52 000 000, og består i at grunneierne skal være tiltakshaver for de offentlig regulerte trafikkområdene, en liten del av nordre tverrforbindelse, og en del av Petersborgparken.

De resterende tiltakene er det Oslo kommune som har ansvar for å gjennomføre. Kontantbidraget beløper seg til i underkant av kr 88 000 000. Dette kan gjøres opp enten ved å betale det fulle beløpet for et felt eller byggetrinn når igangsettingstillatelse gis, eller ved at man betaler halve beløpet for et felt ved igangsettingstillatelse, og resten når midlertidig brukstillatelse gis. Ved siste alternativ må en "on demand" bankgaranti stilles fra utbygger for kontantbidraget som skal betales ved midlertidig brukstillatelse.

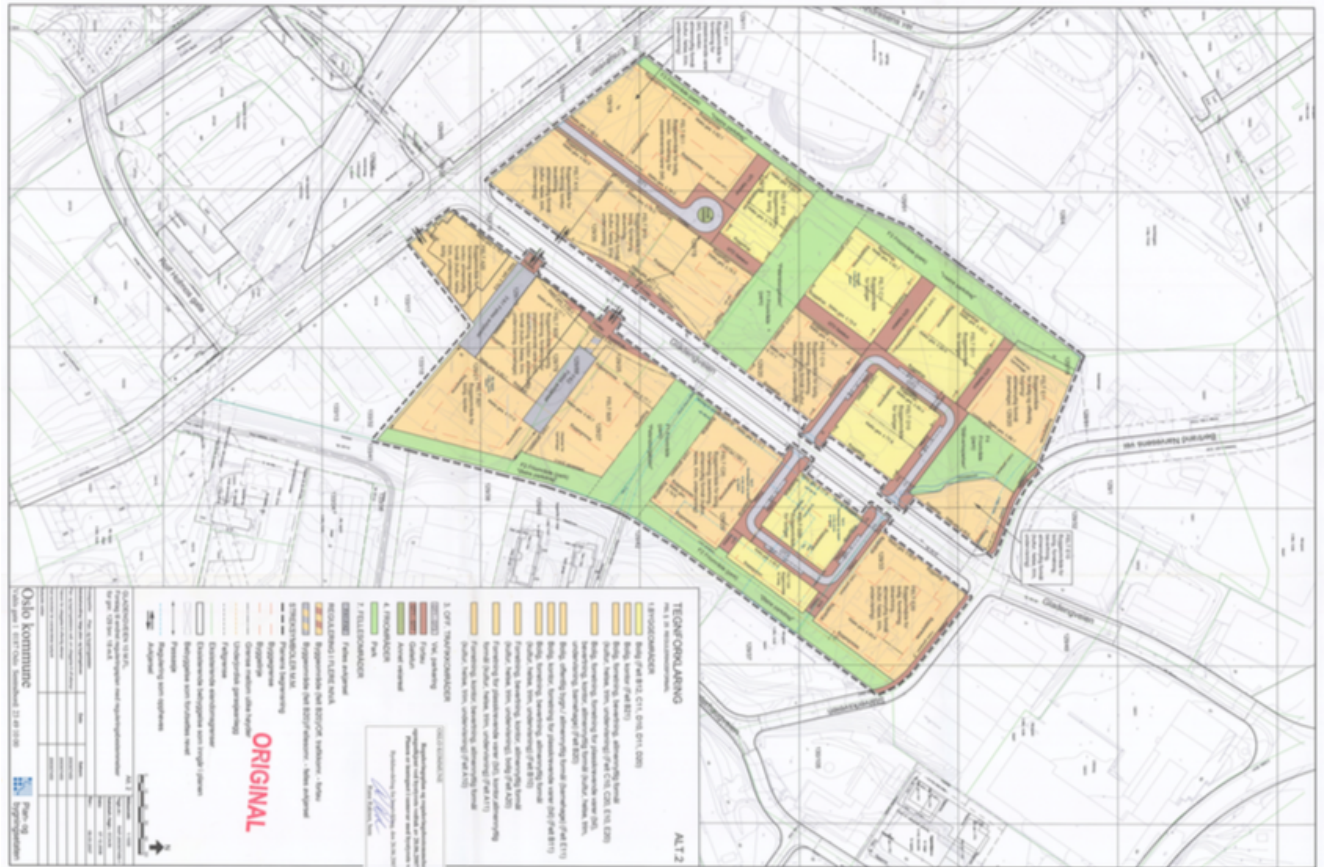
Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- § 16.2 Adkomstgater – *Realtytelse*
- § 16.3 Tverrforbindelse – *Realtytelse*
- § 16.4 Petersborgparken (del av) – *Realtytelse*
- § 16.5 Vestre parkdrag, Tiedemannsparken, Vestre bekkedrag med Hovinbekken sør og Petersborgparken (del av) og Bertrand Nansens vei. – *Kontantbidrag*
- § 16.6 Oppgradering av turvei D2 – *Kontantbidrag*

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2008b)

Gladengveien 10 m.fl.

Reguleringsplan S-4317 ble vedtatt 20.06.2007. Torstein Ramberg AS sto for utformingen av reguleringsplanforslaget (Plan- og bygningsetaten 2007).



Figur 35: Reguleringsplan for Gladengveien 10 m. fl. (Plan- og bygningsetaten 2007).

I reguleringsplanen reguleres området med adresse Gladengveien 10 til hovedsakelig boligbebyggelse. Deler av området reguleres også til blant annet teknisk infrastruktur, samferdselsanlegg og grøntareal, inkludert bil-, gang- og sykkelvei. Denne reguleringsplanen, i likhet med S-4317, omfatter også tiltak vedrørende Gladengveien, Petersborgaksen og Stålverksparken. Det er også knyttet rekkefølgebestemmelser til utarbeidelse av Østre parkdrag.

Seks grunneier har gått sammen om en felles reguleringsplan for Kjerneområdet på Ensjø, med planbenevnelse Gladengveien 10 m.fl. Det er seks utbyggingsavtaler tilknyttet denne reguleringsplanen. Disse avtalene regulerer sammen finansiering av VPOR-tiltakene:

- Gladengveien med åpning av Hovinbekken
- Petersborgaksen vest

- Petersborgaksen øst
- Stålverksparken
- Østre parkdrag innenfor planområdet
- De offentlige trafikkområdene
- Deler av nedleggelse av høyspentlinje i Ensjøveien

Det totale anleggsbidraget beløper seg til i underkant av kr 165 000 000, basert på kr 1 025 per m² tillat bruksareal nybygg, uavhengig om det er bolig eller næringsarealer. Det beregnes ikke anleggsbidrag for allmenntilgjengelige formål barnehage. Det er også to utbyggere med eksisterende bygg som skal beholdes, jf. reguleringen, og det gis 60 % fradrag på anleggsbidraget for disse. Det er fem utbyggere med rekkefølgebestemmelser som omhandler opparbeidelse av tilliggende offentlig trafikkområde, og når den enkeltes realytelseskost her er trukket fra vil kontantbidraget per m² T-BRA variere fra grunneier til grunneier.

Realtytelsene er anslått å koste i overkant av kr 40 000 0000, og består i at grunneierne skal være byggherre for de offentlig regulerte trafikkområdene, unntatt Gladengveien. Oslo kommune har ansvar for å gjennomføre de resterende tiltakene.

Kontantbidraget beløper seg totalt til i overkant av kr 120 000 000. Her skal halve beløpet betales når igangsettingstillatelse for et felt eller byggetrinn gis, mens det resterende forfaller til betaling før midlertidig brukstillatelse så gis.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- Pkt. 11.1 Gladengveien og friområder - *Kontantbidrag*
 - Gladengveien på strekningen Ensjøveien til Stålverksveien/Bertrand Narvesens vei
 - Petersorgaksen
 - Østre parkdrag (innenfor planområdet)
 - Stålverksparken
- Pkt. 11.2 Adkomstgater – *Realytelse*
- Pkt. 11.3 Høyspent Ensjøveien – *Kontantbidrag*
 - Nedlegging av høyspentledning i Ensjøveien
- Pkt. 11.4 Sosial infrastruktur
 - Dokumentert skolekapasitet

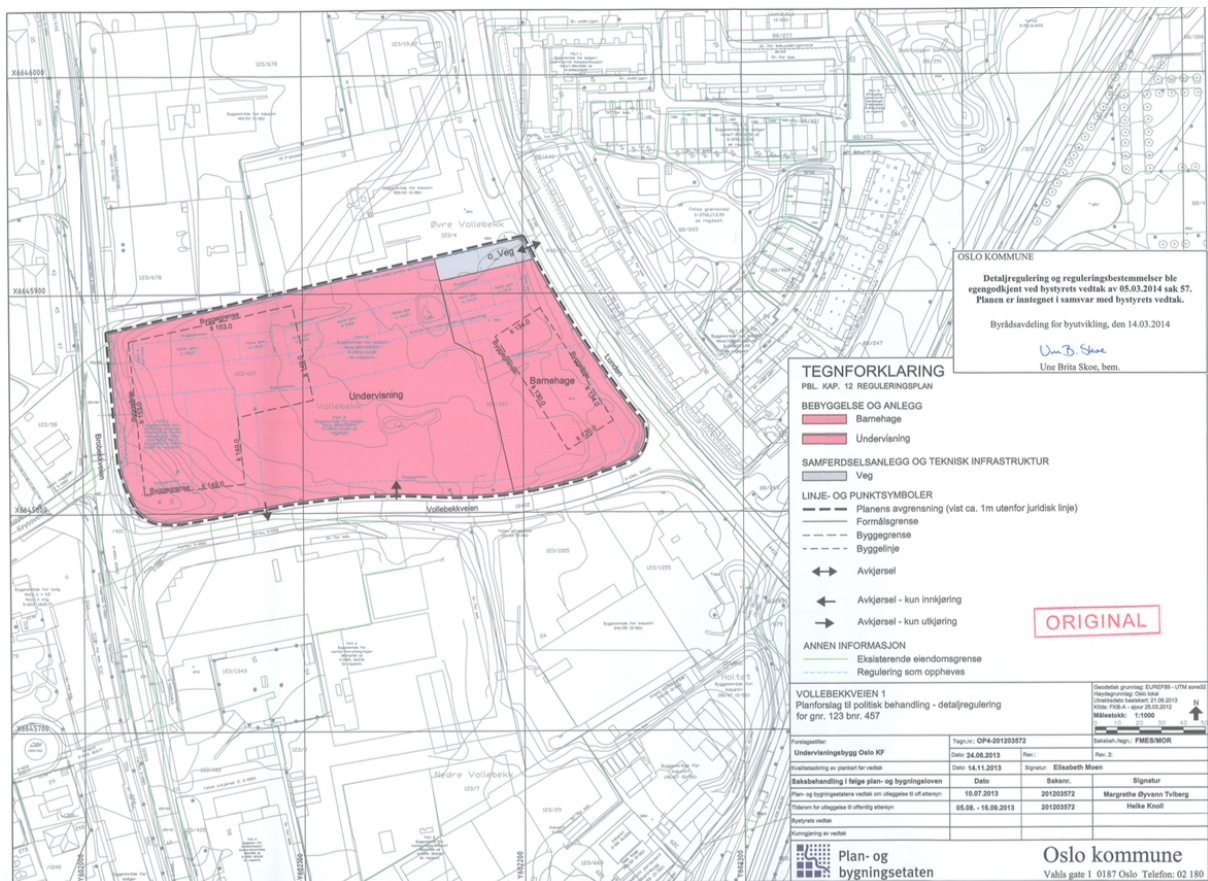
Pkt. 11.4 er ikke del av kostnadsanslagene i VPOR, og heller ikke i utbyggingsavtalene, da det er et offentlig ansvar å bekoste utbygging av skoler og barnehager.

