



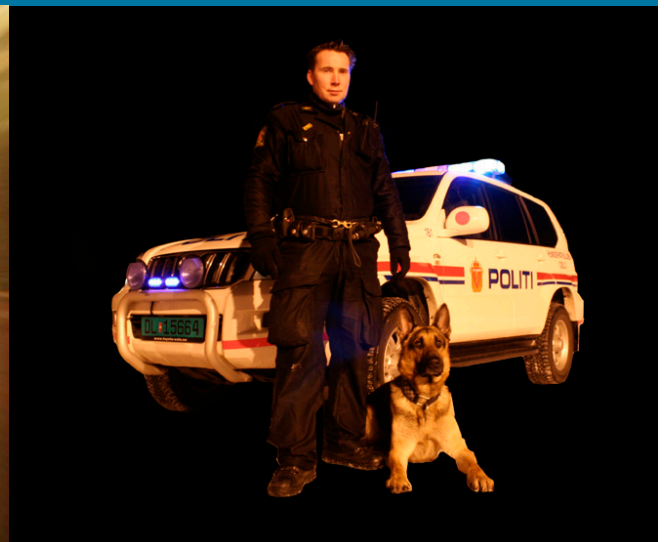
U. off. § 15
Offentlighetsloven

Beredskapssenter for politiet

Vurdering av alternative lokaliseringer

Oppdragsgiver:
Justis- og beredskapsdepartementet

April 2012



Forord

I oppdragsbrev datert 21.12.2011 gir Justis- og beredskapsdepartementet Statsbygg i oppdrag å kartlegge alternative tomter/arealer til et nasjonalt beredskapssenter for politiet innenfor Oslos grenser. Tomten, minimum 30 da, skal tilrettelegge for en samlokalisering av helikoptertjenesten, beredskapstroppen og hundetjenesten med en anslått bygningsmasse på 18.600 BTA.

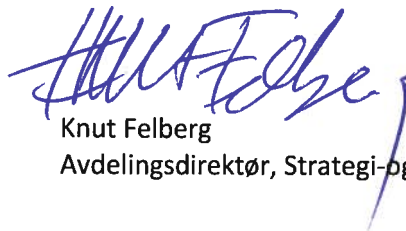
Arbeidet ble påbegynt 16 januar og avsluttet 1 april 2012. Kartleggingen har vært begrenset til en gjennomgang av statlige og kommunale eiendommer med tilliggende område, innenfor Oslos grenser og i god tilknytning til hovedveinettet, samt et søk i markedet etter privat eiendom basert på gitte kriterier. Underveis er det avholdt møter med flere statlige og kommunale aktører, samt aktuelle private grunneiere.

Rapporten er utarbeidet av Håkon Dreyer Sæter (PL), Anne Kindt og Reidunn Mygland i Strategi- og utviklingsavdelingen/planseksjonen, og Arnold Pedersen i Byggherreavdelingen/justis.

Oslo, april 2012



May Balkøy
Direktør, Strategi- og utviklingsavdelingen



Knut Felberg
Avdelingsdirektør, Strategi- og utviklingsavdelingen, Plan

Innhold

1	Sammendrag og konklusjon	3
2	Oppdraget	4
3	Arbeidsmetode	4
4	Eksisterende situasjon.....	6
4.1	<i>Helikoptertjenesten</i>	6
4.2	<i>Beredskapstroppen</i>	6
4.3	<i>Hundetjenesten</i>	6
4.4	<i>Effekter av en samlokalisering</i>	6
5	Areal- og funksjonsbehov	7
5.1	<i>Beliggenhet og adkomst.....</i>	7
5.2	<i>Funksjonalitet og arealbehov</i>	7
5.3	<i>Oppsummering areal- og funksjonsbehov</i>	9
6	Overordnede føringer for lokaliseringvalg	11
6.1	<i>Kommunale byutviklingsstrategier og utsiling av lokaliseringalternativer.....</i>	11
6.1.1	<i>Hovedvegssystemet i Oslo førende premiss</i>	11
6.1.2	<i>Kommuneplanens føringer.....</i>	11
6.1.3	<i>Områdevurderinger i forhold til lokalisering.....</i>	13
6.1.4	<i>Utsiling av lokaliseringalternativer</i>	16
6.2	<i>Luffartstilsynets føringer.....</i>	17
6.2.1	<i>Forskrift.....</i>	17
6.2.2	<i>Konsesjon</i>	18
6.3	<i>Statnett – kraftledninger i konflikt med alternativer</i>	18
7	Mulige tomter for nytt beredskapssenter	19
7.1	<i>Konklusjon.....</i>	19
7.2	<i>Vurdering og sammenligning av alternativer</i>	19
7.3	<i>Alna.....</i>	20



7.4	<i>Kjelsrud</i>	22
7.5	<i>Økern</i>	24
7.6	<i>Ulven</i>	26
7.7	<i>Hovedutfordringer for de fire tomtealternativer</i>	28
8	Tomter som ikke oppfyller kriteriene	29
9	Tidligere vurderte tomter	30
10	Andre tomter	31
10.1	<i>Lahaugmoen og andre lokaliteter utenfor Oslos grenser</i>	31
11	Planformer	33
11.1	<i>Statlig plan</i>	33
11.2	<i>Ordinær planprosedyre etter plan- og bygningsloven</i>	34
11.3	<i>Anbefaling av planform</i>	35
12	Plan for videre arbeid	36
12.1	<i>Fremdriftsplan frem til ferdigstilling av nytt Beredskapssenter</i>	36
12.2	<i>Andre viktige momenter for det videre arbeidet</i>	38
	Vedlegg	39

Forkortelser og forklaringer

JD	Justis- og beredskapsdepartementet	BRA	Bruksareal
SD	Samferdselsdepartementet	BTA	Bruttoareal
FAD	Fornyings-, administrasjons- og kirkedepartementet	KVU	Konseptvalgutredning
FIN	Finansdepartementet	PBL	Plan- og bygningsloven
MD	Miljøverndepartementet	KU	Konsekvensutredning
POD	Politidirektoratet		
Oslo pd.	Oslo Politidistrikt		
SB	Statsbygg		
PBE	Plan- og bygningsetaten i Oslo kommune		
EBY	Eiendoms- og byfornyelsesetaten i Oslo kommune		
JBV	Jernbaneverket		
Rom	Rom Eiendom AS		



1 Sammendrag og konklusjon

Med bakgrunn i terrorangrepet 22. juli i fjor, har behovet for et beredskapssenter fått et forsterket politifaglig og politisk fokus. I oppdragsbrev datert 21.12.2011 gir Justis- og beredskapsdepartementet Statsbygg i oppdrag å **kartlegge alternative tomter/arealer** til et nasjonalt beredskapssenter for politiet **innenfor Oslos grenser**.

Tomten, minimum 30 da, skal tilrettelegge for en samlokalisering av helikoptertjenesten, beredskapstroppen og hundetjenesten, med en anslått bygningsmasse på ca. 18.600 m² BTA. Alle politienhetene har nasjonale oppgaver, i tillegg til daglig operative tjenester innenfor Oslo politidistrikt. Målsettingen med en samlokalisering av enhetene er synergieffekter i form av økt beredskap, en positiv faglig utvikling og felles fasiliteter og administrative funksjoner.

Enkel og rask adkomst mellom beredskapssenteret og hovedvegnettet er en absolutt premis for tomtevalget, og en forutsetning for rask mobilisering og responstid. Virksomheten er arealkrevende, genererer støy, vil ha behov for innsynsskjerming, og vil gi lite igjen i form av bymessige kvaliteter. I utgangspunktet er derfor en slik virksomhet ikke ønskelig i byutviklingsområder. Samtidig bør politiets nærvær være positivt, og gi en følelse av trygghet for innbyggerne. Etablering av denne type tiltak kan i tillegg fungere som en motor for utvikling av et større område. Tre av de eiendommene som anbefales utredet videre, ligger i områder som har et stort utviklingspotensial, men der byutviklingen ennå ikke har kommet skikkelig i gang.

Viktige parametere for å identifisere lokaliseringalternativer, er tilgjengelighet til Oslos hovedvegsystem, eksisterende utbyggingsstruktur og type naboskap, samt kommunale byutviklingsstrategier. Totalt 17 eiendommer innenfor Oslos grenser er vurdert, hvorav 13 er forkastet. Den viktigste årsaken til at alternativene er forkastet er at konfliktnivået knyttet til framtidig planlagt bymessig utvikling av området, eller forholdet til nært beliggende eksisterende boliger, skoler og barnehager etc., vurderes å være så høyt at en gjennomføring framstår som urealistisk.

Rapporten identifiserer tre alternative tomteområder til det foreliggende alternativ på Alnabru. Alternativene beskrives med sine spesifikke styrker og svakheter, skisserer hvilke problemstillinger som må løses, og valg og beslutninger som må fattes for hvert av alternativene dersom de skal kunne gjennomføres. Alle alternativene vurderes å inneha et konfliktpotensial som innebærer usikkerhet med hensyn til framdrift og kostnader.

Det viktigste usikkerhetsmomentet som må avklares for hvert alternativ er som følger:

ALNA:	Jernbaneverkets framtidige behov - arealets størrelse
KJELSRUD:	Nedgraving av høyspentkabler
ULVEN:	Nedgraving av høyspentkabler
ØKERN:	Flytting av Biltilsynet

Alna-alternativet vurderes som det enkleste å omregulere til formålet. For de tre øvrige alternativene knytter det seg usikkerhet til Plan- og bygningsetatens føringer for bymessig utvikling i Groruddalen.

2 Oppdraget

I tråd med Stortingets føringer har det over tid vært arbeidet for å finne egnet base for *politihelikopteret* i Oslo. En helikopterbase i Oslo vil gi bedre operasjonalitet enn dagens lokalisering på Gardermoen. *Beredskapstroppens* lokalisering i Politihuset er i dag utilfredsstillende ut fra størrelsen på mannskapet, materiell og sikkerhet. *Hundetjenestens* lokaler i Haraldrudveien er omsluttet av Oslo kommunes anlegg for behandling av ulike kategorier avfall, noe som er problematisk i forhold til hundetjenestens daglige aktiviteter. Det er sterkt ønskelig med relokalisering av enheten.

Med bakgrunn i hendelsene 22/7 i fjor, har behovet for et beredskapssenter fått et forsterket politifaglig og politisk fokus. I Stortinget 10.11.2011 redegjorde Justisministeren for at en samlokalisering av de tre politienhetene i et nasjonalt beredskapssenter, vil styrke politiets beredskap. På bakgrunn av dette gir Justis- og beredskapsdepartementet (JD) i brev av 21.12.2011 Statsbygg (SB) i oppdrag å **kartlegge alternative tomter/arealer** til et beredskapssenter for politiet **innenfor Oslos grenser**. Rapporten skal oversendes JD innen 1. april 2012.

Tomten skal tilrettelegge for et nasjonalt beredskapssenter hvor Helikoptertjenesten i Oslo politidistrikt, Beredskapstroppen og Hundetjenesten samlokaliseres. Alle tre enhetene har landsdekkende oppgaver. Et mål med en samlokalisering er å styrke politiets beredskap, og oppnå synergieffekter i form av en positiv faglig utvikling, samt felles fasiliteter og administrative funksjoner.

Etablering av beredskapssenter på tomtealternativet på Alnabru (Alna-alternativet) er på oppdrag fra Samferdselsdepartementet vurdert i en rapport av 06.01.2012 fra Jernbaneverket, med deltakelse og vesentlige bidrag fra ROM i samarbeid med politiet. Kriteriene for arealbehov i denne rapporten legges til grunn for kartleggingsarbeidet.

Tomtestørrelsen er vurdert til minimum 30 da, og de bygningsmessige funksjonene til ca. 18.600 m² BTA. Det er et absolutt krav at beredskapssenteret ligger innenfor Oslos grenser. Enkel og fortrinnsvis kort adkomst til hovedveinettet er vesentlig, og det vil være behov for minst tre adkomst-/rømningsveier. Adkomstløsninger må sikre at alle tre enhetene i en krisesituasjon har enkel adkomst til kjøretøyer og utstyr/hunder, og kan mobilisere samtidig uten at de hindrer hverandre.

JD ber samtidig Statsbygg om å legge frem en prosess og milepælsplan når tomtealternativene er kartlagt, samt et grovt kostnadsestimat. På møtet den 16.02.2012 ble JD og SB imidlertid enig om at kostnadsestimat ikke skal lages, da det nødvendige grunnlaget ikke er på plass i denne fasen. Det er først når det foreligger et rom- og funksjonsprogram at et grovt kostnadsestimat kan utarbeides.

3 Arbeidsmetode

Det forutsatte beredskapssenter er et arealkrevende anlegg som krever frigjorte tomter eller tomter under transformasjon, i nær tilknytning til hovedvegnettet. Når anlegget i tillegg vil gi lite igjen til byen omkring, og ikke skal påføre et lokalsamfunn store belastninger, er mulighetene begrenset.



Utplukking av tomter som er vurdert nærmere etter oppsatte kriterier, og som fremgår av kapittel 7 og 8, er gjennomført fra flere innfallsvinkler:

- 1 Gjennom studie av kartgrunnlag og flyfoto, er områder/eiendommer grovplukket for videre vurdering. Nærhet til hovedveisystemet, fravær av tett bystruktur, samt naboskap har vært viktige utplukkingskriterier.
- 2 Søk etter tomt gjennom annonse, der funksjon, krav til beliggenhet, tomtestørrelse, etc. ble oppgitt. Annonsen er vedlagt.
- 3 Gjennomgang av statlige eiendommer.
- 4 Dialog med PBE og EBY i Oslo kommune for å få drahjelp til å finne alternativer, for eksempel kommunale tomter.

