



Viken fylkeskommune
Postboks 220
1702 SARPSBORG

Deres ref.:

Vår ref.:
22/9734/22/95574/AWO

Dato:
16.05.2022

Fornebubanen – konsekvenser av forslag om ingen eller redusert gjennomføring

Bærum kommune har mottatt følgende anmodning fra Viken fylkeskommune:

«Viken fylkeskommune har behov for at Bærum kommune vurderer konsekvenser for Bærum av kuttforslag på prosjektet Fornebubanen som er presentert for etaten Fornebubanen og Ruter:

- Kutt av Vækerø stasjon
- Kutt av Skøyen stasjon
- Kutt av Flytårnet stasjon
- Stoppe banen på Lysaker (fra Fornebu)
- Etappevis/trinnvis utbygging av banen
- Stoppe utbygging av banen, dvs. avslutte prosjektet

Vi er spesielt opptatt av innspill om hvordan kuttforslagene berører Bærums kommunedelplan 3 for Fornebu, og for Bærums innhenting av bidrag til sosial infrastruktur på Fornebu, men tar også gjerne imot innspill på andre konsekvenser for Bærum kommune.

Der Bærum vurderer at konsekvensene er begrensede for kommunen (for eksempel fordi konsekvensene i hovedsak vil oppstå i Oslo kommune), kan vurderingen gjøres svært kort.»

Kommunedirektøren ønsker å belyse konsekvensene med utgangspunkt i det mest omfattende forslaget som er å avslutte prosjektet helt og deretter omtale de andre forslagene med dette som utgangspunkt.

Analysen av konsekvenser er gjort på kort tid og måtte derfor baseres på tidligere analyser fra blant annet arbeidet med Kommunedelplan 3.

Postadresse:
Postboks 700
1304 SANDVIKA
E-post: post@baerum.kommune.no

Besøksadresse:
Rådhuset
Rådhus torget 2

Org. nr: 974553279
Bank:
Telefon: 67 50 40 50
Faks:

KLART SPRÅK?
Hjelp oss å bli bedre:
klartsprak@baerum.kommune.no

Politiske og avtalemessige forutsetninger

Kommunedelplan 3

Bærum kommunestyre vedtok Kommunedelplan 3 (KDP 3) Fornebu den 27. mars 2019. KDP 3 ga en ny ramme for utbygging som innebærer økt boligantall fra tidligere KDP 2 på 6 300 boliger til ca. 11 000 boliger. Økningen i boligantallet baserte seg på en mer bymessig utnyttning særlig av arealene rundt de kommende metrostasjonene. Hele plangrepet bygger på en forutsetning om fremføring av Fornebubanen. Dette fremkommer bl.a. gjennom Kommunestyrets vedtak :

«.....

Pkt. 3. Kommunestyret understreker at vedtak av Fornebu - kommunedelplan 3 bygger på forutsetningen om at Fornebubanen blir realisert, ny Vestre lenke mot E18 kommer på plass og at kommunen har mulighet innenfor realistiske økonomiske rammer å bygge den sosiale infrastrukturen som utbyggingen krever. Faller noen av disse tre forutsetningene bort, anser kommunestyret vilkårene for videre utbygging, gitt rekkefølgebestemmelsen § 4.1, som ikke sikret. Konsekvensene er at videre utbygging ikke kan finne sted»

Rekkefølgebestemmelsen § 4.1 sier at området ikke kan bebygges før nødvendige tekniske anlegg og samfunnstjenester som «.. kollektivbetjening herunder bane...» er etablert eller sikret. Kommunen har ansett at bane er sikret i og med finansieringsvedtak og oppstart av arbeidet med Fornebubanen.

Fornebu vil ferdig utbygget omfatte ca 25 000 innbyggere og 25-30 000 arbeidsplasser. Dette tilsvarer en by på Lillehammers størrelse. Et kapasitetssterkt og effektivt kollektivtilbud er helt avgjørende for en så stor byutvikling skal kunne gjennomføres.

Grunneierbidrag til Fornebubanen

Bærum kommune som grunneier har i juni 2019 sammen med øvrige grunneier innenfor KDP 3 området inngått en avtale om grunneierbidrag til Fornebubanen. Avtalen sikrer et totalt grunneierbidrag på 2 040 mill i 2014-kroner. Det utgjør rundt 2,5 mrd kroner i dagens kroneverdi. Fra avtalens grunnlag siteres:

Fornebubanen: Fornebubanen er en planlagt T-banestrekning fra dagens Majorstuen stasjon til Fornebu. Den vil bestå av fire T-banestasjoner i Akershus, hvorav tre stasjoner skal ligge innenfor KDP3 for Fornebu og én stasjon skal ligge på Lysaker. Videre er det planlagt to stasjoner på henholdsvis Vækerø og Skøyen i Oslo, før T-banestrekningen ender på Majorstuen.