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2007)

Tiedemannsjordet

Reguleringsplanen S-4767 ble vedtatt 22.06.2005 hvor Ferd Eiendomsinvest AS var forslagsstiller. Planområdet areal utgjør 12 017 m², hvorav 10 800 m² utgjør boligformål. Reguleringsplanen omregulerer området til boligformål og friområde, hvilket innebærer park og turvei (Plan- og bygningsetaten 2005b).

Denne utbyggingsavtalen er inngått mellom Ferd Eiendomsinvest AS og Oslo kommune ved EBY, og er tilknyttet reguleringsplan som fremmes for Hovinveien 29 - 35, Tiedemannsjordet. Området ligger i randsonen av arealet som omfattes av "Planleggingsprogrammet for Ensjø". Det er den første utbyggingsavtalen som er fremforhandlet innenfor de rammene som er lagt i planleggingsprogrammet for Ensjø.



Figur 36: Reguleringsplan for Tiedemannsjordet (Plan- og bygningsetaten 2005b).

Ved denne utbyggingsavtalen er det ikke usikkerhetsanalysen fra Holte Consulting AS som er brukt, men det er beregnet ut ifra "Ensjø – plan for offentlig rom – rapport fase 2" som gir detaljerte føringer for offentlig infrastruktur med enhetspriser, samt beregninger for utbyggingsvolumer, og at de politiske rammebetingelsene om at utbyggerne skal bekostede

tekniske infrastrukturtiltakene alene. Da denne avtalen ble inngått på tidlig stadium var det vanskelig å fastslå den totale utbyggingen på Ensjø, men det ble anslått maksimalt antall boliger til 7 000, med gjennomsnittlig areal på 90 m². Dette har gitt et beregnet gjennomsnittsbidrag på kr 900 per m² T-BRA.

Basert på de ulike faktorene lagt til grunn for beregning av anleggsbidraget blir ytelsene fra Ferd i den fremforhandlede avtalen slik:

Ferd skal betale et totalt anleggsbidrag på kr 10 000 000 hvorav kr 8 000 000 utgjør et kontantbidrag. De resterende ytelsene er realytelser som skal opparbeides, her i form av opparbeidelse av ballsletter. Dette gjør at anleggsbidraget blir på kr 556 per m² T-BRA, noe som ligger ganske langt under gjennomsnittsbidraget nevnt over. Det skal også frivillig avgis grunn til fremtidig etablering av Tiedemannsparken, uten at det ble fastsatt en pris på denne ytelsen. Dette mener Ferd er av betydelig verdi, og kommer på toppen av anleggsbidraget Ferd skal yte ellers.

Rekkefølgebestemmelser til utbyggingsavtalen:

- "§ 7.1. Skolekapasitet.

Før det gis igangsettingstillatelse skal skolemyndigheten ha redegjort for status som dokumenterer at skolekapasiteten for området er tilfredsstillende. Dersom skolekapasiteten ikke er tilfredsstillende skal en mulig utvidelse av kapasiteten være sikret."

- "§ 7.2. Ballsletter.

Før det gis igangsettingstillatelse skal gressletter og ballsletter i umiddelbar nærhet av Tiedemannsjordet, som er ment som en fullverdig bruksmessig erstatning av grøntområdene innenfor planområdet, være opparbeidet." –Realytelse

- "§ 7.3. Kraftlinje

Før friområdene under kraftlinjen opparbeides må kraftlinjen være lagt i bakken forbi tiltaksområdet." – Kontantbidrag

(Eiendoms- og byfornyelsesetaten 2005)

5.3 Oppsummering

Ensjø har gjennomgått en betydelig transformasjon fra å være preget av industri til et bymessig knutepunkt, hvor det ved ferdigstillelse av området er forventet 7 000 boliger i kombinasjon med næring. Det var en svært komplisert eiendomsstruktur, noe som gjorde at kommunen gikk aktivt inn i planleggingen av Ensjøområdet. Planprogrammet for Ensjø ble vedtatt i 2004 for å synliggjøre områdets potensiale for byutvikling. Infrastrukturen på området ble ikke funnet tilfredsstillende, som medførte at Oslo kommune utarbeidet veiledende prinsippplan for Ensjø. VPOR tok for seg både hvilke infrastrukturtiltak det var behov for, samt hvordan disse tiltakene skulle utformes.

Disse tiltakene ble kostnadsberegnet av Holte Consulting AS og sammenfattet i en usikkerhetsanalyse. Denne usikkerhetsanalysen avviker på noen områder fra VPOR grunnet at denne favnet for vidt på enkelte områder. Ansvar for utarbeidelse av reguleringsplaner er i all hovedsak de private utbyggernes ansvar, med enkelte unntak hvor kommunen selv utarbeidet disse. Reguleringsplanene har utgangspunkt i både planprogrammet og VPOR. Utbygging i henhold til reguleringsplanene er regulert gjennom utbyggingsavtaler mellom utbygger og Oslo kommune.

Utbyggingsavtalene regulerer hvem som skal gjennomføre de ulike offentlige tiltakene innenfor planområdet. Videre omfatter de anleggsbidraget som skal ytes fra utbygger/grunneier gjennom kontantbidrag og/eller realytelser. Anleggsbidraget varierer fra utbyggingsavtale til utbyggingsavtale, dette er avhengig av ulike faktorer som for eksempel planområdets lokalisering og forholdsmessighet mellom utbyggingen og bidragstiltaket. Anleggsbidragenes størrelse er beregnet på bakgrunn usikkerhetsanalysen og hvor stor andel av tiltakene utbygger skal bekoste eller opparbeide. Hvilke tiltak utbygger skal bekoste eller opparbeide er bestemt i rekkefølgebestemmelsene som er trukket frem i den enkelte utbyggingsavtale. Rekkefølgebestemmelsene er nedfelt i de vedtatte reguleringsbestemmelsene som er knyttet til hver enkelt reguleringsplan.

Infrastrukturtiltakene på Ensjø er kostnadsberegnet til kr 1 050 000 000. Kr 487 000 000 er gjennom de foreliggende utbyggingsavtalene sikret til gjennomføring av infrastrukturtiltak. Det totale området er forventet ferdigstilt innen 2025, hvilket er bakgrunnen for at kun i

underkant av 50 % er sikret. Ensjø som transformasjonsområde er per 2017 regnet for å være omtrent halvveis ferdigstilt. Fremgangsmåten for finansiering av infrastruktur på Ensjø er blitt en foregangsmodell som Oslo kommune benytter på nye transformasjonsområder, samt implementerer denne på allerede eksisterende områder.

	Anleggsbidrag	Anleggsbidrag pr m2	Realytelse total	Realytelse pr m2	Kontantbidrag total	Kontantbidrag pr m2
Fyrstikkalleen 1	31 000 000	975	19 500 000	612	11 500 000	363
Ensjøveien 19	31 000 000	1 535	1 000 000	52	30 000 000	1 483
Skedsmogata 24	44 000 000	1 535	27 000 000	942	17 000 000	593
Grenseveien 61	9 000 000	1 382	1 500 000	220	7 500 000	1 162
Grenseveien 97	17 000 000	1 300	8 000 000	609	9 000 000	691
Hovinveien 45	11 500 000	886	7 400 000	866	4 200 000	358
Ensjøveien 32/Malerhaugveien 6	2 860 000	1 300	2 403 076	1 072	456 924	208
Malerhaugveien 34	2 860 000	1 300	2 403 076	1 072	456 924	208
Bertrand Narvesens vei 2	36 650 000	-	-	-	36 650 000	1 064
Ensjøveien 23B	5 000 000	1 064	2 500 000	532	2 500 000	532
Ensjøveien 12C	140 000 000	1 064	52 000 000	395	88 000 000	669
Gladengveien 10 m. fl.	165 000 000	1 025	40 000 000	342	120 000 000	683
Tiedemannsjordet	10 000 000	556	2 000 000	139	8 000 000	417
Sum	505 870 000	1 160	165 706 152	571	335 263 848	649

Figur 37: Oversikt over anleggsbidrag, realytelser og kontantbidrag fordelt på utbyggingsavtalene.

6. Sammenlikning Ensjø og Løren/Økern

Løren/Økern har i likhet med Ensjø vært et område der industrivirksomhet har dominert. Dette området har opplevd hurtig utvikling og stor byggeaktivitet. Området er i transformasjon fra industri- til boligområde som fungerer som knutepunkt og boligby. Dette har medført et stort behov for infrastrukturendringer mer tilpasset boligbyer enn den infrastrukturen som allerede eksisterer. For å frigjøre større arealer på Løren ble det i 2008-2013 bygget en tunnel, Lørentunnelen, som erstattet Ring 3 mellom Økern og Sinsen. Dette hadde også stor innvirkning på luftkvaliteten på området, da trafikkstøv fra veiene på og rundt området ble sett på som en hindring for utvikling (Plan- og bygningsetaten 2004). Per 2015 hadde det blitt bygget ca. 2 500 nye boliger, med et fortsatt potensiale for 5 000 fremtidige boliger (Ottesen 2016, s. 31).

Utviklingen på Løren og Økern har foregått siden 1999, da Selvaag begynte å utvikle området i privat regi. Utviklingen av området var det i starten Selvaag som i egen regi sto for. Etter hvert kom flere utbyggere på banen. Fra 2010 økte utbyggingstakten hurtigere og hurtigere, og det ble behov for mer overordnet styring. Kommunedelplan for Økernområdet ble vedtatt i mai 2004 i bystyret i Oslo, og omfattet næringsområdet fra Sinsen i vest til Alna i Øst. Denne planen ble vedtatt 15 år etter at utviklingen av området begynte, så i forhold til Ensjø ble den første overordnede planen for Løren klar på et sent stadium i transformasjonsprosessen (Ottesen 2016, s. 31). På Ensjø mente kommunen at grunneierne var for passive i forhold til den ønskede utviklingen av området, noe som førte til at det var kommunen som initierte et planleggingsprogram for å få i gang utviklingen (Ottesen 2016, s. 27).