To tomter som vurderes som aktuelle, er fremkommet som resultat av punkt 2, mens en tomt er fremkommet som resultat av en kombinasjon av punkt 1 og 4.

Følgende møter, befaringer og avklaringer er gjennomført i løpet av prosjektperioden:

Møter

Tre møter med JD og politienhetene der SB har lagt frem status på tomte vurderinger så langt, fått innspill og avklaringer.

- To møter med PBE for hjelp til å finne alternativer og få tilbakemelding på PBEs holdning
- Et møte med EBY for hjelp til å finne alternativer og supplerende informasjon
- Separate møter med Beredskapstroppen, Hundetjenesten og Helikoptertjenesten
- Møte med Luftfartstilsynet for å avklare krav og føringer
- Møte med Statnett siden høyspentlinjer er en utfordring ved flere av de vurderte eiendommene
- Møte med ROM Eiendom om Alna-alternativet
- Møte med Fabritius, utviklingselskapet på Ulven/Økern
- Møte med NHP Eiendom, utviklingselskapet på Kjelsrud

Befaringer

Befaring av valgte tomter etter første grovplukking gjennom studie av kartgrunnlag og flyfoto, jf. punkt 1 over.

- Befaring hos alle tre politienhetene
- Befaring med Luftfartstilsynet på de fire alternativene som anbefales utredet
- Befaring med JBV på Alnabru og Jernkroken

Avklaringer

Fremskaffe opplysninger om planstatus for alle tomtealternativene ved gjennomgang av kommuneplanens arealdel (KPA), kommunedelplaner (KDP), reguleringsplaner og planprogram/områdeplaner

- E-postdialog med PBE for å finne alternativer og supplerende informasjon, og avklare PBEs syn på vurderte tomter
- E-post- og telefondialog med Forsvarsbygg vedrørende Linderud leir



4 Eksisterende situasjon

Alle tre politienheter har nasjonalt ansvar, i tillegg til at de opererer som viktige ressurser i den daglige oppgaveløsningen i Oslo.

4.1 Helikoptertjenesten

Oslo politidistrikt er administrativt og operativt ansvarlig for helikoptertjenesten, og tjenesten er underlagt Spesialseksjonen. Stor-Oslo og det sentrale Østland er det primære operasjonsområde. Helikoptertjenesten er midlertidig lokalisert på Oslo Lufthavn Gardermoen. Plasseringen er lite gunstig i forhold til tilgjengelighet, effektivitet, ressursutnyttelse og beredskap. Dette skyldes værforhold, avstand til Oslo og store begrensninger i forhold til reguleringer og luftfartsaktivitet ved lufthavnen.

Helikoptertjenesten er en organisasjon i utvikling, og trenger tidsriktige fasiliteter for å kunne etablere en base som ivaretar dagens og fremtidens krav til tjenesten. En fast helikopterbase i Oslo vil styrke tjenestens operativitet i forhold til dagens midlertidige lokalisering på Gardermoen.

4.2 Beredskapstroppen

Beredskapstroppen har vært lokalisert i egne lokaler i Politihuset på Grønland siden 1980. Disse lokalene er for små, og har ikke blitt endret i takt med Beredskapstroppens økning av oppgaver og personell. Dette medfører store utfordringer med tanke på plass til kontorer, depoter og garderobes. Beredskapstroppens lokaler i Politihuset har også svakheter og mangler når det gjelder sikkerhet, krav til funksjonalitet og operativitet ved mobilisering.

Beredskapstroppen benytter i dag treningsfasiliteter rundt i Oslo by, skytebane i Bærum (Løvenskiold) og Forsvarets anlegg i Rena Leir. Det årlige sertifiserings- og øvingsprogrammet resulterer i at mannskapet tilbringer ca. 1800 dagsverk til reising til og fra treningsfasilitetene. Et nytt bygg med tilstrekkelige treningsfasiliteter, vil i tillegg gi Oslo Politidistrikt økte muligheter til å effektivisere sin øvingsaktivitet.

4.3 Hundetjenesten

Hundetjenestens lokaler i Haraldrudveien ble etablert i 1996, og har operative og funksjonelle mangler. I tillegg er eiendommen omsluttet av Oslo kommunes avfallsanlegg, noe som forstyrrer luktutvikling og dermed begrenser opptreningen av hundene. Utendørstrening må derfor skje utenfor dagens område. Det er behov for en arealøkning til blant annet treningsområder, lufteområde, garasje i tilknytning til hundestallen og lagerplass. Hundetjenesten disponerer både patruljehunder og ulike kategorier søkshunder.

4.4 Effekter av en samlokalisering

En samlokalisering i Oslo av de tre politienhetene kan gi flere synergieffekter i form av felles fasiliteter og administrative funksjoner, økt beredskap og en positiv faglig utvikling. Suksesskriteriene for å nå dagens krav til tjenestene ligger blant annet i følgende:

Effektivitet

Tidsriktige lokaler som ivaretar sikkerheten, daglig drift, kommandorom for operasjoner, mm.

Minimalt med tid til transport og administrasjon under mobilisering for oppdrag og pålagt trening.

Kvalitet

Gode treningsfasiliteter med innendørs skytebaner som skjermer omgivelsene mot støy og forurensning. Tidsriktige bygg til trening på taktiske disipliner relatert til pålagte oppgaver, og som gir økt utbytte, høyere kvalitet og effektivitet på trening.

Tilgjengelighet

Stor grad av tilgjengelighet ved å lokalisere alle fasilitetene på ett sted i Oslo. Dette minimerer responstiden, øker beredskapen og tilstedeværelsen i forhold til den daglige tjenesten. Resultatet blir mer tilgjengelige mannskaper til å løse de oppdrag som til en hver tid kommer.

5 Areal- og funksjonsbehov

5.1 Beliggenhet og adkomst

Tilgjengelighet hovedvegnettet

Det er et absolutt krav at Beredskapssenteret ligger *innenfor Oslos grenser*. Alle tre enhetene bidrar i den daglige oppgaveløsningen ved Oslo politidistrikt, i tillegg til de nasjonale oppgavene. Enkel og rask adkomst til hovedveinettet anses av politienhetene å være et absolutt premiss for tomtevalg. I tillegg må tomten kunne tilrettelegges for minimum tre adkomster med separat tilkobling til hovedvegnettet.

Sikkerhet og støy

Alle enhetene besitter utstyr og fasiliteter som må sikres mot uvedkommende. I tillegg krever virksomheten en rekke sikringstiltak i forhold til den daglige tjeneste, herunder løsninger for adkomstveier. Adkomstløsninger må sikre at alle tre enheter i en krisesituasjon har enkel adkomst til kjøretøyer og utstyr/hunder, og kan mobilisere samtidig uten å hindre hverandre.

Det vil forekomme støy fra helikoptertjenesten, hundetjenesten (støy fra hundene) og trening/øvelser for hundetjenesten og beredskapstroppen. Støy, i tillegg til behov for å begrense innsyn, gjør at naboskap til boligområder, skoler og barnehager ansees som lite ideelt.

Det kan være aktuelt å skjerme beredskapsområdet fra omgivelsene med jordvoller eller lignende. Denne type skjerming er lite forenelig med planfaglige intensjoner for bymessig utvikling av områder som i dag er preget av lager, parkering, ol., og lite egnet til å aktivisere gateløp.

5.2 Funksjonalitet og arealbehov

Samlet og kompakt utforming

Et beredskapssenter må ha en kompakt utforming med begrenset innsyn utenfra. I følge POD og Oslo politidistrikt er det ikke aktuelt å spre enhetene, selv over korte avstander. Samarbeid, faglig utvikling og økt beredskap er viktige premisser, og forutsetningen er at enhetene er samlet. Ved en



samlokalisering kan flere felles funksjoner utnyttes gjennom et tilpasset romprogram som må utvikles i samarbeid med brukerne i neste fase.

Med bakgrunn i skisse til innplassering av et beredskapssenter på Alnabru, er det anslått et arealbehov på minimum 30 mål. Nødvendig bygningsmessige arealer er i Alna-alternativet vurdert til ca. 18.600 m² BTA, inkludert eventuelle fasiliteter plassert under landingsområde.

Helikoptertjenesten

Helikoptertjenesten legger klarest føringer for tomteareal, beliggenhet/naboskap, mm.

Luftfartsmyndighetenes krav gir føringer for helikopterlandingsplass og sikkerhetszone for inn- og utflyging. Landings/avgangsområde må ha en størrelse på minimum 250 m x 35 m i hovedvindretningen på stedet med minimal stigning (inntil 8 %), for å kunne operere fra plassen med maksimal avgangsvekt og påmontert utvendig politioperativt utstyr iht. kravspesifikasjon. Nødvendig sikkerhetsmessig avstand mellom landings-/avgangsområdet og bygninger eller andre elementer, er avhengig av bygningens høyde. Se punkt 6.2.1 og forskriftskrav.

Landings-/avgangsområdet kan utnyttes ved at andre fasiliteter plasseres under dette området (som garasjer, utstyrlager skytebane, treningsrom for hund, mv.). På beredskapsområdet skal det tilrettelegges for biltransport av utstyr til helikopterets landingsplass/hangarområdet.

Helikoptertjenesten skal fra 2012 driftes med 2 politihelikoptre, hvorav det ene er reservehelikopter, slik at tjenesten er døgnoperativ. Det er nødvendig med hangarfasiliteter for to politihelikoptre. Med to helikoptre og døgnkontinuerlig drift forventes politihelikoptrene å ha ca. 2000 flytimer årlig knyttet til oppdrag fra politidistriktene og treningsflyging for pilotene. Antall årlige oppdrag fra politidistriktene varierer, men basert på erfaring anslås +/- 1000 oppdrag som i tilfelle kan medføre +/- 2000 flybevegelser (avgang/landing).

Et landings/avgangsområde på 250 m x 35 m gir mulighet for å ta ned Sea King redningshelikopter eller tilsvarende, og opp til to til tre av Forsvarets Bell-helikoptre samtidig for transportbistand.

I tillegg har helikoptertjenesten behov for plass til driftstekniske anlegg, lager, mm.

Beredskapstroppen

Behov for spesialrom som skytebane med tilleggsfasiliteter under bakken, ulike lager og rom for vedlikehold og rengjøring av mange former for spesialutstyr, garasjer for til dels store kjøretøyer.

Treningsbygg (varm og kald del), med basseng, klatretårn, m.v. Lokalene og bygningsmessige løsninger bør tilrettelegges for direkte forbindelse fra administrasjonsbygg til lager, garderobes, avdelingsutstyr og kjøretøyene. Det er behov for utenomhusareal rundt treningsbygg for å ivareta blant annet øvelser med større kjøretøyer.

Hundetjenesten

Dagens lokaler er uhensiktsmessige. Den operative delen har behov for arealøkning, blant annet treningsområder, lufteområde, garasje i tilknytning til hundestallen og lagerplass.



Hundetjenesten disponerer både patruljehunder og ulike kategorier søkshunder, og de ulike kategoriene krever ulike fasiliteter. Det skal tas utgangspunkt i 50-60 ansatte, og plass til 50 tjenestehunder. Hver ansatt har en hund og er avhengig av egen bil.

5.3 Oppsummering areal- og funksjonsbehov

Et detaljert rom- og funksjonsprogram må utarbeides i samarbeid med brukerne i neste fase av prosjektet. Kriteriene og beskrivelsene som fremgår under er en oppsummering fra oppdragsbrev, rapporten med beskrivelse av Alna-alternativet, samt innspill som har kommet i prosessen med å kartlegge alternative tomter.