Grunneierbidrag: Pengebeløp som betales til Fylkeskommunen for å utgjøre del av finansieringen av Fornebubanen, mot at Fornebubanen blir etablert. Betales av grunneiere i Akershus som oppnår Merutnyttelse som følge av at banen etableres.

Gjennom vedtak av KDP 3 åpnet Bærum kommune for en merutnyttelse på 5 000 boliger som danner grunnlag for beregning av grunneierbidrag til banen. Hvis T-banen ikke blir bygd etter forutsetningene, vil grunneierbidraget bortfalle. Det er også innbetalt betydelig beløp allerede. De avtalemessige konsekvenser må også utredes nærmere.

Byvekstavtalen 2019-2029.

Bærum kommune tilsluttet seg i 2019 Byvekstavtalen for 2019 - 2029. Avtalens overordne mål er å sikre at veksten i persontransport tas med kollektivtransport, sykling og gange.

I eget punkt forplikter Bærum og Oslo kommuner seg til å arbeide for en høy arealutnyttelse langs Fornebubanen. For Bærum del er det konkretisert i utnyttelse angitt i KDP 3.

Bærum kommune har gjennom løpende behandling av reguleringsplaner fulgt opp sin del av byvekstavtalen, og forutsetter at de øvrige partene følger opp forpliktelsene mht. realisering av Fornebubanen.

Utbyggingsavtale 2020

Bærum kommune inngikk 20/5-2020 en utbyggingsavtale med Obos om bidrag til etablering av teknisk og sosial infrastruktur. Avtalen fastsetter at utbyggerne er at de skal bidra med 50% av investeringene (eskl. mva. og tilskudd) knyttet til det behov det er for infrastruktur som følger av boligbygging innenfor KDP3. Det skal inngås tilsvarende avtaler med de øvrige utbyggerne.

Konsekvenser av å ikke bygge Fornebubanen

Hvis Fornebubanen ikke blir bygd, vil persontransport inn og ut av Fornebu i hovedsak skje med buss og bil. Norconsult gjennomførte i 2017 en konsekvensutredning av kommunens forslag til KDP 3. Med bakgrunn i Norconsults KU rapport fra 2017 kan en sammenligne dagens trafikksituasjon, med en teoretisk situasjon med full utbygging (11 000 boliger), men at dagens reisevaner er opprettholdt noe som tilsvarer en situasjon der Fornebubanen ikke bygges.

Trafikk-situasjonen

Full utbygging av KDP 3 Fornebu uten bane vil generere en trafikk ut og inn av Fornebu på ca. 60 000. Til sammenlikning har E18 omlag 90 000 ÅDT. Beregnet ÅDT med bane er 29 700 kjøretøy pr døgn. Det betyr at biltrafikken blir om lag dobbelt så høy uten bane. Norconsult sier i sin rapport(2017) følgende om dette teoretiske alternativet:

«Trafikkmengden i Snarøyveien anslås til omtrent 40 000 kjøretøy per døgn nord for Telenor. Dette tilsvarer omtrent trafikkmengden på store deler av Ring 3 i Oslo i dag. Og skal man avvikle en biltrafikkmengde i denne størrelsesorden vil det kreves en vei med tilsvarende standard... Det innebærer fire kjørefelt for bil, kollektivfelt og fullstendig planskilte kryss med ramper. Med andre ord en vei som er både bredere og har mer omfattende kryss en Snarøyveien har i dag. En slik vei vil kreve svært store arealer, som må tas fra andre formål. I tillegg vil utbygging av en slik vei føre til dårligere forhold for kollektivtrafikk, gående og syklende i form av lengre avstand til holdeplasser, lengre kryssinger over veien og mer støy og forurensing. En så stor trafikkmengde vil dessuten medføre store belastninger på øvrig veinett i Oslo og Bærum»

Klimakonsekvenser/miljø

Kommunens [Klimastrategi 2030](#) har ett av tre hovedmål om Fornebu som nullutslippsområde i 2027. Målsettingen følger opp Klimaloven, Parisavtalen og byvekstavtalen. Uten en effektiv metroløsning vil ikke verken nullvekstmålet eller nullutslippsmålene kunne nås. Kommune deltar i et større nasjonalt forskningsprogram ZEN (Zero Emission Neighbourhood). ZEN har evaluert plangrepene i KDP 3 til å være langt fremme med hensyn til å etablere "state of the art" grep for å nå klimamålene. Fornebu som pilotområde for nullutslipp vil falle, hvis metro ikke blir bygd. Kommunens overordnede klimamål på 65 % reduksjon innen 2030 blir sterkt utfordret uten Fornebubanen.