Kommunedelplanen ble et førende styringsdokument for planleggingen av området. Planen la opp til boligutvikling i torgområdene på Løren og Økern, i tillegg økt utnyttelse av de eksisterende næringsområdene i det sentrale Økern og langs T-banen og Østre Aker vei. Den nevnte Lørentunnelen var et av de viktigste infrastrukturiltakene i kommunedelplanen. Andre viktige momenter planen tar for seg er føringer når det kom til tomteutnyttelse, møne/gesimshøyde og hvilken retning bebyggelsen skal være orientert (Ottesen 2016, s. 31-32).

I tiden frem til 2014 foregikk det en prosjektbasert utvikling av det offentlige rom på Løren. Utviklingen på området var eskalerende, og det ble klart for Oslo kommune at det måtte lages en bedre plan for avsetting av områder til, og opparbeiding av, arealer til parker, grøntarealer, forbindelser og møteplasser. I likhet med, og med inspirasjon fra Ensjø, ble det utarbeidet et forslag til VPOR, som ble lagt ut til høring i 2014. I motsetning til VPORen på Ensjø ble forslaget her utarbeidet og fremmet til høring etter at ca. 2 000 boliger allerede var ferdigstilt (Ottesen 2016, s. 31-32).

Behovet for utarbeidelsen av en VPOR for Løren og Økern hadde som tidligere nevnt bakgrunn i den høye aktiviteten på området som utløste et behov for en overordnet plan som så det offentlige rom på hele området i en helhetlig sammenheng. Alle tomter i området som kunne antas å bli utviklet, og dermed burde bidra til oppgradering av offentlige rom, ble inkludert i planområdet (Ottesen 2016, s. 32).

Utarbeidelsen av VPOR for Løren og Økern var et prosjekt som gikk på tvers av flere etater. Det ble dannet en prosjektgruppe som ble ledet av Plan- og bygningsetaten, med representanter fra Bymiljøetaten, Eiendoms- og byfornyelsesetaten, Vann- og avløpsetaten, Bydel Bjerke og Bydel Grünerløkka. Gjennom prosessen ble det holdt arbeids- og informasjonsmøter der grunneiere, utviklere og de kommunale etatene ble invitert til å delta. Gjennom arbeidet med VPOR møtte man på utfordringer knyttet til det at store arealer på Løren og Økern allerede var ferdig regulert eller langt på vei i prosessen. Dette begrenset handlingsrommet til de som utarbeidet VPOR, da det medførte klare begrensninger og prioriteringer rundt hva som var mulig å få til. Dette fremheves også i VPOR-dokumentet. VPOR for Løren og Økern er per i dag enda ikke vedtatt etter å ha vært i byutviklingsrådet to ganger (Ottesen 2016, s. 32-33). Ellers ser vi at struktur og innhold i VPOR for Løren og Økern er det samme som på Ensjø, men med ulike tiltak som er tilpasset hvert transformasjonsområde.

Situasjonen på Ensjø var litt annerledes enn på Løren/Økern. På Løren/Økern kom man som nevnt i gang med planprogrammet før utviklingen av området hadde kommet spesielt langt, og dette ble fremmet i 2002 med et endelig vedtak i 2004. VPOR for Ensjø ble vedtatt i 2007, kun tre år etter det vedtatte planprogrammet. Dette har gjort at det på Ensjø har vært en

større forutsigbarhet for utbyggere når de skal legge inn infrastrukturbidragene i sine kalkyler enn på Løren/Økern. Selv om anleggsbidragene varierer i størrelse på Ensjø, er det en viss forutsigbarhet i dem likevel, og man kan ta hensyn til dette i forhandlingene om utbyggingsavtalene. Det er brukt tilsvarende mal for utbyggingsavtalene både på Løren og Ensjø, men ulikheten ligger i størst grad i rammene for anleggsbidragene.

På Løren/Økern varierer bidragene fra kr 1 100 per m², via kr 1 300 per m² til kr 1 700 per m², avhengig av når i prosessen reguleringsplanen ble vedtatt. Dette har en sammenheng med at det ikke var en overordnet plan som regulerte nivåene på anleggsbidraget i mange år, slik at de som var tidlig ute har sluppet unna med betydelig lavere bidrag enn de som har kommet på banen etter at kommunen tok styring over utviklingen (Ottesen 2016, s. 38). På Ensjø er anleggsbidragene per m² jevnere fordelt blant utbyggerne, som følge av at VPOR kom tidlig på plass. Her varierer bidragene mellom ca. kr 900 per m² til i overkant av kr 1 500 per m², noe som gir samme spenn fra laveste til høyeste anleggsbidrag per m². På Ensjø er dette kalkulerte beregninger etter faktorer som hvor på Ensjøområdet utbyggingstomten ligger og forholdsmessighet til annen infrastruktur den enkelte utbygger skal være med å bidra til. Dette i motsetning til at tidspunktet for vedtatt reguleringsplan, som nevnt tidligere, er en avgjørende faktor på Løren.

7. Finansiering av infrastruktur internasjonalt

Her vil vi redegjøre for finansiering av infrastruktur i et utvalg andre europeiske land. Landene vi har valgt er Sverige, Nederland, Finland og Tyskland. Bakgrunnen for at vi valgte å undersøke hvordan finansiering av infrastruktur foregår i disse landene er at det er land med solid økonomi, og en høy boligbyggeaktivitet. Avslutningsvis i kapitlet vil vi gjøre en sammenlikning mellom funnene i den internasjonale redegjørelsen og kapittel 5.

7.1 Sverige

Historisk har det i Sverige vært slik at det kun har vært mulig å pålegge utbyggerne å bekoste veier og vann- og avløpssystemer for området som skulle utvikles. Dette systemet passet bra inn i 1970- og 1980-tallets statlige boligfinansieringssystem der det var ment at det skulle være en viss kontroll over kostnadene som skulle gå med til utbyggingen av slik infrastruktur. Det bidro også til at det var en statlig kontroll over hvilken pris boligene kunne selges for (Kalbro 2009, s. 1).

På 1990-tallet gikk det fra statlig boligfinansiering til en mer markedsorientert utbygging. Dette innebar at mesteparten av boligbyggingen ble gjennomført av private aktører som gjorde dette til markedspris. Kommunen hadde på denne tiden en ganske anstrengt økonomi, noe som gav utfordringer for dem i forbindelse med å finansiere infrastrukturinvesteringene som kom som en følge av boligutviklingen. På denne måten satt eiendomsutviklerne igjen med store gevinster, mens kommunen satt igjen med store kostnader på kort sikt. Gjennom utbyggingsavtaler prøver kommunen derfor å pålegge utbyggere økonomiske eller andre plikter som ligger utenfor lovens rammer slik de er. Denne måten å bruke avtalene på risikerer å gjøre planleggingsprosessen lenger, samt at det fører til mindre forutsigbarhet og konkurranse, og i noen tilfeller urettferdig økonomisk fordeling. På 2000-tallet involverte statlige myndigheter seg gjennom diskusjoner om medfinansiering.

Det er forandrede forutsetninger i samfunnsbygging, og spillereglene for finansiering av infrastruktur er som konsekvens av dette under forandring. Når dette er nevnt, skal det også nevnes at selv om det er endringer, har det ikke skjedd noe med det juridiske lovverket (Kalbro 2009, s. 1-2). Det svenske plansystemet er lovfestet i plan- og bygningsloven, der

planleggingsnivåene utgjør regionplan, oversiktsplan, områdebestemmelser og detaljplan (Bokverket 2016). Dette har klare likhetstrekk med norsk modell for planlegging. Svensk lovgivning er restriktiv hva gjelder mulighetene for at offentlig infrastruktur kan finansieres av private utbyggere. Slik lovverket er i dag har kommunen juridisk hjemmel til å kreve bidrag fra utbyggere til å finansiere i hovedsak gater/veier og vann- og avløpssystemer (Kalbro 2009, s. 7).

Utbyggingsavtaler, på svensk "exploateringsavtal", er definert i svensk plan- og bygningsloven § 4. Utbyggingsavtalen skal gjelde grunn som ikke er eid av kommunen. Innholdet i utbyggingsavtalene er hjemlet i § 40 der det fremkommer at avtalen skal sikre tiltak som er nødvendige for at detaljplanen skal gjennomføres. Dette innebærer at avtalen omfatter gater, veier, allmenne plasser og anlegg for vann og avløp. Hva som inngår i kostandene for utbygger/grunneier skal stå i rimelig forhold til den nytte de oppnår ved planen (Persson & Moberg 2014, s. 2-9).

7.2 Nederland

På starten av 1990-tallet opplevde Nederland en endring i måten man utnyttet eiendom på, og hvordan boligutbygging foregikk. Frem til da hadde den offentlige sektoren i hovedsak styrt utbyggingen gjennom en aktiv forvaltning og politikk rundt eiendom. Etter skiftet har private aktører fått en større rolle i eiendomsutviklingen. I 2008 kom det en ny lov i Nederland som het "Grondexploitatiewet", eller eiendomsutviklingsloven som et svar på utviklingen i eiendomsbransjen. Denne skulle gi kommunene bedre muligheter til å få sine kostnader i forbindelse med utbyggingsprosjekter dekket (Kalbro 2009, s. 31).

For utbyggere finnes det strategiske retningslinjer og planer som skal brukes som veiledning i arealutnyttingen. Disse planene er på nasjonalt nivå, regionalt nivå, og på kommunalt nivå. Under dette igjen er det en kommunal arealplan, bestemmingsplan, tilsvarende en reguleringsplan i Norge, eller en mellomting mellom den svenske oversiktsplanen og detaljplanen. Denne planen er i utgangspunktet juridisk bindende og legger føringer for fremtidig arealbruk, inkludert utnyttelsesgraden for området (Kalbro 2009, s. 31-32).

Den største nyheten i lovendringen fra 2008 var at kommunene fra da fikk mulighet til å lage en arealutviklingsplan i de tilfeller der et byggeprosjekt forutsetter at det må gjøres endringer i "bestemmingsplanen". Denne arealutviklingsplanen kan kommunen bruke som virkemiddel til å kreve utviklingsbidrag fra utbyggere. Dersom ikke disse finansieringskravene er oppfylt kan utbyggeren nektes ferdigattest og brukstillatelse (Kalbro 2009, s. 32).

I utgangspunktet skal utbyggeren kun bidra med kostnader til offentlig infrastruktur, og det kan derav ikke pålegges finansieringsansvar for fremtidig drifts- eller vedlikeholdskostnader. Kommunen kan heller ikke skattlegge utbyggingsgevinsten utbyggeren sitter igjen med. Det er bestemte tiltak som kan finansieres av byggherren, som for eksempel veier, vann- og avløpssystemer, grøntområder eller andre liknende tiltak som er nødvendig for at eiendommen skal kunne bebygges. Sosial infrastruktur kan derimot ikke pålegges å bli betalt av utbygger i arealutviklingsplanen (Kalbro 2009, s. 32-33).