Beliggenhet og adkomst	
Kriterier	Beskrivelse
Geografisk	Innenfor Oslos grenser
Adkomst	<ul style="list-style-type: none"> - Enkel, og fortrinnsvis kort adkomst til hovedveinettet - Minst tre adkomst/rømningsveier
Luftfartsmyndighetens krav	<ul style="list-style-type: none"> - Føringer for landingsplass/sikkerhetsone for inn/- og utflyging. Helikoptertjenesten legger klareste føringer for tomteareal, beliggenhet, mv. (Se under "arealbehov") - Krever konsesjon for etablering
Utforming	<ul style="list-style-type: none"> - Kompakt utforming - Begrenset innsyn utenfra
Støy	Støyproblematikk utredes i neste fase; støy fra <ul style="list-style-type: none"> - Helikoptertjenesten - Hundetjenesten (støy fra hundene) - Trening/øvelser for hundetjenesten og beredskapstroppen
Naboskap	Ikke nærhet til boligområder, skoler, barnehager

Arealbehov utendørs	
Kriterier	Beskrivelse
Tomt	<u>Minimum 30 da, inkluderer</u> <ul style="list-style-type: none"> - Areal for bygningsmessig anlegg - Landings-/avgangsområde, samt sikkerhetskrav til avgangs-/ landingsområde for helikopter (se under) - Tilrettelegge for biltransport av utstyr til helikopterets landingsplass/hangarområdet innenfor området - Uteareal for øvelser - Parkeringsareal
Landings-/avgangsområde for helikoptre	<ul style="list-style-type: none"> - Minst 250 m x 35 m i hoved-vindretning og med minimal stigning (inntil 8 %) (tilrettelagt for å ta ned Sea-King redningshelikopter eller tilsvarende, og opp til to-tre av Forsvarets Bell-helikoptre samtidig for transportbistand) - Krav om en viss avstand til bygninger/hindringer ved siden av landingsområdet. Nødvendig sikkerhetsmessig avstand mellom landings-/ avgangsområdet og bygninger, er avhengig av bygningenes høyde - Landings/avgangsområde kan utnyttes ved at andre fasiliteter etableres under dette området. - Forventes 2000 flytimer årlig knyttet til oppdrag fra politidistriktene og treningsflyging for pilotene. Anslått +/-1000 oppdrag som i tilfelle kan medføre +/-2000 flybevegelser (avgang/landing)



Øvelsesareal utendørs	Utendørs areal for beredskapstroppens øvelser med større kjøretøyer
-----------------------	---

Bygg/fasiliteter	
Kriterier	Beskrivelse
Arealbehov totalt	Minimum ca. 18.600 m2 BTA, inkludert eventuelle fasiliteter som plasseres under landingsområdet
Sammenslåtte funksjoner	<ul style="list-style-type: none"> - Administrative funksjoner, spiserom, møterom, undervisningsrom, trimrom, rapportrom, overnattingsrom, garasje, vaskeplass tjenestekjøretøyer osv., bør kunne ivaretas gjennom felles løsninger/brukslokaler - Alle enhetene har behov for parkeringsareal, både parkeringsplasser for tjenestekjøretøy og private biler. Det er behov for ca. en parkeringsplass pr ansatt. Parkeringsløsningen må ivareta sikkerhet, jf. neste punkt.
Sikkerhet	<ul style="list-style-type: none"> - Må være tilrettelagt for at alle enhetene kan mobilisere samtidig uten å hindre hverandre - Sikre utstyr og fasiliteter fra alle tre enhetene mot uvedkommende - Alle tre enhetene må ha enkel adkomst til kjøretøyer og utstyr/hunder
Helikoptertjenesten	<ul style="list-style-type: none"> - Hangar ca. 1200 m2. Plass til 2 politihelikoptre (Operativ tjeneste 24/7/365) - Drivstofftank i bakken. - Mulighet for slangeoppfylling av drivstofftank ved oppstillingsplass - Brannslukningsmateriell på manøver området. - Lagerplass for avdelingsutstyr og personlig utstyr i tilknytning til hangar
Beredskapstroppen	<ul style="list-style-type: none"> - Målsetting mot 2015: 120 ansatte - Spesialrom som skytebane med tilleggsfasiliteter under bakken - Ulike lager og rom for vedlikehold og rengjøring av mange former for spesialutstyr - Garasje for til dels store kjøretøyer - Treningsbygg (varm og kald del), med basseng, klatretårn (5 x 5 x 20 m), mv. - Møterom, parolerom og kontorer for ledelse og fagteam
Hundetjenesten	<ul style="list-style-type: none"> - Utgangspunkt i 50-60 ansatte og plass til 50 tjenestehunder, bestående av både patruljehunder og ulike kategorier søkshunder. De ulike kategoriene hunder krever ulike fasiliteter - Treningsområde innendørs (hall med eksempelvis kunstgress) - Lagerplass til ulike behov av oppbevaring av personlig utstyr, samt treningsutstyr for de ulike kategorier av hunder - Treningsområder til f.eks. sprengning - Eget verksted og garasje for bombegruppe - Veterinærrom for undersøkelse av hunder - Vaskeplass for hund - Søks-rom for trening av søk, ca. 40 m2 (sterilt) - Rom for treningsutstyr, biologiske stoffer



6 Overordnede føringer for lokaliseringsvalg

6.1 Kommunale byutviklingsstrategier og utstilling av lokaliseringsalternativer

6.1.1 Hovedvegssystemet i Oslo førende premiss

Enkel og rask adkomst mellom beredskapssenteret og hovedveinettet er et absolutt premiss for tomtevalget. Riktig lokalisering i forhold til hovedvegssystemet er en forutsetning for rask mobilisering og responstid i alle himmelretninger.



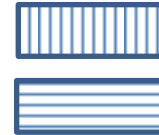
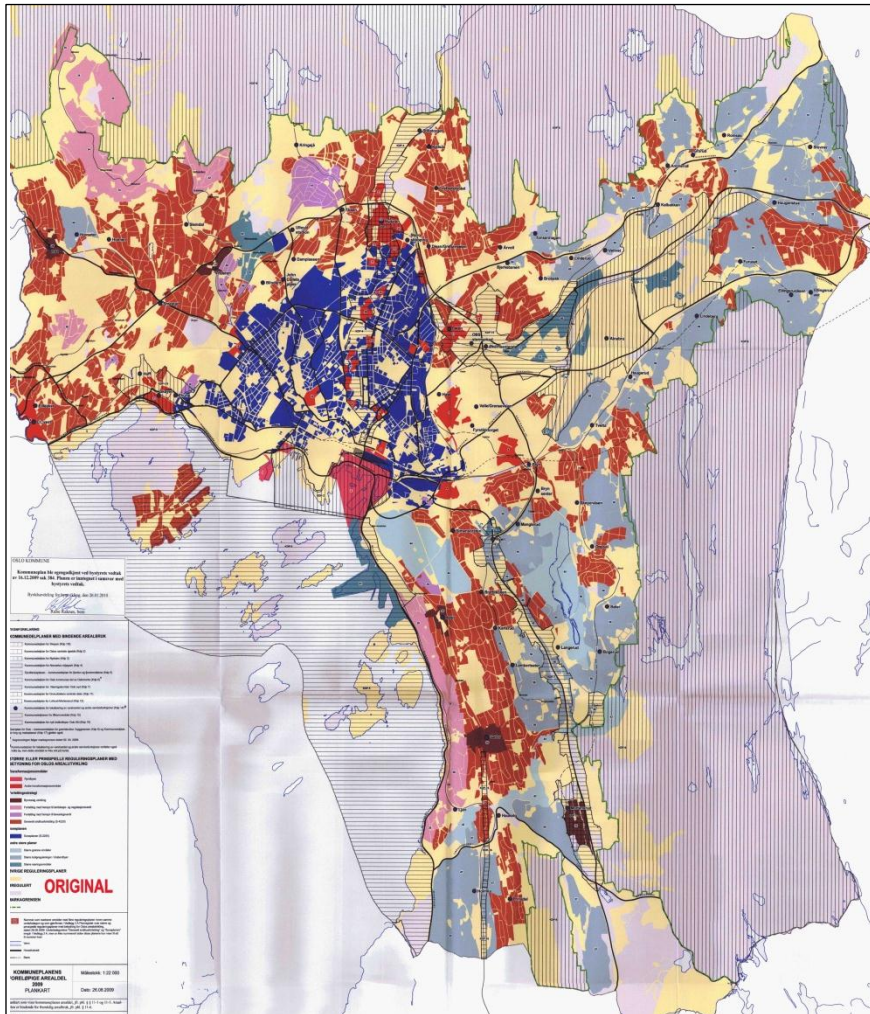
Figur 1: Hovedvegssystemet i Oslo.

Bildet med hovedvegssystemet viser at Ulven - Økernområdet er “origo”, der hovedvegnettet i alle retninger mest optimalt kan nås.

6.1.2 Kommuneplanens føringer

Kommuneplanen er kommunens overordnede strategiske styringsdokument for den videre utviklingen i kommunen. Det overordnede grepet i gjeldende kommuneplan, vedtatt 16.12.2009, er en konsentrert, knutepunktbasert og stasjonær utbygging, med økt fokus på miljø- og bærekraftaspekter. Det sammenhengende området med bymessig bebyggelse med stor andel boliger fortettes ytterligere innen 2025, i tillegg til at det utvides. Sterk forventet befolkningsvekst, fortetting med bolig og næring utløser behov for å sikre åpne arealer som byrom og friarealer, samt arealer til barnehager, skoler og møteplasser. Det skal legges vekt på energieffektiv bygningsmasse og sterkere satsing på kollektivtransport, gode forhold for sykkel, hensyn til gående og bevegelseshemmede.

Kommuneplanens arealdel utfylles og presiseres gjennom 16 vedtatte kommunedelplaner (KDPer) med ulike arealformål og tema, som dekker en vesentlig del av byggesonen. I dag eksisterer det ikke arealer innenfor Oslos byggesone som ikke er bebygget eller under planlegging/utvikling, se kommuneplankartet og arealstrategikartet i figur 2 og 3.



Skravur betyr at områdene er underlagt kommunedelplaner (KDP) med bindende arealbruk



Øvrige regulerings/detaljplaner



Større næringsområder



Større boligreguleringer



Større grønne områder

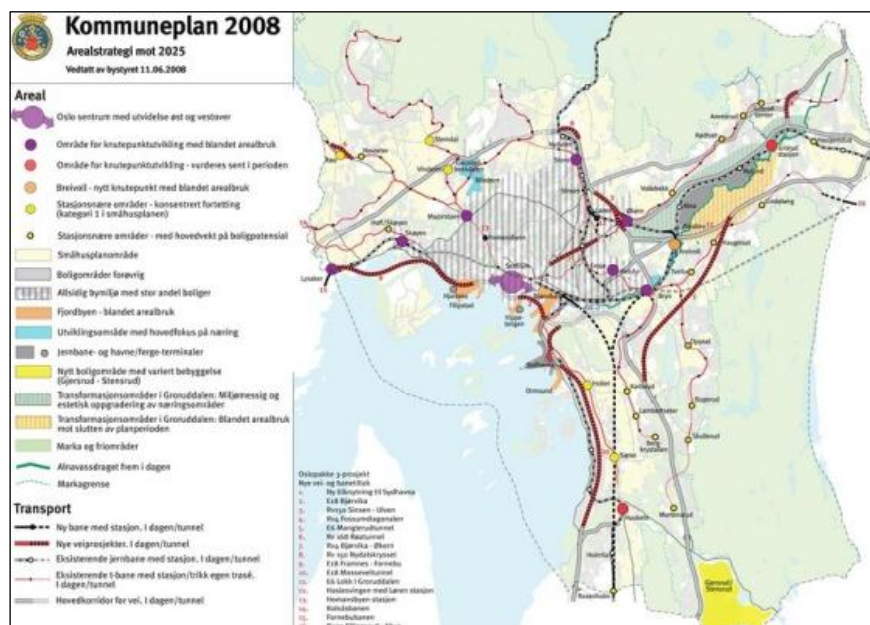


Soneplan (indre by)



Generell småhusfortetting

Figur 2: Kommuneplanens arealdel vedtatt av bystyret 16.12.2009



Figur 3: Kommuneplanens arealstrategi mot 2025 (bystyrevedtak 11.6.2008)

Det areal- og transportstrategiske kartet vist i figur 3 legger til rette for en stor andel boliger i indre by, en flerkjernet konsentrert utvikling i definerte knutepunkter og stasjonsnære områder, et sterkt og dynamisk sentrum med utvikling av Fjordbyen. Areal- og transportstrategien er innrettet mot både det lokale og regionale bolig-, service- og arbeidsmarkedet. Banenettet er ryggraden i utbyggingsstrukturen.

Viktige nærings- og terminalområder er angitt. Utenom disse er samlokalisering mellom bolig, næring, service og sosial infrastruktur et ledende prinsipp. Deler av Groruddalen utpekes som et fremtidig endrings- og utviklingsområde. Årsaken er at innenfor markagrensen i Oslo er det Groruddalen som er sterkest dominert av store infrastrukturanlegg (vei og jernbane), og som fortsatt har store ubebygde eller glissent utbygde næringsområder og asfalterte flater. Denne delen av byen har derfor størst kapasitet til å ta i mot den kommende byutviklingen.

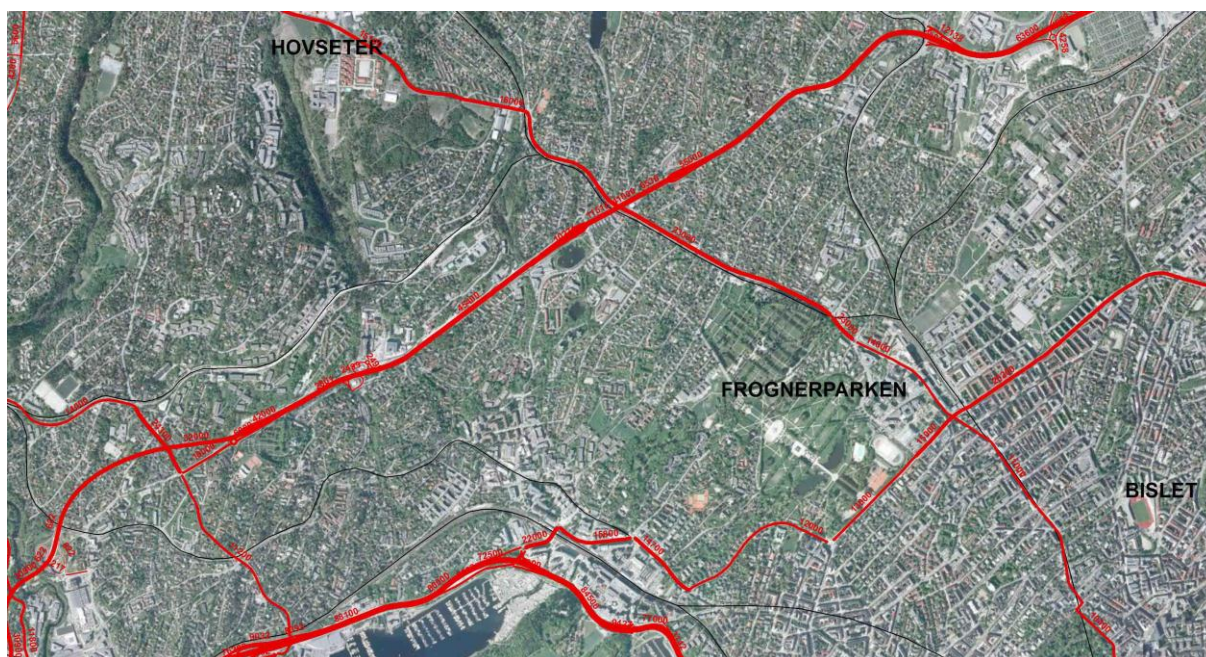
6.1.3 Områdevurderinger i forhold til lokalisering

Ved grovvurdering av egnet geografisk plassering av et beredskapssenter i Oslo kommune, er eksisterende utbyggingsstruktur, bygningstypologi og type naboskap viktige vurderingskriterier, i tillegg til tilgjengelighet til hovedvegnettet.