I arealutviklingsplanen beregnes utbyggingskostnadene i tillegg til verdiøkningen for eiendommen som følge av utviklingen. I områder der det er flere utbyggere skal kostnadene fordeles mellom utbyggerne i forhold til deres nytte av tiltaket. Kostnadene beregnes ut fra fremtidig estimerte kostnader, noe som gjør at kostnadene kan bli høyere eller lavere i realiteten. Dersom kostnadene blir mer enn 5 % lavere enn beregnet må kommunen tilbakebetale beløpet som er over 5 % til utbyggeren, og dersom kostnadene blir høyere enn bestemt, må kommunen stå for risikoen og utgiftene ettersom det ikke tillempes høyere utgifter på utbyggerne enn det som er bestemt i planen (Kalbro 2009, s. 33-34).

Arealplanen er ikke obligatorisk i Nederland, men tas i bruk dersom det er uenighet om fordeling av investeringsbidraget fra utbygger gjennom utbyggingsavtale. Slike uenigheter oppstår gjerne der utbyggingsområdet eies av flere ulike utviklere, og kan løses gjennom at kommunen lager en arealplan som er rettslig bindende om kostnadsfordelingen mellom utbyggerne i området. Da kan de unngå at noen av utbyggerne blir gratispassasjerer som ikke kommer på banen før all infrastruktur er på plass og betalt for (Kalbro 2009, s. 34).

Dersom kommunen og utbygger er enige om en ordning ligger det få restriksjoner i lovverket om hvilke kostnader og realytelser utbyggeren skal bekoste eller opparbeide. I

utbyggingsavtalene, i motsetning til i arealutviklingsplanen, har kommunen og utbygger mulighet til å avtale at utbygger skal bekoste både teknisk og sosial infrastruktur, og disse tiltakene kan befinne seg både innenfor og utenfor utbyggingsområdet. Her ligger det likevel en viktig begrensning som sier at dersom kontantbidraget skal brukes til kommunale eller regionale planer utenfor utviklingsområdet, må disse planene ligge inne i den strategiske regionale planen fra før av (Kalbro 2009, s. 34).

Med de få begrensningene i hva som kan inngå i utbyggingsavtalene er det vanskelig for en utbygger å forutse hvilke kostnader som vil tilkomme hvert enkelt utbyggingsprosjekt. De endelige kostnadene blir en konsekvens av forhandlingene om utbyggingsavtalene i kombinasjon med endringer i "bestemmingsplanen" (Kalbro 2009, s. 34).

7.3 Finland

Det finske plansystemet har fellestrekk med det svenske plansystemet, for eksempel gjennom at de har planer på flere detaljnivåer. På kommunalt nivå regulerer plan- og bygningsloven generalplaner og detaljplaner, før det til slutt gis endelig byggetillatelse. I 2003 ble det innført regler om utbyggingsavtaler, arealbruksavtaler, for å gjennomføre detaljplanene. Loven sier da at det skal reguleres gjennom avtaler mellom kommunen og utbygger/grunneier hvilke kostnadsbidrag til offentlig infrastruktur som skal pålegges eiendomshaveren (Kalbro 2009, s. 27).

Dersom man ikke i utgangspunktet kommer til enighet om utbyggingsavtalen er bestemmelsene om utviklingskostnaderstatning som kan kreves av utbyggeren en viktig faktor for å motivere utbyggere til å forsøke å få til en enighet likevel. Disse bestemmelsene gjør at kommunen kan dekke kostnader for offentlige tiltak som er nødvendig for en detaljplan. Kostnadene fordeles på de ulike eierne innenfor planområdet i de tilfeller det er fler grunneiere. Det er verdiøkningen som skjer ved en detaljplan som legges til grunn for at det kan kreves bidrag. Denne verdiøkningen oppstår gjerne av at slike planer gir høyere utnyttelse, ny byggerett, eller at en eiendom får nye bruksområder gjennom detaljplanen (Kalbro 2009, s. 27).

Kommunen kan kreve å få dekket kostnader til offentlig infrastruktur som veier, parker og andre offentlige områder som betjener planområdet uavhengig av om de ligger innenfor planområdet eller ikke. Dersom det er offentlige bygninger som må oppføres, som i betydelig grad betjener planområdet, kan kostnadene knyttet til oppføringen av disse kreves erstattet. Her kommer et forholdsmessighetskrav inn. I tillegg kan det kreves erstatning for planleggingskostnader og kostnader knyttet til å sette i stand området for utbygging, inkludert støyreduisering. Kostnadene kan både være fra allerede gjennomførte tiltak, samt kostnader knyttet til fremtidige tiltak for å gjennomføre planen. Det er likevel noen begrensninger til hvor mye av kostnadene som kan kreves dekket av utbygger. Kostnadene må være i rimelig forhold til områdets karakter og vilkår. Videre kan erstatningen som kreves maksimalt utgjøre 60 % av verdistigningen området får som følge av den nye detaljplanen (Kalbro 2009, s. 29).

Reglene som gir kommunen rett til å kreve utviklingskostnadserstatning i seg selv er en grunn til at det lønner seg å få til en utbyggingsavtale. Dette gir også avtalen større frihet. Det kommer frem i loven at bestemmelsene om utviklingskostnadserstatning ikke legger noe hinder for at det kan inngås mer detaljerte avtaler om partenes rettigheter og plikter. I praksis varierer utbyggingsavtalene litt avhengig av situasjonen på eiendommene. Her kan man inngå avtaler der utbygger helt eller delvis kan stå for de direkte kostnadene for planlegging og bygging av infrastrukturtiltakene. Her inkluderes sosial infrastruktur som skoler og barnehager. Dette blir en form for realbidrag. En annen mulighet er at det lages en avtale om at det betales et kontantbidrag til kommunen som utgjør en prosentandel av verdistigningen eiendommen får etter detaljplanen. Dette kan ofte være at verdistigningen deles likt mellom kommunen og utbyggeren. En siste mulighet er at utbyggeren betaler et bestemt beløp per ekstra m² han får bygge etter ny plan (Kalbro 2009, s. 29).

7.4 Tyskland

I Tyskland ble plan- og bygningsloven reformert i 1998, der det ble innført en bestemmelse som gav retningslinjer for hvordan utbyggingsavtaler mellom kommune og utbygger skulle brukes for å få gjennomført en detaljplan. Gjennom utbyggingsavtalene skulle man komme frem til hvilke tiltak utbyggeren skulle bygge selv, og hvilke kostnader som skulle falle på utbyggere (Kalbro 2009, s. 47).

Avtalene deles inn i to hovedtyper som er de viktigste for finansiering av infrastruktur, Erschließungsvertrag og Folgekostenvertrag. Erschließung er et begrep som kan oversettes til nyetablering eller utvikling av et utbyggingsområde. Under dette kan man se det som at et område blir gjort klart til å utvikles gjennom å sette i stand grunnen og bygge nødvendig infrastruktur for at et eller flere bygg skal kunne settes opp på området (Kalbro 2009, s. 47).

Videre går det ut på at kommunen har en forpliktelse gjennom at det er de som har ansvar for at den nødvendige infrastrukturen med veier, vann- og avløpssystemer, lekeplasser og grøntområder med mer bygges ut. Utgiftene til byggingen av disse tiltakene dekker kommunen inn med avgifter til grunneierne. Disse avgiftene likner på det vi i Norge kaller tilknytningsavgifter, som dreier seg om avgifter i forbindelse med å knytte nybygg til vei, vann- og avløp, strøm og liknende (Kalbro 2009, s. 47).

Kommunen får likevel ikke dekket alle kostnadene sine i forbindelse med byggingen. De må stå for minst 10 % av kostnadene selv, som et insentiv til at de skal holde kostnadene nede og ikke bli fristet til å overdimensjonere anleggene, eller bygge med unødvendig høy standard (Kalbro 2009, s. 47).

Erschließungsvertrag

Måten å finansiere infrastruktur på som nevnt over brukes i hovedsak i utbyggingsområder der det for det meste er en samling av vanlige grunneiere. Det er mer vanlig å bruke utbyggingsavtaler dersom det er snakk om områder som eies og utvikles av profesjonelle eiendomsutbyggere. Disse eier da gjerne hele området og inngår da som regel en utbyggingsavtale med kommunen, Erschließungsvertrag (Kalbro 2009, s. 48).

Gjennom utbyggingsavtalen kan utbyggeren forplikte seg til å bygge eller finansiere kommunale tiltak innenfor planområdet. Disse avtalene kan også inngås slik at utbygger kan måtte finansiere tiltak som ikke omfattes av hovedreglene om Erschließung, som barnehager eller skoler. Kommunen kan da være ansvarlig for byggingsarbeidene og oppføringen av bygget, mens utbyggeren betaler kostnadene på forskudd gjennom forskutteringsavtale, på tysk kalt Vorfinanzierungsvertrag (Kalbro 2009, s. 48).

Det er noen begrensninger for finansieringsbidragene kommunen kan pålegge utbyggerne. Tiltakene må være tilpasset omstendighetene og ha en relevant tilknytning til utviklingen. Det må altså være en sammenheng mellom tiltaket og det utbyggeren skal utvikle, og det må være proporsjonalt med verdien til prosjektet (Kalbro 2009, s. 49).

Folgekostenvertrag

Denne metoden dreier seg om at utbyggeren forplikter seg til å, enten helt eller delvis, gjennom en avtale sørge for finansiering av kommunale tiltak som ligger utenfor deres utbyggingsområde. Her er det avtaler som kun dreier seg om at utbyggeren skal finansiere infrastruktur, men ikke selv stå som byggherre. Det blir da et kontantbidrag til det offentlige. Dette dreier seg gjerne om bidrag til store veier, skoler eller liknende sosial infrastruktur. De begrensningene som er nevnt for Erschließungsvertrag gjelder også for disse finansieringsavtalene (Kalbro 2009, s. 48).

7.5 Oppsummering og sammenlikning

Når man sammenlikner de europeiske landene beskrevet over ser man en del fellestrekk og noen ulikheter i hvordan infrastrukturtiltak finansieres og hvordan bruken av utbyggingsavtaler påvirker dette.

Felles for alle landene er at utbyggingsavtaler er lovregulert, og at lovreguleringen er av relativt ny dato, sent 1990-tallet eller tidlig 2000-tallet. Dette kan man se ut fra hvordan utviklingen av eiendomsutvikling og relasjonen mellom det offentlige og de private har forandret seg over relativt samme tidsperiode i de ulike landene. Dette er også gjeldende for Norge der utbyggingsavtaler er regulert i kapittel 17 i plan- og bygningsloven fra 2008.