Indre by

Bystrukturen er tett og har et mangfold av byfunksjoner, og med stort innslag av boliger. Et beredskapssenter som naboskap vil være svært konfliktfyllt. Det eksisterer ikke arealer som er ubebygget eller som ikke er underlagt en byutviklingsstrategi. Indre by anses som et uaktuelt lokaliseringsområde.

Ytre by vest



Figur 4: Byvev og hovedveger Oslo vest

Ytre by vest består i stor grad av boliger og rekreasjonsområder. Det eksisterer ikke egnete tomter i nær tilknytning til E18, R168 (Sørkedalsveien) eller R161 (Ytre Ringvei). I tillegg vil enkelte områder innenfor sonen ha dårlig adkomstmuligheter til hovedvegnettet. For eksempel ble Forsvarets tomt på Huseby kvittert ut som en mulighet, blant annet pga. kronglete og lite fleksibel adkomst til/fra hovedvegssystemet. Se oversiktskartet i figur 4.

Området Bislet – Sinsen

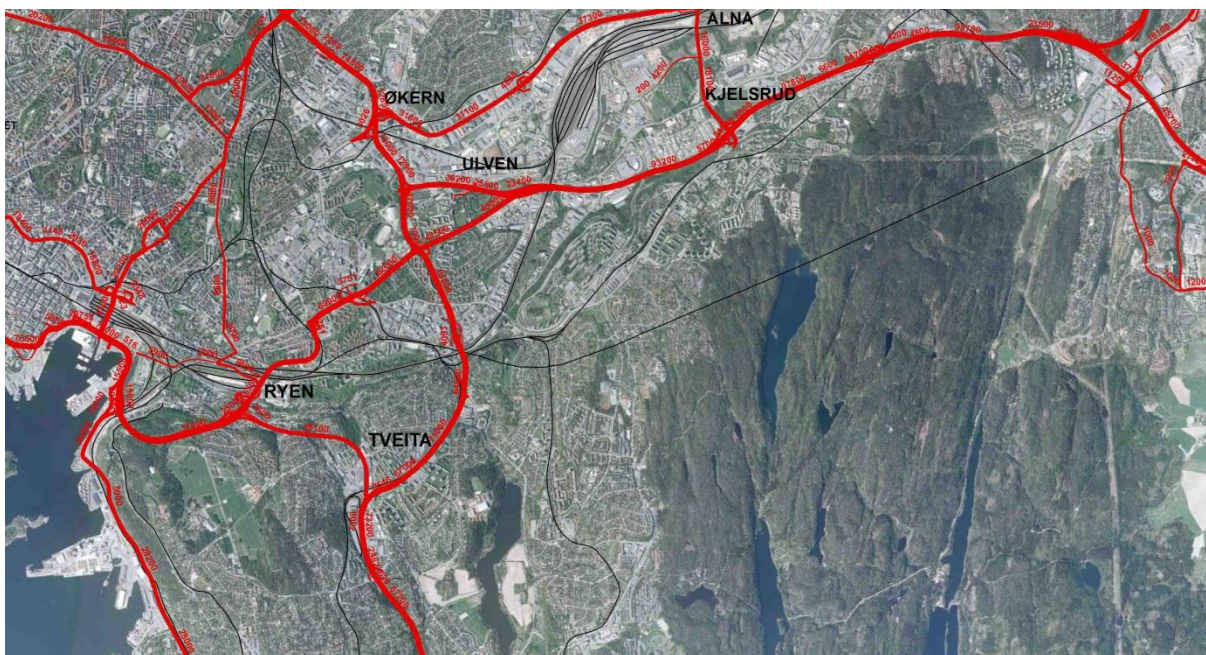


Figur 5: Byveg og hovedveger Bislet-Sinsen

Som det fremgår av oversiktskartet i figur 5 er utbyggingsstrukturen tett, og består i en stor andel boliger og rekreasjonsområder. Området vurderes som uegnet for et beredskapssenter, i tillegg til at aktuelle tomter ikke finnes.

Sørkorridoren

En lokalisering langs sørkorridoren vil gi en lite fleksibel adkomst til hovedvegnettet nordøstover og vestover, og er vurdert som uaktuelt. På grunn av Østmarka er det ikke mulig å bevege seg fra områdene syd for Ekeberg til hovedveinettet i Groruddalen og nordover uten å benytte Ytre Ringvei over Ryenkrysset eller Tveita. Se oversiktskartet i figur 6.



Figur 6: Byvev og hovedveier Oslo sør-øst

Ytre by øst - Groruddalen

Deler av Groruddalen er i kommuneplanen pekt ut som et fremtidig endrings- og utviklingsområde. Kommuneplanens arealstrategi mot 2025, viser transformasjonsområdene, primært i dalbunnen, mellom Økern og Grorud stasjon. Groruddalen er det området av Oslo som har best tilknytning til hovedvegnettet i alle retninger. E6, Østre Aker vei (R163) og Trondheimsveien (RV4) går i parallelle løp med stedvis god tilknytning på tvers. Fra hovedvegnettet i dalen er det primært god tilknytning til hovedvegnettet vestover og sørover. Se byvev og hovedveger på figur 7.



Figur 7: Byvev og hovedvegnett Økern - Groruddalen

De vurderte tomtene for et nytt beredskapssenter som er beskrevet i kapitlene 7 og 8, er derfor hovedsakelig lokalisert i område Økern-Groruddalen. Hovedbegrunnelsen er:

- Det finnes områder under planlagt transformasjon som enten er ubebygget eller med bebyggelse som kan rives (på sikt)
- Området har god tilknytting til hovedvegnettet
- I delområdene er det en viss avstand til boliger og sosial infrastruktur (skole, barnehage, etc.)

Dette skyldes at boligområdene er bygget i dalsidene, mens dalbunnen i hovedsak er disponert til infrastrukturanlegg og transportrelaterte næringsvirksomheter. Dette er imidlertid i endring. En lokalisering av et beredskapssenter i dette området er derfor ikke fritt for utfordringer. Groruddalen er et kommunalt og statlig satsingsområde for bedring av levekår. Groruddalssatsingen ble i 2007 offisielt startet opp som et samarbeid mellom Staten og Oslo kommune. Målsettingen (2007-2016) er at Groruddalssatsingen skal gi synlig miljøopprustning, styrke innbyggernes stolthet og identitet, gi bedre livskvalitet og samlet sett bidra til bedre levekår i Groruddalen.

Et beredskapssenter vil bli oppfattet som en støykilde, vil kreve stor tomt med skjermet aktivitet, og vil gi lite tilbake til byen omkring. Å tilby nærmiljøet aktiviteter inne på beredskapssenteret vil ikke være aktuelt av sikkerhetsmessige årsaker.

Imidlertid bør politiets nærvær være positivt, og gi en følelse av trygghet for innbyggerne. Et nasjonalt beredskapssenter er et viktig formål hvor den geografiske plasseringen er viktig for å oppnå de ønskede synergieffekter. Etablering av denne type tiltak, kan i tillegg fungere som motor for utvikling av et større område. Tre av de eiendommene som anbefales utredet videre, ligger i områder som har et stort utviklingspotensial.

6.1.4 Utsiling av lokaliseringalternativer

Totalt 17 tomtealternativer er vurdert i området Økern – Groruddalen, se oversikt i figur 8. Fire av disse, inkludert Alna-alternativet, anbefales utredet videre. De anbefalte alternativene er presentert i kapittel 7.

Alternativene Alna og Kjelsrud Nord omfattes av kommunedelplan for Groruddalens sentrale deler, vedtatt 11.07.1997 (KDP-11).

Alternativ Kjelsrud Nord inngår i et planprogram/områdeprogram for Breivoll-/ Alnabruområdet, utarbeidet av Plan- og bygningsetaten, fastsatt 15.10.2010. Kjelsrud området er nå under utvikling i privat regi. Det foreligger et forslag til planprogram (del av en kommende reguleringsplanprosess) som er behandlet av Plan- og bygningsetaten og ble oversendt Miljøverndepartementet for fastsettelse den 06.12.2011.

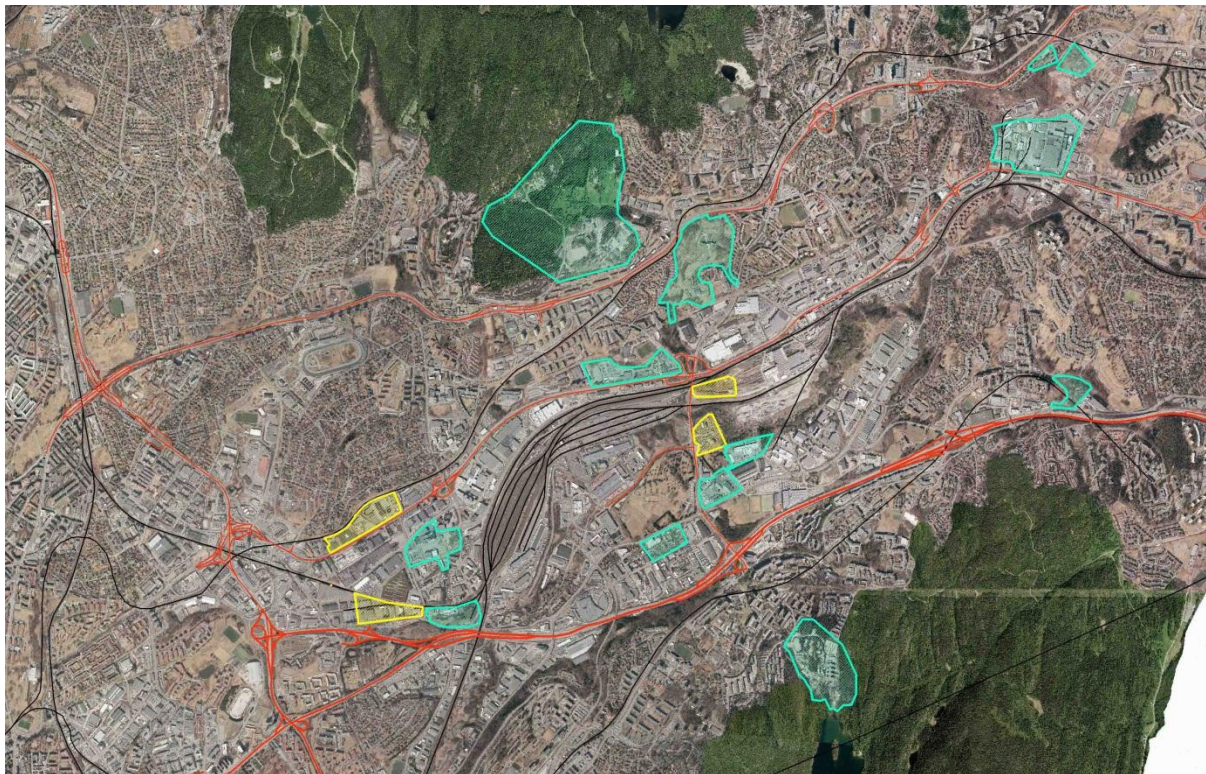
Alternativet Alna er utredet i Jernbaneverkets rapport av 06.01.2012, jf. omtale i kapittel 2.

Alternativene Ulven og Økern omfattes av kommunedelplan for Økernområde, vedtatt 26.05.2004 (KDP-15). Alternativ Ulven inngår i et område under regulering. Planprogram for området ble fastsatt av Plan- og bygningsetaten 17.09.2009. Eiendomsutvikler planlegger innsending av



reguleringsforslag i løpet av sommeren 2012. Alternativ Økern inngår i et noe større utviklingsområde i regi av samme eiendomsutvikler. Det er ikke igangsatt konkret planlegging i dette området.

Det er beheftet utfordringer ved alle alternativene, og disse er nærmere beskrevet i kapittel 7. De øvrige tomtene som er forkastet, er beskrevet i kapittel 8.



Figur 8: Bilde viser alle tomtene som er vurdert. De gule anbefales utredet videre, mens de grønne er forkastet.

6.2 Luftfartstilsynets føringer

6.2.1 Forskrift

Utforming av helikopterplassen er regulert av “forskrift om utforming av små helikopterlandingsplasser” (BSL E 3-6). For helikopterplassen skal det fastsettes minst to inn- og utflygingsflater. Inn- og utflygingsflatene bør være separert med 180 grader (minst 150 grader), og skal legges langs den fremherskende vindretningen, og med minimal stigning (maks 8 %).