Det legges jevnt over et stort ansvar for finansiering av infrastruktur på utbyggerne, men dette begrenses av at tiltakene må stå i rimelig proporsjon til den nytten utbygger har for tiltaket i forhold til sitt utbyggingsprosjekt. Dersom det er snakk om å bygge en ny vei som både tilgodekommer utbyggerens utviklingsområde og andre tilstøtende områder skal kostnadene ikke kun ligge på den enkelte utbyggeren, men fordeles mellom de ulike utbyggerne, og fordeles etter hver enkelt utbyggers nytte. Utbyggingsavtaler på bakgrunn av

norske lover og forskrifter har et krav om forholdsmessighet i likhet med de andre landene som nevnt ovenfor.

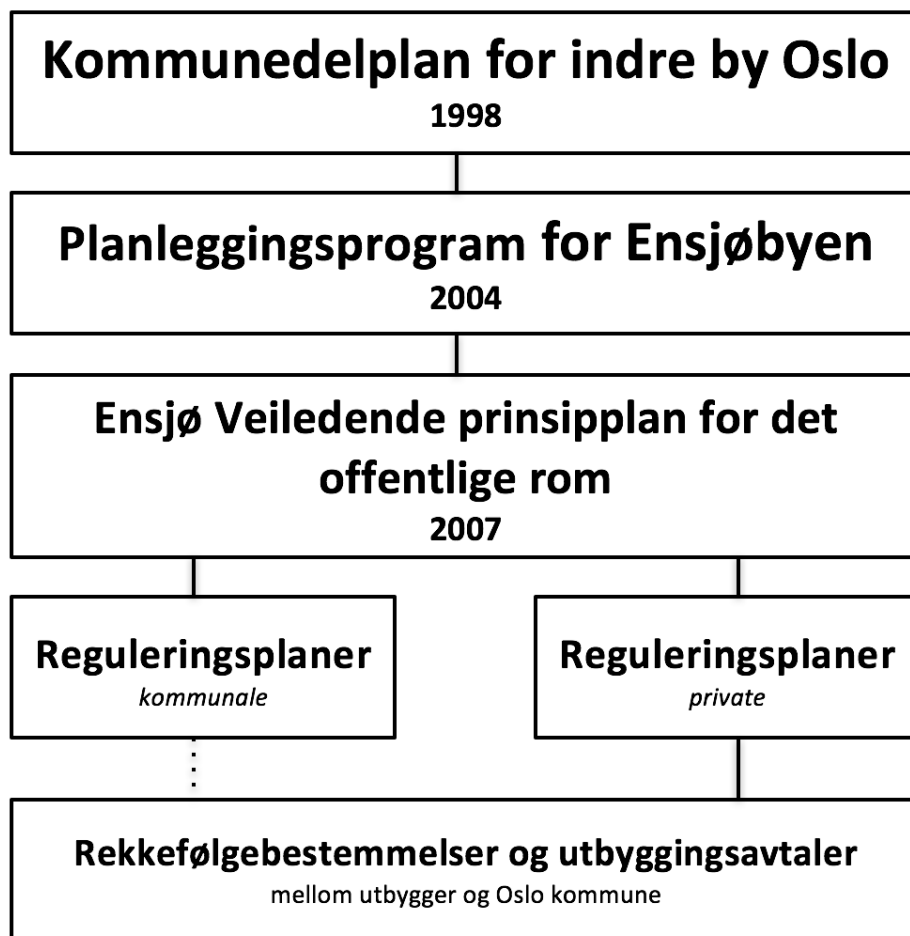
Når det kommer til sosial infrastruktur kan man se at i Finland og Tyskland så skiller de ikke nevneverdig mellom teknisk infrastruktur og sosial infrastruktur. Her kan utbyggerne bidra til finansiering av begge typer infrastruktur, mens i Danmark og Nederland har de liknende regler som i Norge der sosial infrastruktur ikke kan finansieres av utbyggere. Dette er hjemlet i forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler.

Et område det er litt ulikheter på mellom landene er på hva loven sier om allerede gjennomførte investeringer. I Finland er det mulig å avgiftsfinansiere slike tiltak, mens det for eksempel i Nederland ikke er mulig å kreve finansieringsbidrag i ettertid. Det er derimot i både Tyskland og Norge vanlig å forskuttere midler til offentlige investeringer gjennom avtaler. Norge har dette klart i lovteksten, mens i Tyskland har de en egen avtaleform for akkurat slike bidrag, Vorfinanzierungsvertrag. Det er også de fleste steder begrensinger som kun pålegger utbyggere å finansiere investeringskostnadene, og holder derfor fremtidig vedlikehold utenfor. Utbyggerens økonomiske bidrag begrenser seg til å finansiere offentlige infrastrukturtiltak, og at utbyggerens gevinst på omregulering og utbygging ikke skal beskattes. Dette er ikke helt fast, og i Finland er grensene mellom finansiering og beskatning noen ganger litt uklare. I Danmark beskattet man også frem til 2004 verdiøkningen som oppsto gjennom omregulering til bolig eller hytteområder fra landbruk eller liknende regulering uten mulighet til å benytte eiendommen til bebyggelsesformål (Kalbro 2009, s. 58). I Norge er dette derimot ikke en problemstilling man støter på med dagens lovverk.

8. Avslutning og konklusjon

8.1 Hvordan ble finansiering og opparbeidelse av infrastruktur gjennomført på Ensjø?

Bakgrunnen for finansiering og opparbeidelse av infrastrukturtiltak på Ensjø må ses i sammenheng med kommunens initiativ til å transformere området til et bymessig boligområde. En slik transformasjon ville utløse et betydelig behov for investering i og opparbeidelse av ny og eksisterende infrastruktur på området. Kommunen så derfor behovet for å benytte ulike styringsverktøy for å sikre de nødvendige tiltakene.



Figur 38: Styringsverktøy for finansiering av infrastrukturtiltak på Ensjø i hierarkisk rekkefølge. Redigert av Marius S. Larsen.

Gjennom kommunedelplanen for indre by Oslo tok kommunen første gang initiativet til transformasjonen av Ensjø. Initiativet ble ytterligere konkretisert i planprogrammet fra 2004. Oslo kommune opplevde passivitet fra utbyggerens side, og så ikke den ønskede utviklingen av området, som var grunnlaget for at planprogrammet ble vedtatt. Planprogrammet tok kun for seg at det var et behov for infrastrukturbygging, men dette ble ikke konkretisert før i VPOR som ble vedtatt i 2007. Kommunen kartla gjennom VPOR hvilke

infrastrukturbehov de anså som nødvendige for transformasjon fra industri til bolig. Tiltakene ble kategorisert i fire hovedkategorier gatenett, grøntdrag/møteplasser/torg, overvannshåndtering, og skoler og barnehager. Under hovedkategoriene er de ulike konkrete tiltakene beskrevet med føringer om utforming, størrelse og lokalisering for å skape et helhetlig bymiljø. Det fremgår ikke i VPOR hva tiltakene vil koste, eller hvem som skal bekoste og/eller opparbeide disse.

Kommunen skapte en forutsigbar prosess for utbyggerne/grunneierne ved at infrastrukturtiltakene ble kartlagt og kostnadsberegnet før store deler av utbyggingen ble prosjektert. Anleggsbidragstiltakene ble kostnadsberegnet gjennom usikkerhetsanalysen, og med bakgrunn i dette fikk utbyggerne i prosjekteringsfasen oversikt over hvilke tiltak deres prosjekt utløste, samt hvilket omtrentlig kostnadsnivå tiltakene ville beløpe seg til. Slik vi ser det kan kostnadsnivået knyttet til infrastrukturbidragene ha stor betydning for et prosjekts økonomi og bærekraftighet. Da bidraget utløser betydelige kostnader som må tas med i de økonomiske beregningene for hvert enkelt prosjekt, kan det være avgjørende for om et prosjekt er gjennomførbart eller ikke.

Det var hovedsakelig utbyggernes ansvar å utarbeide reguleringsplanforslag for utbyggingsprosjekter på området. Disse reguleringsplanforslagene skulle i tillegg omfatte det offentlige rom og infrastrukturutbygging innenfor de ulike reguleringsplanområdene. Unntak fra dette er Gladenggata, Ensjøgata, Tiedemansparken og Tyngdepunktet hvor Oslo kommune sto ansvarlig for omreguleringen.

Gjennom utbyggingsavtalene ble det fastsatt hvilke utbyggere/grunneiere som skulle bidra til de ulike tiltakene. Tiltakene er fastsatt i rekkefølgebestemmelsene tilhørende hver enkelt reguleringsplan, og dette bestemmer rekkefølgen hvert enkelt tiltak skal sikres eller opparbeides i. Eksempelvis i rekkefølgebestemmelsene for Grenseveien 97 fremkommer det i § 7.1 at offentlig torg felt C, Grønnvoll plass må være opparbeidet før det gis midlertidig brukstillatelse for byggetiltak for felt B eller felt D. Dette er en realytelse ettersom det er utbygger som fysisk skal opparbeide tiltaket, og rekkefølgebestemmelsen anses som oppfylt når tiltaket er ferdigstilt. Videre i rekkefølgebestemmelsene ser vi av § 7.4 at Sentral tverrforbindelse mellom Malerhaugveien og Grønnvoll allé ansees som sikret når det er

innbetalt kontantbidrag til Oslo kommune, og kommunen har inngått utbyggingsavtaler med andre grunneiere som totalt dekker finansiering av tiltakene. Kontantbidraget må være på konto hos Oslo kommune før det gis igangsettingstillatelse. Dette illustrerer at det er en forskjell på oppfyllelse av rekkefølgebestemmelsene avhengig av om det er realytelse eller kontantbidrag.

Anleggsbidragene har hatt en størrelsesorden fra omtrent kr 900 per m² til omtrent kr 1 500 per m². Størrelsen på bidraget har hatt sammenheng med prosjektets lokasjon, i kombinasjon med hvor stor grad det har utløst behov for ny infrastrukturutbygging. Dette kan eksemplifiseres ved utbyggingsavtalen for Fyrstikkalléen 1, som fikk et anleggsbidrag på kr 975 per m² BRA. Dette er under normalbidraget på Ensjø, som ligger på rundt kr 1 300 – 1 500 per m² BRA. Bakgrunnen for dette er at tiltaket ikke utløser behov for store oppgraderinger av offentlig infrastruktur, da det ikke utløser en endring i arealbruken, og det offentlige rom i hovedsak skal opprettholdes slik det var før utbyggingen. I utbyggingsavtalen for Ensjøveien 19 m. fl. var anleggsbidraget på kr 1 535 per m² BRA. At det her er et vesentlig høyere bidrag per m², kan ha sammenheng med prosjektets beliggenhet. Ensjøveien 19 ligger innenfor området Tyngdepunktet som er det mest sentrale og infrastrukturen område på Ensjø. Transformasjonen av Tyngdepunktet utløste en rekke store infrastrukturtiltak som prosjektene innenfor området har måttet bidra til. I tråd med trenden om å fortette rundt knutepunkt, kan vi tenke oss til at de høye bidragene også fører med seg høyere utnyttelse på Tyngdepunktet sammenliknet med områder i randsonen.

Proessen for hvordan infrastruktur ble finansiert og opparbeidet på Ensjø er ikke unik, sammenliknet med liknende transformasjonsområder. Det som imidlertid er unikt med gjennomføringsmodellen på Ensjø er hovedsakelig bruken av VPOR som styringsverktøy, og at det forelå en kostnadsberegning av alle tiltakene VPOR omfatter. Bruken av utbyggingsavtaler er svært utbredt, også utenfor Oslo, men styringsverktøyene som utgjør grunnlaget for utbyggingsavtalene på Ensjø bidro til en bedre forutsigbarhet sammenliknet med for eksempel på Løren/Økern.

8.1.1 Hvilke ulikheter og likheter var det ved finansiering av infrastrukturtiltak på Ensjø og Løren/Økern?

Basert på sammenlikningen vi har gjort mellom Ensjø og Løren/Øken kan vi se flere ulikheter og likheter ved finansieringen av infrastrukturtiltak. Utgangspunktet for begge transformasjonsområdene var at det i hovedsak var industriområder som var ønsket omregulert og utviklet til boligformål. Pådriver for utviklingen på Løren/Økern var eiendomsutviklingselskapet Selvaag som begynte med utvikling av området på eget initiativ, uten overordnede planer for infrastrukturtiltak fra kommunens side. Dette i motsetning til Ensjøområdet der kommunen var en aktiv pådriver og tilrettelegger for transformasjonen gjennom utarbeidelse og bruk av styringsverktøy.

Oslo kommune ble involvert i Ensjøområdet på et tidlig stadium, da det kun forelå et fåtall private reguleringsinitiativ, med hensikt å transformere området fra industri til bolig. Fåtalet av private planforslag medførte at kommunen fastslo et planleggingsprogram for å sette fart på utbyggingen. Kommunen kom inn i planleggingsprosessen av Løren/Økern 15 år etter at Selvaag initierte sine første reguleringsplanforslag. Tidspunktet for kommunens involvering i transformasjonsprosessen er en av de store ulikhetene mellom de to områdene. På Ensjø medførte dette at det før transformasjonen ble igangsatt, forelå det overordnede styrende planer for offentlige infrastrukturtiltak.

Dette har gitt forutsigbarhet for utbyggerne, med hensyn på anleggsbidragenes størrelse, samt hvilke tiltak som lå til grunn for transformasjonen. Forutsigbarheten på Løren/Økern har ikke vært like god, ettersom den første infrastrukturutbyggingen ikke har vært sammenhengende, og kun vært knyttet til de enkelte utbyggingsprosjektene. Dette har igjen medført at de som kom inn i utviklingen av området på et senere tidspunkt har fått et høyere anleggsbidrag enn de ville fått om VPOR lå til grunn for beregningen fra starten av, i likhet med Ensjø. Et likhetstrekk mellom områdene er at det er brukt utbyggingsavtaler med et tilnærmet likt rammeverk. Kommunen har prøvd å implementere Ensjømodellen på Løren/Økern, men har ikke oppnådd tilsvarende godt resultat, som en følge av at kommunen kom for sent inn i prosessen.

8.1.2 Hvilke ulikheter og likheter er det mellom norsk metode for finansiering av infrastruktur kontra hvordan det gjøres i utlandet?

Styringsverktøyene og prosessen rundt finansiering av infrastruktur i Norge og de utvalgte sammenliknede landene er i stor grad lik. Et av fellestrekkene er at ansvaret for finansiering legges i stor grad på utbyggerne. Vi ser også at forholdsmessighetsprinsippet er gjennomgående. Det er en utstrakt bruk av utbyggingsavtaler, men det er ulikheter knyttet til form og innhold i avtalene brukt i de forskjellige landene. Ulikhetene dreier seg også om hvilke tiltak det kan pålegges utbyggerne å finansiere, hvor blant annet utbyggerne i Finland og Tyskland kan finansiere sosial infrastruktur. Dette er det gjennom forskrift om forbud av bygging av sosial infrastruktur ikke lov til i Norge. Felles for alle landene er at utbyggingsavtaler er lovregulert og at lovreguleringen er av relativt ny dato, sent 1990-tallet eller tidlig 2000- tallet, som en følge av endrede forhold innen eiendomsutvikling. I Norge er utbyggingsavtaler lovregulert i plan- og bygningsloven av 2008.

Ut i fra dette kan man konkludere med at det er utfordringer knyttet til finansiering av infrastrukturtiltak i alle landene i sammenlikningen, og at de ferske lovendringene er gjort for å imøtekomme skiftet fra offentlig styrt eiendomsutvikling til mer privat initierte utviklingsprosjekter. Denne privat initierte eiendomsutviklingen har medført et behov for det offentlige til å utvikle ulike styringsverktøy, eksempelvis gjennom nevnte utbyggingsavtaler.

8.1.3 Synspunkter fra involverte aktører

Vi har intervjuet private utbyggere og Oslo kommune som har vært delaktige i transformasjonen av Ensjø. Hensikten med kapittelet er å belyse de ulike aktørers synspunkter knyttet til anleggsbidrag, utbyggingsavtaler og den generelle transformasjonsprosessen. Dette for å knytte faktiske erfaringer til praktisk bruk av Ensjømodellen.

Oslo kommune opplever i stor grad at utbyggere har bidratt i forbindelse med utarbeidelse av VPOR. Kommunen opplyser om at det har vært en gruppeprosess knyttet til usikkerhetsfaktorer hvor nøkkelpersoner fra utbyggerensiden har blitt intervjuet. Utbyggerne har på denne måten fungert som informanter knyttet til kostnadene infrastrukturtiltakene

utløser. Enkelte utbyggere opplevde at utbyggerne kun var involvert i kostnadsberegningen ved at de fikk valget mellom kontantbidrag eller realytelser. Oslo kommune hadde engasjert en tredjepart til å kalkulere bidragene. Utbyggerne opplevde at de kalkulerte bidragene var fastlåste uten rom for forhandling. Dette ble derimot ikke oppfattet som negativt av alle utbyggerne, hvorav enkelte var svært fornøyd med dette.

Utbyggerne opplevde at det ikke var forhandlingsrom ved inngåelse av utbyggingsavtalene. Størrelsen på anleggsbidraget i avtalene var avregnet etter antall BRA de kunne bygge. Oslo kommune uttrykker derimot at det har vært et visst forhandlingsrom, til tross for at de erkjenner at utbyggerne sannsynligvis ønsker at dette var større. Kommunen arbeidet ut fra et likhetsprinsipp, hvor man tok hensyn til spesielle forhold ved det enkelte utbyggingsprosjekt. Hovedtyngden av anleggsbidragenene har hatt en størrelsesorden på mellom kr 1 300 og kr 1 500 per BRA. I utbyggingsavtalene har det blitt gjort individuelle vurderinger knyttet til prosjektområdets lokasjon, i tillegg til nærhet til sentrale funksjoner i området. Både utbyggerne og Oslo kommune er enige om at det var forhandlingsrom knyttet til om utbyggerne ville yte anleggsbidraget som realytelser eller kontantytelser, eller en kombinasjon av dette.

I spørsmålet om hvor vidt det har vært protester mot anleggsbidragene, erkjenner Oslo kommune at det er enkelte aktører som har uttrykt misnøye. Til tross for dette er det en fellesnevner at de involverte private utbyggerne har akseptert betingelsene kommunen har stilt vedrørende prinsippet og størrelse på anleggsbidrag. Utbyggerne fra sin side har opplevd at det har vært misnøye, men for å få igjennom en reguleringsplan har samtykke vært nødvendig, da alternativet har vært å utsette planen til ytterligere infrastruktur var ferdigstilt. Felles for både kommunen og private utbyggere er at anleggsbidragene har vært en naturlig forutsetning i forkant av utbyggingen. Grunntanken i dette er at bidraget er et vilkår for å tilegne seg en rett til utbygging. Diskusjonene mellom kommunen og utbyggerne dreide seg hovedsakelig om antallet BRA utbyggerne skulle få lov til å bygge, og er ikke knyttet til størrelsen på bidraget.

Alle involverte parter i transformasjonen av Ensjø er enige om at forutsigbarheten knyttet til infrastrukturbidragene har vært god. Dette er knyttet til at det forelå et grundig forarbeid fra

kommunens side gjennom planprogrammet og VPOR. Oslo kommune la gjennom disse styringsverktøyene til rette for en overordnet og koordinert utvikling av området. Det trekkes her spesielt frem at kommunen også tok enkelte hovedgrep i forkant av privat utbygging, som eksempelvis nedlegging av høyspentledning Dette medførte at områdets attraktivitet økte. Det ble i 2007 til 2008 etablert et nivå på anleggsbidraget pålydende kr 1 000 per BRA. Indeksjustert tilsvarer dette beløpet i dag i underkant av kr 1 500. Både kommunen og de private utbyggerne betrakter transformasjonen av Ensjø som historisk godt gjennomført. Alle aktørene intervjuet er enige om at Ensjømodellen er en foregangsmodell for videre utbygging og transformasjon av andre områder.

Oslo kommune mener at kommunen har totalt stått for 2/3 av de totale bidragene til infrastrukturtiltak på Ensjø. Kommunen har bidratt til store og kostnadsstunge tiltak, blant annet oppgradering av T-banestasjonen og byggingen av Teglverksdammen. Utbyggerne har ingen formening om kostnadsfordelingen mellom private utbyggere og kommunen. Bakgrunnen for kommunens høye andel av infrastrukturkostnader skyldes sosial infrastruktur. Dersom man utelater sosial infrastruktur fra kostnadsfordelingen står private utbyggere for 75 %.

Hovedutfordringen på Ensjø har vært at forutsetningene har endret seg. Tallgrunnlaget som ble vedtatt har ikke fulgt utviklingen i entreprisekostnader²³, hvilket har medført at dette grunnlaget på enkelte områder har vært utdatert. Oslo kommune har utover dette blitt kritisert for at transformasjonen av Ensjø burde gått raskere. Kommunen er derimot ikke enig i kritikken ved at antallet boliger per i dag er på omtrent det nivået kommunen så for seg ved starten av transformasjonen. Med bakgrunn i den kompliserte eiendomsstrukturen som var på området i 2004/2005 har kommunen vanskelig for å se at de kunne gjort noe annerledes. Kommunen er svært godt fornøyd med både prosess og arbeidsmetodikk, og bruker Ensjø som et referanseprosjekt for andre områder. Utbyggerne på sin side er i stor grad enige med Oslo kommune og uttrykker at Ensjø er et eksempel til etterfølgelse. Det trekkes blant annet frem som et svært positivt aspekt ved bruken av utbyggingsavtaler, at kommunen kan gjennomføre kostnadsstunge infrastrukturutbygginger og kreve inn bidrag for

²³ Bygge- og anleggskostnad på fast eiendom.

dette i etterkant. Dette medfører en raskere prosess, hvilket også forhindrer protester utbyggerne seg i mellom.