Forskrift ligger til grunn for det dimensjonerende kravet på 250 m x 35 m for landings-/avgangsområde som er lagt til grunn for Alna-alternativet, og som er videreført i kartleggingen av alternative tomter. Oppstillingsplass/tankingsområdet må være et asfaltert dekke. I tillegg må området hvor man får eksponering av drivstoff ha et dekke av betongstein eller tilsvarende. Resten av landingssonen kan være gressbelagt. Noe av sonen kan ligge utenfor tomta, under forutsetning av at fysiske hindringer (som trær eller bygninger) ikke bryter forskriftens høydebestemmelser innenfor sonen.

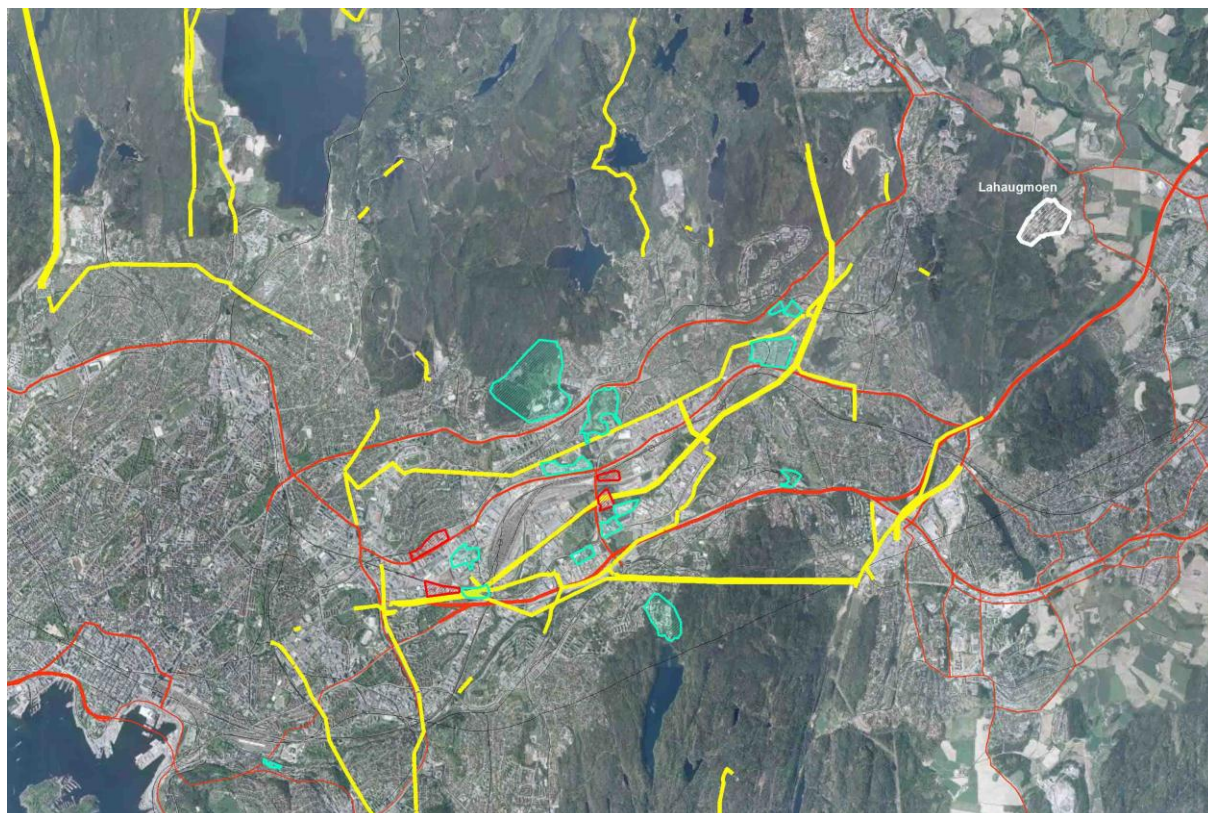
Nødvendig sikkerhetsmessig avstand mellom landings-/avgangsområdet og bygninger eller andre hindre, er avhengig av bygningens høyde. Derfor er både eksisterende naboforhold og eventuelt framtidige utbyggingsplaner av betydning.

6.2.2 Konesjon

Etablering av helikopterlandingsplass trenger konsesjon i henhold til Forskrift om konsesjon for landingsplasser (BSL E 1-1). Konsesjonsbehandlingen krever at området for landingsplass er regulert. Konsesjonssøknaden kan likevel utarbeides parallelt med reguleringsplanarbeidet.

6.3 Statnett – kraftledninger i konflikt med alternativer

Groruddalen er det området i Oslo med flest store kraftledninger, i tillegg til betydelig innslag av annen infrastruktur som veier og jernbane. Kraftnettet båndlegger betydelige arealer, og skaper usikkerhet ved flere av lokaliseringalternativene som er vurdert. Se figur under.



Figur 9: Gul linje er kraftnettet i Groruddalen. Rød linje er hovedvegssystemet. Grønn markering er tomter som er forkastet. Rød markering er tomter som anbefales vurdert videre.

På grunn av anleggenes alder må sentralnettet i Oslo og Akershus fornyes de nærmeste tiårene. Statnett har igangsatt et arbeid med å utforme en overordnet plan for hvordan kraftnettet i regionen skal utvikles, "Nettplan Stor-Oslo". I november 2011 forelå rapporten "Behovsanalyse for ny sentralnettløsning Oslo og Akershus. I følge framdriftsplanen skal det foreligge en plan for trinnvis utbygging innen 4. kvartal 2012.

Behovsanalysen viser at ledninger og transformatorstasjoner må spennings-oppgraderes til 420 kV. Det varierer innenfor området hvorvidt dagens spenningsnivå er 300 kV eller 130 kV, og de ulike spenningsnivåene er forbundet med ulike kostnader. Rapporten påpeker at framtidens nett må utvikles på en mest mulig arealeffektiv måte i samarbeid med de ulike kommunene og grunneierne, blant annet pga. arealknapphet. Aktuelt virkemiddel kan være kabelløsning.

En mulig finansiell løsning for kabling er i følge behovsanalysen at Statnett bidrar med finansiering tilsvarende den nødvendige utbyggingen, og at grunneierne, kommunen eller andre bidrar med mellomlegget for å oppnå egne fordeler.

7 Mulige tomter for nytt beredskapssenter

7.1 Konklusjon

Statsbygg har identifisert tre alternative tomtelokaliteter til det foreliggende alternativet på Alnabru. De fire alternativene presenteres nedenfor. Ingen av alternativene er uten konflikter. For alle kreves det fattet beslutninger av ulik karakter som vil være diskutabile og medføre usikkerhet med hensyn til framdrift og kostnader.

Det viktigste usikkerhetsmomentet som må avklares for hvert alternativ er som følger:

ALNA:	Jernbaneløpets framtidige behov - arealets størrelse
KJELSRUD:	Nedgraving av høyspentkabler
ULVEN:	Nedgraving av høyspentkabler
ØKERN:	Flytting av Biltilsynet

Konfliktnivå knyttet til omregulering

Alna alternativet vurderes som det enkleste å omregulere til formålet.

For de tre andre alternativene knytter det seg usikkerhet til Plan- og bygningsetatens føringer for bymessig utvikling i Groruddalen.

Når det gjelder forhold til eksisterende naboskap antas særlig Økern og deretter Ulven å ha et større konfliktpotensial enn Alna og Kjelsrud.

7.2 Vurdering og sammenligning av alternativer

Vurderingskriterier fremgår av kapittel 5.3. Hver enkelt eiendom er vurdert i forhold til kriteriene slik de fremgår i skjema i kap. 5.3. Tema for drøfting av egnethet, er hovedsakelig som følger:

- Beliggenhet og dagens bruk
- Planstatus; - Plan- og bygningsetatens holdning
- Tilgjengelighet til hovedveinettet
- Flyoperative forhold
- Naboskap, lokale forhold og konfliktpotensial
- Eierskap - utviklingssamarbeid



- Framdrift

De fire anbefalte tomtealternativene er presentert nedenfor. Hvert alternativ er illustrert med et flyfoto der det aktuelle området som beredskapssenteret kan plasseres innenfor er avgrenset med rød linje. Et tomteareal tilsvarende 30 da er vist med hvit linje. Det er satt av en helikoptersone på 35 x 250 m innenfor tomteområdet.

Alle tomtealternativene er presentert på egne skjema som følger i eget vedlegg til rapporten.

7.3 Alna



Figur 10: Alternativ Alna. Høyspentlinjen er markert med gule linjer sør for området.

Bakgrunn

I samarbeid med ROM Eiendom AS (Rom) og politiet har Jernbaneverket (JBV) utarbeidet et forslag til lokalisering av politiets beredskapssenter på Alnabru. Dette alternativet kom opp som mulig lokalisering allerede i 2007. I første omgang var det snakk om et mindre arealbehov kun knyttet til helikoptertjenesten. Senere ble behovet utvidet til et samlet beredskapssenter.

Politiet har i samarbeid med Rom utarbeidet en mulig løsning for et beredskapssenter på den aktuelle tomten. Løsningsforslaget baserer seg på et arealbehov på 30 da. Rom har i tillegg utarbeidet tilpassete løsningsforslag for å ivareta JBVs behov knyttet til Alnabru containerterminals byggetrinn 1. Jernbaneverket ser på området ved Alnabru containerterminal/Grorud verksted som et sentralt område for jernbanen.

JBV har i en ekstern kvalitetssikring av løsningsforslaget konkludert med at det vil være mulig å etablere et beredskapssenter på arealet ved å justere forslaget til Alnabru containerterminals byggetrinn 1 på enkelte punkter. Dette framkommer i JBVs brev til Samferdselsdepartementet av 08.03.2012. JBV påpeker videre at en slik samlokalisering vil begrense både jernbanens og

beredskapssenterets framtidige utviklingsmuligheter. Potensiell framtidig utvidelse av beredskapssenteret vil bli begrenset av hovedbanen, godssporforbindelser, Grorud verksted og eksisterende vegsystem. JBV påpeker også at dersom Alnabru containerterminal skal utvikles med et byggetrinn 2 (tilrettelegging for en tredobling av godsvolumene på bane) må beredskapssenteret flyttes. Alternativt vil byggetrinn 2 og ytterligere byggetrinn måtte skrinlegges. JBV mener derfor at beredskapssenteret bør legges et annet sted.

Beliggenhet - dagens bruk

Området ligger øst for Nedre Kalbakkvei, mellom hovedbanen og den nye adkomstveien til Bama og brukes i dag som område for boligbrakker og lager. Området er flatt med lite vegetasjon.

Hele arealet er regulert til jernbaneformål. Det er et av få regulerte jernbanearealer i Oslo som ikke allerede er tatt i bruk til dette formålet.

Tilgjengelighet til hovedveinettet

Tomten har god tilgjengelighet til hovedvegnettet beliggende mot Nedre Kalbakkvei og Østre Aker vei. Det er også rask adkomst til E6 via Nedre Kalbakkvei. Tomten vil kunne tilfredsstillere kravet om 3 ulike adkomstmuligheter: 1) Hovedavkjøring over Nyland til Nedre Kalbakkvei, 2) Nødutkjøring over bru til Bama til Grorud Stasjon og 3) Nødutkjøring via JBVs område mot Østre Aker vei nord for Grorud verksted (dette bør utredes nærmere). I tillegg har Rom i sitt løsningsforslag pekt på en nødutkjøring under bakken til Nedre Kalbakkvei i tomtens nordvestre hjørne.

Planstatus - Plan- og bygningsetatens holdning

Oslo kommune, Plan- og bygningsetaten mener i utgangspunktet at denne lokaliseringen ikke er i stor eller direkte konflikt med den bolig- og byutvikling som planlegges for Groruddalens sentrale deler. PBE tar likevel forbehold om problemstillinger som måtte dukke opp i det videre planarbeidet.

Flyoperative forhold

Området utgjør i utgangspunktet en del av Alnabuterminalen som i uoverskuelig tid vil bli benyttet til jernbane- og godshåndteringsformål, samt veginfrastruktur. Dette forutsetter at avstand til boliger, skoler mv. opprettholdes også i den videre utbyggingen av Groruddalen. Avstand til nærmeste boligområde er i dag ca. 500 m mot nordvest (Veitvet). I innflygingssonene opp og ned dalen, forekommer heller ikke boligområder, men store jernbaneområder med større toleranse for helikopterstøy. Dette gjør tomten velegnet til beredskapssenter. Tomten ligger i god avstand fra høyspentledningene. Luftfartstilsynet har uttalt at høyspentledningene er i tilstrekkelig sikkerhetsmessig avstand fra tomten. Tomten er vurdert til å være godt egnet for bruk til helikopterbase rent flysikkerhetsmessig. Det er imidlertid en telemast på området som må flyttes.

Naboskap, lokale forhold og konfliktpotensial

Naboskapet til jernbanens terminalområder/Grorud verksted er det største konfliktpotensialet for denne tomten. Andre forhold ansees som ubetydelige.

Eierskap – utviklingssamarbeid

Eiendommen eies av Rom Eiendom AS, som har utviklet et konsept for utbygging av beredskapssenteret i den hensikt å gjennomføre dette i egen regi.