Basert på intervjuene som er gjennomført er både Oslo kommune og de private utbyggerne svært godt fornøyd med hvordan finansieringen av infrastrukturiltak på Ensjø ble gjennomført. De er alle enige om at ved en transformasjon av områder i denne størrelsesorden er alle involverte aktører nødt til å bidra. Ved bruk av kommunens styringsverktøy skapes det en forutsigbar prosess, hvilket medfører en mer sammenhengende og overordnet utbygging.

8.3 Konklusjon

Problemstillingen vi ønsket å utrede var hvordan infrastruktur ble finansiert og opparbeidet på Ensjø. Oslo kommune initierte en forutsigbar prosess, hvor alle infrastrukturiltakene var belyst og kostnadsberegnet før transformasjonen fant sted. Vår oppgave illustrerer at infrastrukturen ble finansiert og opparbeidet gjennom bruk av kommunale styringsverktøy, med en fordeling av anleggsbidrag etter hvert enkelt prosjekts nytte og lokasjon.

Hvordan infrastruktur ble finansiert på Ensjø skiller seg klart fra hvordan det ble gjort på Løren/Økern. I motsetning til den forutsigbare prosessen som fant sted på Ensjø, ble styringsverktøyene anvendt på Løren/Økern på en slik måte at de skapte ujevnheter i anleggsbidragene og uforutsigbarhet hos utbyggerne. Videre ser vi at det er store likhetstrekk mellom Norge og andre land, i forbindelse med finansiering av infrastruktur.

Infrastrukturen på Ensjø ble finansiert og opparbeidet gjennom at kommunen var en pådriver for utvikling gjennom planprogram, VPOR og aktiv bruk av utbyggingsavtaler. Funnene i denne oppgaven sammenfaller dermed med det inntrykket både Oslo kommune og de private utbyggerne uttrykker gjennom intervjuene.

8.4 Forslag til videre forskning

I lys av våre funn kan videre forskning undersøke hvert prosjekts utnyttelse opp mot betalt anleggsbidrag. Dette vil kunne gi en indikasjon på at en høyere utnyttelse på en tomt gir utslag i et høyere bidrag enn det ville vært ved lavere utnyttelse. Utover dette kan videre forskning også ta for seg lovligheten knyttet til bruk av en ikke juridisk plan som VPOR. Et

annet interessant tema som vi tror vil være veldig aktuelt for fremtiden er å forske på private utbyggers muligheter til å finansiere sosial infrastruktur, enten gjennom dispensasjoner slik det er gitt på Fornebu, eller ved en lovendring som eliminerer problemet.

- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2009a). *§ 1-1. Lovens formål*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/veiledninger_brosjyrer/2009/lo_vkommentar-til-plandelen-i-/kapittel-1-fellesbestemmelser/-1-1-lovens-formal/id556730/ (lest 23. februar).
- Kommunal- og moderniseringsdepartementet. (2009b). *§ 4.1. Planprogram*. Tilgjengelig fra: https://www.regjeringen.no/no/dokument/dep/kmd/veiledninger_brosjyrer/2009/lo_vkommentar-til-plandelen-i-/kapittel-4-generelle-utredningskrav/-4-1-planprogram/id556751/.
- Kommunal- og regionaldepartementet. (2006). *Veileder utbyggingsavtaler*.
- Kristiania oppmålingsvesen. (1887). *Kart over Christiania*.
- Krogsveen. (2017). *Boligprisstatistikk for Oslo*. Tilgjengelig fra: <http://krogsveen.no/Boligprisstatistikk/Boligprisstatistikk-for-Oslo> (lest 11. januar).
- Lillebergen, R. R. & Berge, B. K. H. (2016). *Reguleringsplanens betydning for fordeling av infrastrukturkostnader*. Tilgjengelig fra: <http://www.arkitektnytt.no/reguleringsplanens-betydning-for-fordelingen-av-infrastrukturkostnader> (lest 18. mars).
- Lorch-Falch, S. (2016). *Så mange Oslo-boliger må bygges for å løse bolig mangelen*. E24. Tilgjengelig fra: <http://e24.no/privat/raymond-johansen/saa-mange-oslo-boliger-maa-bygges-for-aa-loese-boligmangelen/23764214>.
- Nordahl, B., Harvold, K. & Skogheim, R. (2009). Forhandlingsbasert byutvikling. Evaluering av Oslo kommunes arbeid med å utvikle Ensjø fra bilby til boligby. Oslo: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2015). *Oslo mot 2030*: Oslo kommune.
- Oslo kommune. (2017a). *Planinnsyn*.
- Oslo kommune. (2017b). *Statistikkbanken*. Tilgjengelig fra: <http://statistikkbanken.oslo.kommune.no/webview/> (lest 10. januar).
- Ottesen, M. (2016). *Implementering av Ensjømodellen på Løren*: Norges miljø- og biovitenskapelige universitet, Institutt for landskapsplanlegging.
- Persson, G. & Moberg, O. (2014). Nya regler om exploateringsavtal, markanvisningar och kommunala särkrav på byggandet.
- Plan- og bygningsetaten. (2002). *Forslag til planleggingsprogram for Ensjø*.
- Plan- og bygningsetaten. (2004). *Kommundelplan vedtatt i bystyret 24.05.04 KDP for Økernområdet*.
- Plan- og bygningsetaten. (2005a). *S-4140*.
- Plan- og bygningsetaten. (2005b). *S-4767*.
- Plan- og bygningsetaten. (2006). *Ensjø veiledende prinsipplan for det offentlige rom*. Oslo kommune.
- Plan- og bygningsetaten. (2007). *S-4317*.
- Plan- og bygningsetaten. (2008a). *S-4411*.
- Plan- og bygningsetaten. (2008b). *S-4420*.
- Plan- og bygningsetaten. (2010). *S-4522*.
- Plan- og bygningsetaten. (2011). *S-4610*.
- Plan- og bygningsetaten. (2014a). *Løren og Økern veiledende plan for det offentlige rom*.
- Plan- og bygningsetaten. (2014b). *S-4761*.
- Plan- og bygningsetaten. (2014c). *S-4815*.
- Plan- og bygningsetaten. (2015a). *S-4858*.
- Plan- og bygningsetaten. (2015b). *S-4883*.
- Plan- og bygningsetaten. (2016). *S-4917*.

- Silverman, D. (2014). *Interpreting qualitative data*. Storbritannia: Sage.
- Solheim, A. L. (2014). *Gangen i en standard utbyggingsavtale - forhandling*. Tilgjengelig fra: <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache%3AjtUH-F3jXXIJ%3Awww.akershus.no%2Ffile%2Fb5a3fcf93bb110e213b1288ef93cc710%2FEnsj%25C3%25B8%2520-%2520Gangen%2520i%2520en%2520standard%2520utbyggingsavtale%2520%2520Aunders%2520Solheim.pdf%20&cd=1&hl=no&ct=clnk&gl=no> (lest 01. mars).
- Strand, N. P. & Bildeng, M. (2016). Boligmassen i Oslo. *Oslospeilet*, 1 (26).
- Wikipedia. (2015). *Kristianiakrakket*. Tilgjengelig fra: <https://no.wikipedia.org/wiki/Kristianiakrakket> (lest 23. april).
- Wikipedia. (2017). *Oslos byhistorie*. Wikipedia. Tilgjengelig fra: https://no.wikipedia.org/wiki/Oslos_historie (lest 5. februar).
- Aamdal, K. (2016). Bolig.

Lover og forskrifter

- Plan- og bygningsloven. (2008). Lov om planlegging og byggesaksbehandling av 27. juni 2008 nr. 71: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.
- Forskrift om vilkår i utbyggingsavtaler. (2006). Forskrift om forbud mot vilkår om sosial infrastruktur i utbyggingsavtaler av 20. april 2006 nr. 453: Kommunal- og moderniseringsdepartementet.

10. Vedlegg

Vedlegg 1: Kostnader ekskludert usikkerhetsmomenter

Tiltak	Minimum	Sannsynlig	Maksimum	Middelverdi
Gjførte tiltak og avtalte realtyelser				
Gjennomførte tiltak				
Ensjøveien - Entrepriise 1 - Kabelføringsanlegg	kr 36 905 886	kr 36 905 886	kr 36 905 886	kr 36 905 886
Ensjøveien - Forberedende arbeid	kr 3 500 000	kr 3 500 000	kr 3 500 000	kr 3 500 000
Nedgraving av kraftlinje langs turvei D2	kr 26 066 986	kr 26 066 986	kr 26 066 986	kr 26 066 986
Oppgradering av fortau i Hovinveien	kr 436 620	kr 436 620	kr 436 620	kr 436 620
Gladengveien: Entrepriise 1 - Midt veg i nedre del inkl kantstein	kr 18 645 667	kr 18 645 667	kr 18 645 667	kr 18 645 667
Rolf Hofmos park - særlig del	kr 995 246	kr 995 246	kr 995 246	kr 995 246
Rolf Hofmos plass del 1	kr 2 145 750	kr 2 145 750	kr 2 145 750	kr 2 145 750
Avtalte realtyelser				
Offentlig regulerte gater område I	kr 38 443 768	kr 38 443 768	kr 38 443 768	kr 38 443 768
Joh. H. Andresens vei	kr 28 260 974	kr 28 260 974	kr 28 260 974	kr 28 260 974
Resterende nordre tverrforbindelse (Fr5)	kr 914 412	kr 914 412	kr 914 412	kr 914 412
Gatetun GT1	kr 3 397 468	kr 3 397 468	kr 3 397 468	kr 3 397 468
Gatetun GT2	kr 3 781 906	kr 3 781 906	kr 3 781 906	kr 3 781 906
Gatetun GT3	kr 4 079 845	kr 4 079 845	kr 4 079 845	kr 4 079 845
Petersborg parken	kr 4 745 692	kr 4 745 692	kr 4 745 692	kr 4 745 692
Joh. H. Andresens plass	kr 4 903 968	kr 4 903 968	kr 4 903 968	kr 4 903 968
Tidemannsplassen	kr 1 465 520	kr 1 465 520	kr 1 465 520	kr 1 465 520
Rolf Hofmos plass del 2	kr 2 208 960	kr 2 208 960	kr 2 208 960	kr 2 208 960
Planlagte tiltak				
2 hovedgater				
Gladengveien				
Gladengveien: Entrepriise 2 - Vannkanal og sidefelt i nedre del	kr 42 413 282	kr 47 125 869	kr 54 194 750	kr 48 097 056
Gladengveien: Entrepriise 3 - Fullt tverrsnitt i øvre del	kr 19 758 122	kr 21 953 469	kr 25 246 490	kr 22 405 894
Ensjøveien				
Ensjøveien: Entrepriise 2 - parsell ØST - fullt tverrsnitt, Rolf Hofmos gate - Strømsveien	kr 21 894 695	kr 24 327 439	kr 27 976 555	kr 24 828 788
Ensjøveien: Entrepriise 2 - parsell VEST - midt veg, frem til Rolf Hofmos gate	kr 32 291 285	kr 35 879 205	kr 41 261 086	kr 36 618 617
Ensjøveien: Entrepriise 3 - VEST - sidefelt i vest, frem til Rolf Hofmos gate	kr 14 312 248	kr 15 902 498	kr 18 287 873	kr 16 230 223
Gate og gangveier/forbindelser				
Område II				
Offentlig regulert gate område II	kr 5 225 277	kr 6 147 385	kr 7 069 493	kr 6 147 385
Søndre tverrforbindelse gjennom Tyngdepunktet	kr 2 268 421	kr 2 984 764	kr 3 820 499	kr 3 033 973
Gangbro over T-banen	kr 9 835 816	kr 12 294 770	kr 18 442 155	kr 13 815 020
Gågate/torg fra Ensjøtorget til Kampen jernbaneundergang	kr 4 917 908	kr 6 147 385	kr 7 991 601	kr 6 400 760
Gangforbindelse over/under Gjøvikbanen	kr 0	kr 10 245 642	kr 15 368 463	kr 8 134 183
Rolf Hofmos gate	kr 9 790 028	kr 11 461 496	kr 13 132 964	kr 11 461 496
Kampen jernbaneundergang	kr 23 878 116	kr 35 817 175	kr 53 725 762	kr 38 277 618
Søndre tverrforbindelse fra Ensjøplassen til Ensjøveien	kr 2 029 640	kr 2 745 983	kr 3 462 327	kr 2 745 983