Framdrift

Planlegging av beredskapssenteret kan begynne raskt etter beslutning av tomtevalg, jf. framdriftsplan i kapittel 12. Det anses å være mindre risiko knyttet til tidsforsinkelser i planprosessen og politisk aksept i kommunen for dette alternativet enn for de tre andre alternativene. Så snart de nødvendige planavklaringer og prosjektvurderinger er gjennomført kan alle tre enheter innenfor beredskapssenteret etableres.

Nødvendige beslutninger knyttet til JBVs framtidige disponering av området må være avklart.

7.4 Kjelsrud

Beliggenhet - dagens bruk

Området ligger øst for Nedre Kalbakkvei, ca. 130 m sør for Alna-alternativet i luftlinje. Kjelsrudområdet adskilles fra Alna-alternativet av jernbanens trasé og av friområdet/ravinen med Alnaelva. Området grenser også i øst mot friområder langs Alnaelva. I sør ligger Kjelsrud gård og andre næringseiendommer. I vest, på motsatt side av Nedre Kalbakkvei, ligger samlasterterminalen på Alnabru der Posten skal bygge ny godsterminal. Her ligger også Nordre del av Alfaset Gravlund.

Tomten er flat og ligger på en høyde over elveravinen. Tomten brukes i dag til diverse lagerfunksjoner, og består av enkel næringsbebyggelse og midlertidige brakker.



Figur 11: Alternativ Kjelsrud. Høyspentlinjene krysser planområdet.

Tilgjengelighet til hovedveinettet

Tomten har god tilgjengelighet til hovedvegnettet med beliggenhet like inntil Nedre Kalbakkvei. Det er kort avstand til påkjøring til Østre Aker vei, og god tilgjengelighet til E6 via Nedre Kalbakkvei. Foruten utkjøring til Nedre Kalbakkvei i et eller to punkt, er det mulig å opparbeide nødutkjøring til Strømsveien, et stykke sør for rundkjøringen Nedre Kalbakkvei/Strømsveien.

Planstatus – Plan- og bygningsetatens holdning

Planprogram for området er godkjent av PBE 06.12.2011. PBEs tilbakemelding er at beredskapssenteret ikke bør lokaliseres innenfor Kjelsrudområdet av hensyn til den byutviklingen som ønskes. PBE ønsker en høy boligandel, særlig langs friområdet langs Alnaelva.

Flyoperative forhold

Det går høyspentlinjer tvers over det aktuelle området. Luftfartstilsynet har vurdert tomten som uakseptabel sikkerhetsmessig dersom høyspentlinjene blir stående. Disse må derfor legges i bakken for at denne del av området skal kunne egne seg for helikopterbasen. Sikkerhetssonen (ca. 250 m) for landing av helikopter vil måtte ligge delvis over randen mot friområdet/elven. Dette vurderes som fullt ut akseptabelt, under forutsetning av at høyde på vegetasjonen kan holdes nede iht. gjeldende krav til landingsplass gitt av Luftfartstilsynet.

Slik tomten framstår i dag er det lang avstand til nærmeste boligområde. Tomten er i likhet med Alna-alternativet omgitt av jernbane med godshåndteringsområder og veginfrastruktur. Slike områder har høy støytoleranse og egner seg godt til inn- og utflygingssoner. Ved å skjerme støykilder internt på tomten, samt planlegge næringsområder som buffer nærmest beredskapssenteret, kan boligutvikling gjennomføres på Kjelsrudområdet for øvrig, og gis tilstrekkelig skjerming for støy.

Naboskap, lokale forhold og konfliktpotensial

Kjelsrudområdet omfatter i dag også AGAs gassanlegg. Dette ligger sydøst for det vurderte området, i en avstand på ca. 350 m i luftlinje. Denne delen av Kjelsrud planlegges på lengre sikt også transformert til by- og boligområde. Det er forutsatt at AGA flytter sin virksomhet, som ikke er forenelig med den ønskede bymessige utviklingen.

Eierskap – utviklingssamarbeid

Kjelsrudområdet, totalt 305 da, er under utvikling av NHP eiendom. De eier store deler av tomtearealet og samarbeider med øvrige grunneiere om utviklingsplanene for området. (KLP, Volvo, Oslo Kommune/EBY m.fl.).

NHP er positive til et samarbeid med Statsbygg for å utvikle beredskapssenter innenfor Kjelsrudområdet, og kan stille til rådighet et større areal, dersom dette viser seg nødvendig. Dette gir også en mulighet for samlokalisering av andre justisfaglige funksjoner, noe NHP ser som gunstig for den videre utviklingen av området.

Framdrift

Planlegging kan begynne raskt etter beslutning av tomtevalg, jf. framdriftsplan i kapittel 12. Tiltaket må avklares med politisk nivå i kommunen før det besluttes bruk av ordinær planprosess eller statlig plan. Så snart de nødvendige planavklaringer og prosjektvurderinger er gjennomført kan lokaliteter for beredskapsstroppen og hundetjenesten etableres. Base for helikoptertjenesten er mer usikker og kan ikke etableres før høyspentkablene er nedgravet. Det bør etableres dialog med Statnett.

Det er forbundet usikkerhet til tidspunkt og kostnader for en eventuell nedgraving av høyspentlinjene. Utvikling av tomten til beredskapssenter forutsetter derfor et samarbeid mellom



Statnett og eiendomsutvikler. Statnett er i gang med en utredning som skal se på dagens høyspentstruktur og vedlikeholdsbehov i Stor-Oslo, jf. kapittel 6.3.

7.5 Økern



Figur 12: Alternativ Økern. Biltilsynets tomt ligger innenfor den hvite avgrensingen.

Beliggenhet - dagens bruk

Området ligger mellom Østre Aker vei og T-banetraséen langs Risløkka småhusområde. Det strekker seg fra Risløkka T-banestasjon i nordøst og videre mot sørvest over statens tomt (Biltilsynet) og et større område eid av Fabritius Eiendom AS. Hele området er på totalt ca. 66 da, og gir dermed stor grad av fleksibilitet. Statens eiendom utgjør ca. 19 da og brukes av Biltilsynet.

Tomta rett vest for Biltilsynet er i hovedsak ubebygget og benyttes til lagerfunksjoner. Resten av området er bebygget med eldre lagerbygg av varierende kvalitet og med kortsiktige leiekontrakter. Tomten er relativt flat, og skråer noe nedover fra Biltilsynstomta. Den ligger noe høyere i landskapet enn småhusområdet på Risløkka.

Tilgjengelighet til hovedveinettet

Tomten har meget god tilgjengelighet til hovedvegnettet med direkte adkomst til Østre Aker vei, og kort avstand til Ytre Ringvei. Det er mulig å etablere en sekundær adkomst mot sør og en nødutkjøring under T-banen via Risløkka boligområde.

Planstatus – Plan- og bygningsetatens holdning

Området er i kommunedelplan (KDP) -15, Økern (fastsatt 26.05.2004) avsatt til næringsformål. PBE ønsker generelt en bymessig næringsutvikling av området, med innslag av boliger, og anser alternativet å være i strid med etatens intensjoner. (Statsbygg bemerker at delområdet ligger svært

støyutsatt til mellom Østre Aker vei og T-banen, slik at boligutvikling i dette området ikke vurderes som særlig gunstig).

Grunneier har igangsatt utredninger i den hensikt å gjennomføre en planprosess for området.

Flyoperative forhold.

Området er ikke begrenset av høyspentlinjer, men har enkelte høye master og piper. Et hotell på motsatt side av Østre Aker vei må lysmarkeres av hensyn til flysikkerheten. Dette vurderes som uproblematisk, selv om hotellet er høyt (9 etasjer).

Naboskap, lokale forhold og konfliktpotensial

Boligområdet på Risløkka ligger relativt nært på motsatt side av T-banen. Støyproblematikk mot dette området forventes å utgjøre et konfliktpotensial og må utredes nærmere. Innflygingssonene kan innplasseres over og langs vegsystem og næringsområder, slik at helikopterstøy i størst mulig grad oppslukes av biltrafikkstøy og styres vekk fra boligområdet. Det vurderes også som gunstig at boligområdet ligger noe lavere enn utbyggingsområdet, og at T-banetraséen gjør det naturlig å etablere en jordvoll el. som en lydbarriere mot boligene.

Plassering av helikopterbase midt i et byutviklingsområde vil kunne legge begrensninger på byggehøyder i de delene av utbyggingsområdet som ligger innenfor helikopterets innflygingszone (Luftfartstilsynets høydebestemmelser).

Biltilsynet har en god beliggenhet i forhold til denne virksomhetens funksjoner og behov. Statsbygg har under planlegging full opprusting av anlegget til Biltilsynet. Denne forventes igangsatt i løpet av høsten 2012. *Det er ikke foretatt noen undersøkelser knyttet til muligheten for å flytte Biltilsynets virksomhet.*

Eierskap – utviklingssamarbeid

Foruten Statens eiendom eier Oslo Kommune v/EBY et areal på ca. 3 da ved Risløkka T-banestasjon. Resten av området eies av Fabritius eiendom AS (Fabritius).

Fabritius er i tidlig fase for utvikling av sin del av området, og tok kontakt med Statsbygg etter at eiendomssøk for beredskapssenter var lagt ut i markedet. Fabritius er positiv til et samarbeid med Statsbygg om utviklingen av området, gjerne også til andre justisfaglige funksjoner. Dette vurderes som gunstig for den videre utviklingen av området.

Områdets samlede størrelse gjør at det kan vurderes ulike innplasseringer av beredskapssenteret.

Framdrift

Planlegging kan begynne raskt etter beslutning av tomtevalg, jf. framdriftsplan i kapittel 12. Tiltaket bør avklares med politisk nivå i kommunen før det besluttes bruk av ordinær planprosess eller statlig plan.

Gjennomføring avhenger av mulighet for og framdrift knyttet til flytting av Biltilsynet. Det må framskaffes erstatningstomt, eventuelt innenfor utviklingsområdet på Ulven/Økern.



7.6 Ulven



Figur 13: Høyspentlinjer krysser sør og øst for planområdet. RENS avfallshåndteringsanlegg ligger rett nord for viste helikoptersone.

Beliggenhet - dagens bruk

Området ligger i et eksisterende næringsområde og avgrenses av Ulvenbanen i nord (jernbanetrasé for godstransport) Haraldrudveien i øst og Persveien i sør. Området har en fleksibel størrelse som kan vurderes under planlegging. Nærmeste nabo nord for Ulvenbanen er REN avfallsbedrift (gjenvinningsentralen). Sør for Persveien går en kraftlinje.

Området består av ulike næringsbebyggelse av ulike kvaliteter og alder. Tomten er flat og uten vegetasjon.

Tilgjengelighet til hovedveinettet

Tilgjengelighet til hovedveinettet er meget god, med umiddelbar tilkomst til E6, Østre Aker vei og Ytre Ringvei. Det er mulig å tilrettelegge for 3 utkjørsler direkte til hovedveisystemet.

Planstatus – Plan- og bygningsetatens holdning

Området inngår i KDP-15, Økernområdet (2004). Planprogram for Ulven sentrum ble fastsatt i 2009. Reguleringsplan for området er under utarbeidelse og skal etter planen sendes inn før sommeren. PBE anbefaler ikke forslaget, da det strider mot etatens anbefalte bymessige utvikling av området.

Flyoperative forhold

Høyspentlinjene går parallelt med søndre tomteavgrensning i en avstand av 30 meter. Ca. 200 meter mot øst krysser en høyspentlinje innflygingssonen til området. Flysikkerhetsmessig er dette ikke akseptabelt. Utvikling av denne delen av området forutsetter derfor at høyspentkabler legges i

bakken. Alternativt kan det vurderes å forskyve området betydelig lenger mot nord-nordvest for å komme klar av høyspentlinjene, men det medfører større konflikt med andre byutviklingshensyn.

Eventuelle sikkerhetsmessige krav i forhold til jernbanens trasé må avklares.

Naboskap, lokale forhold og konfliktpotensial

REN anlegget vurderes som en godt egnet nabo for beredskapssenter/helikopterbase. JBV krever 30 meter avstand fra midt togtrase til ny bebyggelse av hensyn til framtidig behov for utvidelse av Alnabanen. Dette begrenser størrelsen på utbyggingsområdet.

Plassering av helikopterbase midt i et byutviklingsområde vil kunne legge begrensninger på byggehøyder i de delene av utbyggingsområdet som ligger innenfor helikopterlandingssonen (Luftfartstilsynets høydebestemmelser).

Eierskap – utviklingssamarbeid

Utviklingsområdet på Ulven eies i hovedsak av Fabritius eiendom AS. Innenfor det viste område ligger det også to mindre eiendommer som eies av andre.

Fabritius eiendom tok kontakt med Statsbygg etter at eiendomssøk for beredskapssenteret var lagt ut i markedet. De er positive til et samarbeid med Statsbygg om utviklingen av området, gjerne også til andre justisfaglige funksjoner. Dette vurderes som gunstig for den videre utviklingen av området.

Det viste området har høy grad av fleksibilitet innenfor Fabritius byutviklingsområde på Ulven. Mot vest er det mulig å planlegge park eller næringsområde som buffer mot boligutvikling vest- og nordover mot Økern sentrum.

Eiendommene sør for området/Persveien, under kraftlinjen, eies i hovedsak av Oslo Kommune/EBY. Det er foreløpig ikke planer for disse områdene. Eventuell nedgraving av høyspentkablene vil øke eiendomsverdien betraktelig.

Framdrift

Planlegging kan begynne raskt etter beslutning av tomtevalg, jf. framdriftsplan i kapittel 12. Tiltaket bør avklares med politisk nivå i kommunen før det besluttes bruk av ordinær planprosess eller statlig plan.

Det er forbundet usikkerhet til tidspunkt og kostnader for en eventuell nedgraving av høyspentlinjene. Utvikling av tomten til beredskapssenter forutsetter et samarbeid mellom Statnett og eiendomsutvikler. Statnett er i gang med en utredning som skal se på dagens høyspentstruktur og vedlikeholdsbehov i Stor-Oslo, jf. kapittel 6.3.



7.7 Hovedutfordringer for de fire tomtealternativer

De fire tomtealternativene har alle en sentral beliggenhet knyttet til effektiv tilkomst og utrykning i Oslo, det sentrale Østlandsområdet og landet for øvrig, og vurderes som egnede tomter for beredskapssenter. Den enkelte tomts mulighet, avhenger imidlertid at enkelte hovedutfordringer blir løst. Disse er gjengitt i matrisen under, og er forhold som må avklares før endelig tomt besluttes.

Utfordringene gjelder sentrale aktørers holdning til lokaliseringforslagene, som PBE, JBV og Statens vegvesen, og forhold knyttet flysikkerhet (hovedsakelig høyspent). Videre er det ulik grad av fremtidig utvidelsesmulighet for selve beredskapssenteret, og ulik mulighet for eventuell samlokalisering med andre justisfaglige funksjoner.

Forholdet til JBVs langsiktige arealbehov på Alnabru er til diskusjon mellom SD og JD. En eventuell flytting/ombygging av Statens Vegvesens anlegg/biltilsynet på Økern har ikke vært oppe til diskusjon. PBEs anbefaling er negativ for 3 av de 4 alternativene, grunnet etatens ønske om by- og boligutvikling i disse områdene. Etablering av beredskapssenter må derfor drøftes og avklares på høyt politisk nivå i Oslo kommune, for å sikre at Statens interesser kan innpasses på en av disse fire tomtene. Grunneiere og eiendomsutviklerne for alle fire alternativene er positive til tiltaket.

Eierform og valg av utbygger, sett i forhold til anleggets karakter som formålsbygg, er ikke diskutert i denne rapporten. Det antas at alle eiendomsutviklerne ønsker å bygge for Politiet, men det er uttalt vilje til å se på ulike løsninger for dette, med unntak av Rom som har uttrykt ønske om å utvikle dette i egen regi.

I kapittel 11 redegjøres det for mulighetene for å gjennomføre en statlig reguleringsplanprosess. Statsbygg gir anbefalinger om bruk av en statlig plan. Dette gjelder spesielt Ulven-, Økern- og Kjelsrud-alternativene, da det her tydeligst framkommer sprik mellom kommunale og statlige ønsker og behov.

Ved beslutning om bruk av en av disse tomtene, vil det være viktig at det gjennom planarbeidet legges til rette for en god og skjermet tilpasning av anlegget til omkringliggende områder. Samtidig må det tilstrebes å tilrettelegge for et anlegg som bidrar til en positiv utvikling av området, og som minimaliserer ulempene.

Alna-alternativet ligger mer skjermet fra omgivelsene enn de tre øvrige alternativene. Dette er hovedårsaken til at PBE foretrekker Alna-alternativet. Alna-alternativet skiller seg også fra de andre ved at det kun er en eier av tomtegrunnen. Begrensningene ligger i forholdet til JBVs framtidige behov, og det må derfor antas at området har en begrenset utvidelsesmulighet. Alna-alternativet har den minst gunstige plasseringen med hensyn på muligheten til å etablere tre uavhengige, og lett tilgjengelige avkjørsler, til hovedveinettet.



Utfordringer	Alna	Kjelsrud	Økern	Ulven
Konflikt med JBVs langsiktige behov	X			
Ingen utvidelsesmulighet	X			
Usikkerhet knyttet til mulighet for flytting av andre virksomheter eller anlegg		X ¹⁾	X ²⁾	X ¹⁾
Konflikt med kommunens planer for bolig- og byutvikling		X	X	X
Ikke mulig eller usikkerhet knyttet til å få etablert 3 adkomstveier/ rømningsveier				

Oversikt over hovedutfordringer for de 4 tomtealternativene. 1)Høyspentanlegg, 2) Biltilsynets anlegg

8 Tomter som ikke oppfyller kriteriene

Statsbygg har vurdert 17 ulike lokaliteter. Av disse er 13 forkastet. Disse er beskrevet i vedlegg 3. Årsakene til at tomtene utgår, kan være flere og varierer for de ulike eiendommene. Den viktigste årsaken til at alternativene er forkastet er at konfliktnivået knyttet til framtidig planlagt bymessig utvikling av området, eller forholdet til nært beliggende eksisterende boliger, skoler og barnehager, etc., vurderes å være så høyt at en gjennomføring framstår som urealistisk. Det er også vurdert om lokaliseringen vil være i for sterk strid med overordnede byplanfaglige anbefalinger.

I tillegg er en lokalitet innenfor bygrensen, som ble tilbudt etter utlysning i markedet, forkastet. Dette er Konows gate 67 B, der Oslopolitiet leier garasje/lager plass i dag. Alternativet er uaktuelt pga. topografi og arealstørrelse.

Vurderingene er gjort etter skjønn på et planfaglig grunnlag.



9 Tidligere vurderte tomter

Politiets helikoptertjeneste ble opprettet av Stortinget i 2003, og har siden opprettelsen leid midlertidige lokaler på Gardermoen. Politiet har siden etablering av helikoptertjenesten vurdert en rekke lokaliseringalternativer uten at dette har ført frem. Nedenfor følger en oversikt over tomter som tidligere er vurdert for helikoptertjenesten, men avvist. Disse fremkommer i en oppsummering fra et oppdrag Statsbygg hadde for Politiet i 2008.

Sted	Oppgitt årsak til avslag
Sjursøya	Midlertidig tillatelse ble gitt, men senere avvist av politisk ledelse (2003)
Linderud leir	I 2004 ble tomten vurdert til for nært boliger, i tillegg til at Forsvaret ikke har planer om å redusere virksomheten. Tomten er vurdert av Statsbygg på ny, og anbefales ikke å utrede videre. Se vedlegg.
Lutvann leir	I 2004 ble tomten vurdert til å ha vanskelig topografi og nærhet til boliger, i tillegg til at Forsvaret ikke har planer om å redusere virksomheten. Tomten er vurdert av Statsbygg på ny, og anbefales ikke å utrede videre. Se vedlegg.
Huseby leir	I 2004 ble eiendommen vurdert til å være for nært boligbebyggelse, samt at bruk av eiendommen til helikopterbase vil være i konflikt med friluftsområder.
Sørenga	I 2003 ble tomten vurdert som ideell, men i konflikt med byutviklingsplaner for Bjørvika.
Taket av politihuset	Forkastet. Ikke mulig å operere for helikopter med maksimal vektbelastning.
Sandvika	Samlokalisering med Asker og Bærum politidistrikt forkastet blant annet på grunn av vanskelig administrasjon.
Fornebu	Årsak ikke oppgitt. Antakelig avslått pga. utbyggingsplanene på Fornebu.
Nyland	Årsak ikke oppgitt. Antakelig avslått pga. andre utbyggingsplaner.
Kjeller flyplass	Avslått i 2003, årsak oppgitt til usikker på lang sikt.
Gran i Enebakk	Årsak ikke oppgitt
Lahaugmoen	Årsak ikke oppgitt



10 Andre tomter

10.1 Lahaugmoen og andre lokaliteter utenfor Oslos grenser

Tomtesøk i markedet ga 3 alternative tilbud utenfor Oslos grenser som ikke er realitetsvurdert.

- Andelva ved Eidsvold, regulert turist/friområde på ca. 150 da
- Røyken, regulert næringsområde på ca. 400 da
- Bergmoen næringspark ved Gardermoen, tilbudt ca. 40 da.

I tillegg har Eggemoen utenfor Hønefoss vært lansert som alternativ i dagspressen.

Statsbyggs oppdrag har vært å vurdere alternativer innenfor Oslos grenser. Vi har likevel valgt å ta med Lahaugmoen i rapporten, fordi området ligger relativt nært Groruddalen (2 km øst for kommunegrensen), og fordi alternativet representerer andre fordeler og ulemper enn Osloalternativene.

Lahaugmoen ble presentert for Statsbygg av eiendomsutvikler/eier i et eget møte, på eiers initiativ.

Området lanseres av eier, Anton B. Nilsen eiendom.



Figur 14: Lahaugmoen vist med mulige avkjørsler, hvorav en "nødutgang" gjennom marka mot Oslo.

Fordeler

Området har store ubebygde arealer og er under utvikling. Eier vurderer Politiets beredskapssenter å være en aktivitet som er i tråd med ønsket utvikling av området. Eier har under utvikling et beredskapssenter knyttet til datasikkerhet nord i området.

Området er på 289 da med stor fleksibilitet og mange muligheter for innplassering av et anlegg. I tillegg finnes en fjellhall på 20 000 m² som kan benyttes til ulike aktiviteter. Det planlegges en

skytebane på 200 m på nabotomten. Området omkranses av store skogsområder med gode treningsmuligheter. Videre har Oslo Brann- og redningsetat etablert sitt kurs- og kompetanse/treningssenter på området.

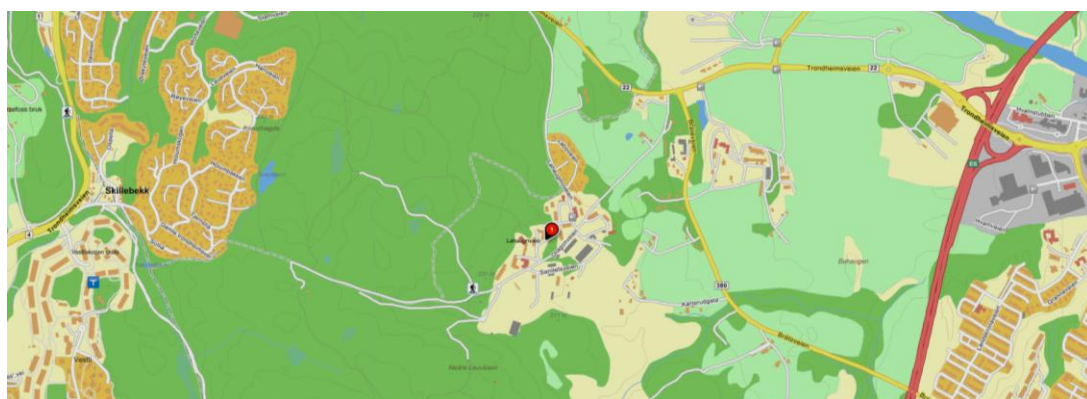
Skedsmo kommune støtter planene om etablering av Politiets beredskapssenter på området. Forventet konfliktnivå knyttet til en planprosess vil være betydelig lavere enn i Oslo området.

Ulemper

Beliggenhet utenfor Oslos grenser er vurdert som uaktuelt.

Adkomstveiene fra området til Riksvei 22, knytter E6 til Trondheimsveien over Gjelleråsen, er forholdsvis lange og smale.

Meteorologiske forhold kan være et problem, dette er ikke undersøkt.



Figur 15: Bilde fra "Gule sider". Trondheimsveien ligger nord for området. Kartet viser påkjøringen til E-6 ved Olavsgård, Hellerudsletta.



11 Planformer

11.1 Statlig plan

I Plan og bygningsloven finnes det to ulike hjemler for å gjennomføre en planprosess som en statlig plan.

§ 3-7 Overføring av planforberedelse til statlig eller regional myndighet

“Etter nærmere avtale mellom partene kan statlig eller regional myndighet helt eller delvis overta de oppgavene planadministrasjonen i kommunen og regional planmyndighet har med å organisere planarbeidet og utarbeide planforslag.

Oppnås ikke enighet mellom vedkommende myndighet og kommunen eller regional planmyndighet om organisering av planarbeidet, treffer departementet avgjørelsen.

For planleggingen gjelder for øvrig de vanlige regler om behandling og rettsvirkning av vedkommende plantype.”

MD's kommentar til bestemmelsen

Overføring av myndighet til å organisere planarbeidet og til å utarbeide planforslag:

“Myndigheter kan avtale å overføre den kompetansen planadministrasjonen i kommuner og regional planmyndighet (fylkeskommunen) har til å organisere planarbeidet og til å utarbeide planforslag. Dette kan skje ved at vedkommende myndighet overtar oppgaven, eller ved at den legges til et felles planleggingsorgan som opprettes for å utføre den aktuelle planoppgaven.

Det kan også skje ved at en annen myndighet overtar deler av planoppgaven. Dette vil særlig være aktuelt ved planlegging av store utbyggingstiltak hvor spørsmålet om lokalisering er uavklart og hvor lokalisering i flere kommuner kan være aktuelt. I slike situasjoner kan det utarbeides planprogram og/eller konsekvensutredning for å avklare konsekvensene av de ulike alternativer før det varsles oppstart av en arealplan. Ansvar for det videre planarbeidet kan overlates til den kommunen hvor tiltaket ligger, dersom ikke planleggingen skjer med hjemmel i tredje ledd. En slik framgangsmåte kan også være aktuelt for store veg- og jernbanetiltak med flere ulike trasealternativer og hvor flere kommuner blir berørt, eller ved lokalisering av statlige eller regionale institusjoner.