Område III				
Gangforbindelse over Grenseveien	kr 21 515 848	kr 30 736 926	kr 46 105 388	kr 33 270 676
Oppgradert Bertrand Narvesens vei	kr 7 206 210	kr 8 235 669	kr 9 265 127	kr 8 235 669
Område IV				
Malerhaugveien	kr 28 892 521	kr 33 668 145	kr 38 443 768	kr 33 668 145
Stålverksveien	kr 8 596 122	kr 10 028 809	kr 11 580 886	kr 10 078 018
Grønvold alle	kr 23 042 383	kr 30 802 770	kr 38 443 768	kr 30 753 562
Øvrige offentlig regulerte gater område IV	kr 34 623 269	kr 40 354 017	kr 46 084 765	kr 40 354 017
Resterende sentral tverrforbindelse Ø	kr 4 117 834	kr 6 176 752	kr 8 235 669	kr 6 176 752
Langengen	kr 6 588 535	kr 7 720 939	kr 8 853 344	kr 7 720 939
Parker og grøntdrag				
Parker				
Tidemannsparken	kr 35 516 308	kr 39 462 564	kr 45 381 949	kr 40 275 823
Rolf Hofmos park - nordlig del	kr 805 886	kr 895 429	kr 1 074 515	kr 932 336
Malerhaugparken	kr 3 223 545	kr 3 581 718	kr 4 298 061	kr 3 729 344
Biblioteksparken	kr 1 640 559	kr 1 822 843	kr 2 096 269	kr 1 860 409
Teglverksparken	kr 6 267 042	kr 6 963 380	kr 8 007 887	kr 7 106 884
Stålverksparken	kr 13 461 587	kr 14 957 318	kr 17 200 916	kr 15 265 564
Grønvold park	kr 15 162 604	kr 15 281 994	kr 20 177 008	kr 17 250 350
Grøntdrag				
Turvei D2 oppgradering	kr 13 831 616	kr 18 442 155	kr 23 052 694	kr 18 442 155
Grøntdrag v Rolf Hofmos gate	kr 608 892	kr 811 856	kr 895 429	kr 762 647
Vestre parkdrag sør	kr 9 314 598	kr 10 349 554	kr 11 901 987	kr 10 562 841
Vestre parkdrag nord	kr 11 241 110	kr 12 490 122	kr 14 363 640	kr 12 747 523
Vestre bekke drag sør	kr 5 761 913	kr 6 402 126	kr 7 362 445	kr 6 534 063
Vestre bekke drag nord	kr 7 873 839	kr 8 748 710	kr 10 061 016	kr 8 929 006
Østre parkdrag sør	kr 14 231 604	kr 15 812 893	kr 18 184 827	kr 16 138 771
Østre parkdrag nord	kr 7 114 119	kr 7 904 577	kr 9 090 263	kr 8 067 477
Østre bekke drag	kr 4 835 319	kr 5 372 577	kr 6 447 091	kr 5 594 016
Plasser og torg				
Lilleplassen	kr 1 343 144	kr 1 492 382	kr 1 790 859	kr 1 553 894
Ensjøplassen	kr 4 029 432	kr 4 477 147	kr 5 372 577	kr 4 661 680
Ensjøtorget	kr 20 491 284	kr 25 614 105	kr 38 421 157	kr 28 781 293
Grønvold plass	kr 2 745 983	kr 8 954 294	kr 17 908 587	kr 10 086 098
Petersborgaksen vestre del	kr 11 678 915	kr 12 976 573	kr 14 923 058	kr 13 243 998
Petersborgaksen østre del	kr 7 707 840	kr 8 564 266	kr 9 848 906	kr 8 740 762
Annet				
Grunnerverv	kr 15 368 463	kr 35 817 175	kr 71 634 349	kr 42 151 550
Den kommunale gjennomføringsorganisasjonen	kr 38 364 637	kr 38 364 637	kr 38 364 637	kr 38 364 637
Den kommunale gjennomføringsorganisasjonen	kr 8 000 000	kr 8 000 000	kr 8 000 000	kr 8 000 000

(Holte Consulting 2010, s. 15-16)

Vedlegg 2: Kostnader inkludert usikkerhetsmomenter

Planlagte tiltak	Beregnet middelverdi inkludert faktorvirkning
2 hovedgater	
Gladengveien	
Gladengveien: Entrepise 2 - Vannkanal og sidefelt i nedre del	kr 51 772 487
Gladengveien: Entrepise 3 - Fullt tverrsnitt i øvre del	kr 24 118 084
Ensjøveien	
Ensjøveien: Entrepise 2 - parsell ØST - fullt tverrsnitt, Rolf Hofmos gate - Strømsveien	kr 26 726 129
Ensjøveien: Entrepise 2 - parsell VEST - midt veg, frem til Rolf Hofmos gate	kr 39 416 900
Ensjøveien: Entrepise 3 - VEST - sidefelt i vest, frem til Rolf Hofmos gate	kr 17 470 487
Gate og gangveier/forbindelser	
Område II	
Offentlig regulert gate område II	kr 6 617 150
Søndre tverrforbindelse gjennom Tyngdepunktet	kr 3 265 820
Gangbro over T-banen	kr 14 870 722
Gågate/torg fra Ensjøtorget til Kampen jernbaneundergang	kr 6 889 887
Gangforbindelse over/under Gjøvikbanen	kr 8 755 773
Rolf Hofmos gate	kr 12 337 349
Kampen jernbaneundergang	kr 41 202 678
Søndre tverrforbindelse fra Ensjøplassen til Ensjøveien	kr 2 955 823
Område III	
Gangforbindelse over Grenseveien	kr 35 813 120
Oppgradert Bertrand Narvesens vei	kr 8 865 014
Område IV	
Malerhaugveien	kr 36 240 962
Stålverksveien	kr 10 848 149
Grønvold alle	kr 33 103 655

Øvrige offentlig regulerte gater område IV	kr	43 437 748
Resterende sentral tverrforbindelse Ø	kr	6 648 760
Langengen	kr	8 310 950
Parker og grøntdrag		
Parker		
Tidemannsparken	kr	43 353 579
Rolf Hofmos park - nordlig del	kr	1 003 582
Malerhaugparken	kr	4 014 329
Biblioteksparken	kr	2 002 575
Teglverksparken	kr	7 649 970
Stålverksparken	kr	16 432 112
Grønvold park	kr	18 568 569
Grøntdrag		
Turvei D2 oppgradering	kr	19 851 449
Grøntdrag v Rolf Hofmos gate	kr	820 926
Vestre parkdrag sør	kr	11 370 021
Vestre parkdrag nord	kr	13 721 650
Vestre bekke drag sør	kr	7 033 376
Vestre bekke drag nord	kr	9 611 334
Østre parkdrag sør	kr	17 372 047
Østre parkdrag nord	kr	8 683 969
Østre bekke drag	kr	6 021 494
Plasser og torg		
Lilleplassen	kr	1 672 637
Ensjøplassen	kr	5 017 912
Ensjøtorget	kr	30 980 671
Grønvold plass	kr	10 856 847
Petersborgaksen vestre del	kr	14 256 065
Petersborgaksen østre del	kr	9 408 704

(Holte Consulting 2010, s. 46-47)

Vedlegg 3: Intervjuguide for individuelt, semistrukturert intervju

Tema	Bruk av styringsverktøy ved finansiering av infrastruktur
Problemstilling	Hvordan ble finansiering og opparbeidelse av infrastruktur gjennomført på Ensjø?
Form	Telefonintervju. En student intervjuer, en student tar notater og er ansvarlig for lydopptak

Rammesetting	<ul style="list-style-type: none"> • Introduksjon • Uformell samtale • Informasjon <ul style="list-style-type: none"> • Bakgrunn • Formål • Oppgave • Problemstilling
Erfaringer	<ul style="list-style-type: none"> • Overgangsspørsmål • Avdekke erfaring og kjennskap til problemstillingen
Fokusering	<ul style="list-style-type: none"> • Nøkkelspørsmål • Oppfølgingsspørsmål
Tilbakeblikk	<ul style="list-style-type: none"> • Oppsummering • Avklaring

Rammesetting	<ul style="list-style-type: none"> • Introduksjon av forfattere og respondent • Uformell samtale • Informasjon om oppgaven og valgte problemstilling <ul style="list-style-type: none"> • Bakgrunn for intervjuet • Formålet med intervjuet • Avklaring vedrørende taushetsplikt og anonymitet • Eventuelle uklarheter og spørsmål fra respondent
---------------------	---

Lydopptak startes

Fokusering	<ul style="list-style-type: none"> • Nøkkelspørsmål <ul style="list-style-type: none"> • I hvilken grad har utbyggere vært involvert i kostnadsberegningen av utbyggerbidraget? • Hvilket forhandlingsrom har utbyggere hatt ved forhandling av utbyggingsavtaler? • Har det vært protester mot anleggsbidragene? Hvis ja, hvilke? • På hvilken måte har det vært forutsigbarhet rundt bidragene til finansiering av infrastruktur? • Hvor mye har Oslo kommune brukt på finansiering av infrastruktur på Ensjø? • Hva burde vært gjort annerledes med prosessen rundt transformeringen av Ensjø?
-------------------	---

Lydopptak avsluttes



Norges miljø- og biovitenskapelig universitet
Noregs miljø- og biovitenskapelige universitet
Norwegian University of Life Sciences

Postboks 5003
NO-1432 Ås
Norway