Departementet bestemmer organiseringen og gjennomføringen av planarbeidet dersom kommunene, fylkeskommunen og statlige organ ikke kommer til enighet om dette.

Som det framgår av departementets kommentarer til lovbestemmelsen brukes denne framgangsmåten i saker der det kan være spørsmål om lokalisering av et tiltak i flere kommuner, eller der tiltaket er kommunegrense overskridende. Denne framgangsmåten anses derfor mindre relevant i denne sammenhengen.”

§ 6–4 Statlig arealplan

“Når gjennomføringen av viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det, kan departementet henstille til



vedkommende kommune om å utarbeide arealdel til kommuneplan eller reguleringsplan etter lovens kapittel 11 og 12.

På samme vilkår kan departementet selv utarbeide og vedta slik plan. Departementet trer da inn i myndigheten til kommunestyret. Vedkommende kommune plikter å gi departementet nødvendig bistand i arbeidet.”

MD's kommentarer til bestemmelsen

“Staten kan i særlig tilfelle utarbeide statlig reguleringsplan og arealdel av kommuneplan. Staten skal kunne bruke dette virkemidlet når viktige statlige eller regionale utbyggings-, anleggs- eller vernetiltak gjør det nødvendig, eller når andre samfunnsmessige hensyn tilsier det. Dette innebærer en vid skjønnsmessig adgang for staten til å utarbeide statlig plan. Statlig plan bør imidlertid bare benyttes i situasjoner hvor det ikke kan ventes at den ordinære kommunale eller regionale planleggingen vil føre til et resultat (eks. fremdrift og vedtak) som kan godtas av staten. Bruk av statlig arealplan er derfor å anse som en unntaksordning i forhold til det ordinære plansystemet. Planbehandlingen må legges opp slik at de vanlige krav til offentlighet, lokal medvirkning og så videre oppfylles. Siste punktum i første ledd klargjør at en statlig plan er henholdsvis kommuneplanens arealdel eller reguleringsplan og følger behandlingsreglene for disse plantypene, med den endring at vedtaksorganet er departementet.

Vedkommende kommune skal bistå departementet i arbeidet. Dette vil blant annet kunne gjelde i forbindelse med høring og utlegging til offentlig ettersyn og tiltak for å sikre god medvirkning. Det er ingen adgang til innsigelse til et vedtak om statlig plan.”

11.2 Ordinær planprosedyre etter plan- og bygningsloven

De ulike trinnene i en ordinær planprosess etter Plan- og bygningsloven er som følger med tidsangivelser pr. trinn.

- Innsending av planforslag til 1. gangs behandling - 12 uker fra innsending til behandling.
- Offentlig ettersyn - frist 6 uker
- Oppretting etter innspill i høringsperioden - 2 til 4 uker
- 2.gangsbehandling - frist 19 uker
- Oversending til Byrådsavdelingen - 12 uker
- Innstilling til Byutviklingskomiteen
- Behandling i Bystyret
- Annonsering av planvedtaket - frist 3 uker
- Evt. Klage til Fylkesmannen

Erfaringer med mange reguleringsplaner i Oslo viser at denne behandlingen ofte tar fra 1,5 år og oppover.

I tillegg har Oslo kommune en egen praksis i forbindelse med innsending av planforslag forut for den ordinære planprosessen som er beskrevet over;

Innsending av planinitiativ

- Oppstartannonsering: Frist 3 uker
- Tilbakemelding på planinitiativet:



Innsending av planskisse

- Planforum
- Tilbakemelding på planskisse fra planforum i avklaringsmøte.

Erfaring fra lignende saker tilsier at det tar 1 – 1,5 år fram til saken blir godkjent for 1. gangs behandling. I denne fasen er det heller ingen lovbestemte frister.

Samlet sett vil dette bety en planbehandling som vil ta minimum 3 år og oppover (se også fremdriftsplanene i kapittel 12).

11.3 Anbefaling av planform

Konklusjonen er avhengig av hvordan de administrative og politiske planmyndighetene i Oslo stiller seg til spørsmålet om lokalisering av beredskapssenter med helikopterbase til de områder som her er utpekt, og i hvilken grad planbehandlingen vil gis prioritet, samt hvilke utredninger og evt. tilleggsutredninger som kreves.

Foreløpig tilbakemelding fra Oslo kommune ved Plan- og bygningsetaten tilsier at lokalisering av beredskapssenteret i alle de foreslåtte områder vil stride mot den bolig- og byutvikling etaten legger opp til, med unntak av Alna-alternativet. Denne konflikten må være avklart på politisk nivå i kommunen før man eventuelt starter en grundig planprosess gjennom det ordinære kommunale systemet.

Statsbyggs foreløpige vurdering er at bruk av statlig plan vil bidra til vesentlig raskere framdrift og redusert risiko for et utfall som staten ikke kan godta.



12 Plan for videre arbeid

12.1 Fremdriftsplan frem til ferdigstilling av nytt Beredskapssenter

Generelt om statlige prosjekter

Fremdriftsplaner for store statlige prosjekter er normalt avhengig av flere milepæler med politiske beslutninger. Erfaringsvis kan politiske prosesser og beslutninger ta tid, og det er derfor sett på hvordan politiske og administrative prosesser og behandlinger kan effektiviseres.

Usikkerheten i forhold til tidsbruk er størst i forhold til følgende politiske og administrative beslutninger:

- Beslutning i regjeringen om oppstart av prosjektet og konseptvalg (KS1).
- Beslutning av reguleringsplan, se kap. 11 angående "statlig plan" og "normal planprosedyre".
- Beslutning i Stortinget om igangsetting av prosjektet etter KS2
- Beslutning om å bevilge øremerkede prosjektmidler for prosjektfaser som kan starte tidligere enn hva som er ordinær prosedyre. For eksempel er det vurdert å starte deler av programfasen samtidig som en eventuell KVV/KS1 utarbeides, og prekvalifisere prosjekteringsgrupper som skal delta i anbudskonkurransen før KS1 er godkjent.

Usikkerhet ved de ulike lokaliseringalternativene

Alna-alternativet skiller seg fra de øvrige alternativene ved at en utnyttelse til beredskapssenter er i konflikt med Jernbaneverkets langsiktige arealbehov for å imøtekomme framtidens prognoser for godshåndtering på bane. En avklaring av dette spørsmålet til fordel for beredskapssenteret, vil dermed gi en tomt med minst usikkerhet knyttet til planprosessen, og sannsynlig mindre tidsbruk.

De øvrige alternativene vil først og fremst møte motstand knyttet til hvordan et beredskapssenter kan integreres i umiddelbar nærhet til framtidige bolig- og byutviklingsområder.

Fremdriftsplan

Fremdriftsplanen er basert på Statsbyggs prosjektmodell. Statsbygg antar at informasjon om prosjektet regnes som skjermingsverdig, dvs. at prosjektet vil bli regulert av Lov av 20.mars 1998 nr. 10 om forebyggende sikkerhetstjeneste (Sikkerhetsloven). Graden av forebyggende sikkerhetstiltak må avklares ved oppstart av prosjektet.

Basert på prosjektets karakter og innhold bør prosjektet gjennomføres med byggherrestyrte entrepriser. Prosjekteringsgruppe anskaffes ved en begrenset anbudskonkurranse etter en forutgående prekvalifisering. I fremdriftsplanen er det lagt til grunn at prosjekteringsgruppens medlemmer må sikkerhetsklareres før kontrakt kan inngås.

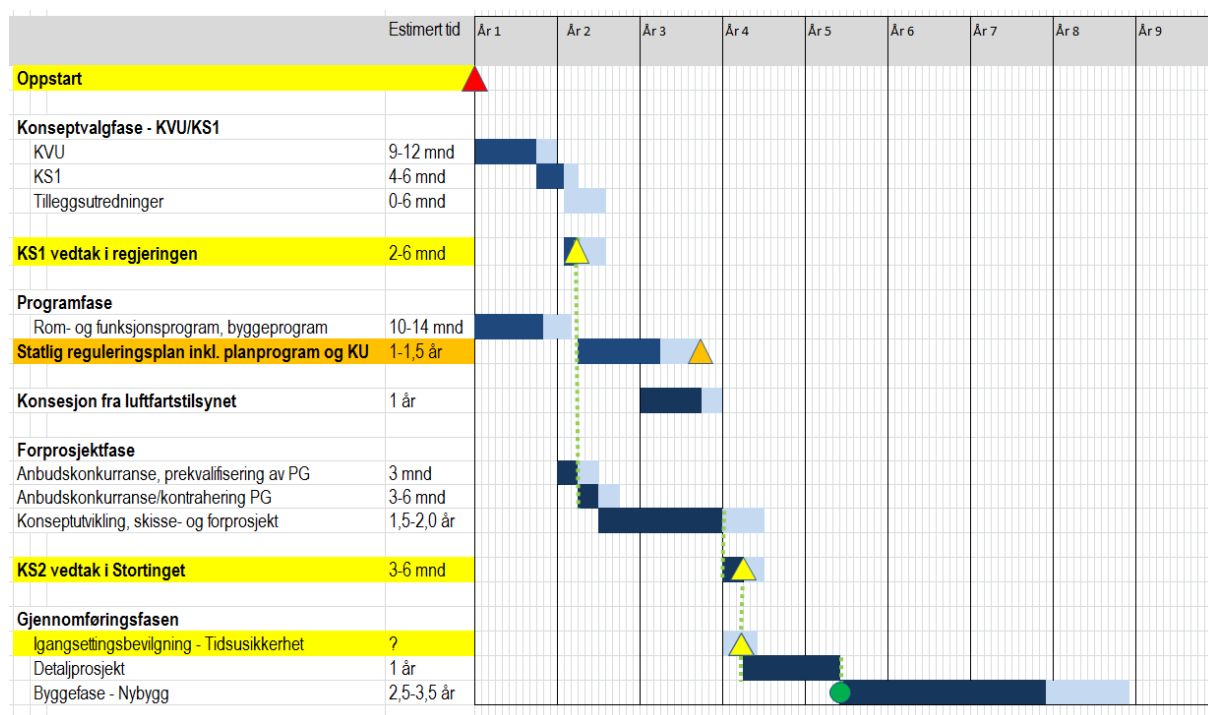
For å spare tid kan programmering av prosjektet gjøres parallelt med KVV/KS1. Når KS1 er godkjent suppleres programunderlaget med informasjon om valgte tomt. Om ønskelig kan denne fasen også utnyttes til prekvalifisering av de prosjekteringsgrupper som skal delta i anbudskonkurransen.

Oppstart av detaljprosjekt er avhengig av igangsettingsbevilgning.



Fremdriftsplanen nedenfor viser anslått tidsforbruk for en statlig planprosess. Det er søkt å legge flere elementer parallelt. Enkelte faser har absolutte avhengighet til beslutningspunkter, mens andre faser kan påbegynnes. Det vil for noen faser kreves at beslutningspunkter for bevilgning og oppdragsbrev gis tidligere enn hva som er vanlig prosedyre for å spare tid.

Ved en ordinær kommunal planprosess estimerer Statsbygg prosessen frem til vedtatt reguleringsplan å ta 3-5 år, sammenlignet med anslått 1-1,5 år ved statlig plan. Med ordinær kommunal planprosess, må gjennomføringsfasen forskyves tilsvarende.



Tegnforklaringer til tabellen ovenfor:

- Forventet effektiv tidsbruk
- Tillegg i tid pga usikkerhet
- ▶ Akkumulert usikkerhet
- ⋯ Viser avhengigheter mellom prosesser
- ▲ Forutsetter at det er tatt en politisk beslutning om rehabilitering per 01.01.2012
- ▲ Tidspunktet er kun antagelser da det er opp til politikerene å beslutte. KS1 besluttes av regjeringen og KS2 besluttes av Stortinget.
- Oppstart rehabilitering/bygging

Oppsummering av fremdriftsplanene

Det må påregnes relativ lang plan- og byggeprosess, anslått til ca. 8 år med forutsetning som statlig plan, og at det gis mulighet til å spare inn tid i forhold til ordinære bevilgningsprosesser. For en ordinær kommunal planprosess må det legges til ca. 1,5-4 år. Det må likevel understrekes at det er forbundet stor usikkerhet med tidsestimatet.

12.2 Andre viktige momenter for det videre arbeidet

I tillegg til de vurderingene som er gjort i forbindelse med fremdriftsplanene, er også følgende momenter viktig å vurdere for den tidligste fasen av arbeidet:

- Det bør opprettes kontakt med Oslo kommune på høyt nivå
- Det bør utarbeides en kommunikasjonsstrategi
- Sett hen til estimert framdriftsplan, anbefales det å se på hvilke muligheter og midlertidige grep som kan gjøres for å bedre forholdene og samordningen av politienhetene i den perioden plan- og byggeprosessen pågår.



Vedlegg

1. Oversiktskart og samleskjema alle tomtealternativer
2. Skjema anbefalte tomtealternativer, totalt 4 skjema
3. Skjema utgåtte tomtealternativer, totalt 13 skjema
4. Annonse tomtesøk med skjema innkomne tilbud
5. Areal skjema fra Alna-alternativet



Bilder forside:
Illustrasjonsfoto
Politiet

Statsbygg
Byporten
Biskop Gunnerus' gate 6
Postboks 8106 Dep
0032 Oslo

Tlf: 815 55 045

Faks: 22 95 40 01

www.statsbygg.no