Bussbelastning – Bærum og Oslo

Buss vil, uten metro, være eneste kollektivtilbud til og fra Fornebu. Allerede i dag med 20-25000 arbeidsplasser og 3-4000 boliger utgjør linje 31 til Oslo sentrum Norges travleste busslinje. Ruter opplyser at uten bane må bussinfrastrukturen vesentlig utbedres og arealer til større bussterminal finnes. Ved metro i drift vil en vesentlig del av busstilbudet kunne trappes ned. Dette vil ha positive ringvirkninger for reisende, for trafikksituasjonen på Fornebu, - og ikke minst i Oslo sentrum. Redusert bussbelastning gjennom Oslo vil gi økt fremkommelighet for andre bussruter og andre prioriterte trafikantgrupper i Oslo.

Økonomiske konsekvenser

Kommunen har ikke en samlet oversikt over de totale økonomiske konsekvenser av å ikke bygge banen. Det er opplyst om at det er investert ca. 3 mrd. allerede og inngått avtaler for ytterligere 1,4 mrd. Kommunen har ikke fått opplyst kostnader knyttet til å reparere/tilbakesette de arealinngrep som allerede er gjort. Det ikke urimelig å anta at dette også kan dreie seg om kostnader opp mot en milliard. Omfanget av kostnader knyttet til å stoppe banen kan dreie seg om mellom 5 og 6 mrd. kroner. Dette er summer som kan karakteriseres som «sunken cost» eller bortkastet.

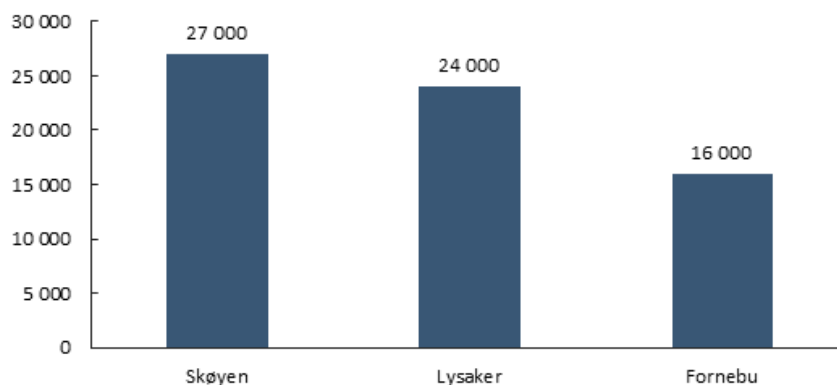
Det må også legges til grunn at grunneierbidrag bortfaller, som i 2022-kroner kan dreie seg om mellom 2,5 mrd. kroner.

En stopp i videre utbygging på Fornebu vil også utfordre utbyggingsavtalen mellom Bærum kommune og Obos. Avtalen bygger på en kalkulering av nødvendige investeringer i teknisk og sosial infrastruktur på ca. 5,4 mrd., der 50% kommer som bidrag fra utbyggere. Hvis utbygging stopper vil bortfall av utbyggingsbidrag kunne dreie seg om mellom 2 og 2,5 mrd. kroner. Kommunen har ikke vurdert de juridiske følger endrede forutsetninger, knyttet til metro, kan utgjøre. Det tas forbehold, om at så omfattende endringer i avtaleforutsetninger vil kunne bli fulgt opp i rettsapparatet.

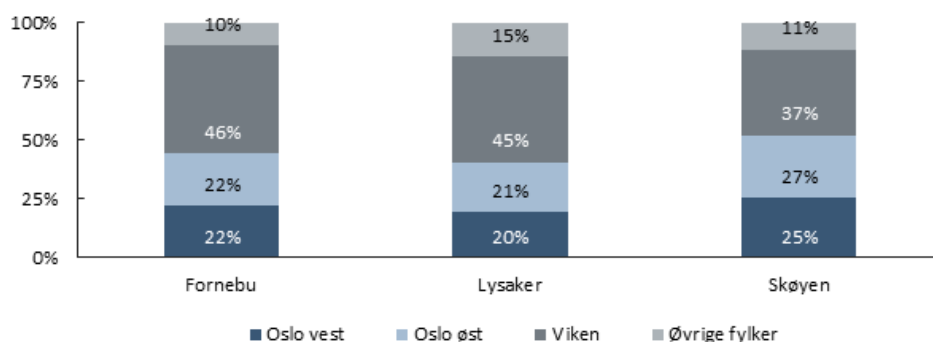
Konsekvenser for arbeids- og næringslivet

Menon Economics utreder innovasjonsdistriktene Fornebu - Lysaker - Skøyen. Fra upublisert rapport gjengis fakta som understreker hvilken betydning i denne korridoren spiller i Osloregionen. Vekstkraften vil bli stimulert av en metro som vil være en ryggrad i å binde sterke innovasjonsmiljøer sammen.

Figur: Sysselsetting i private og offentlige eide foretak i 2022¹. Kilde: Menon Economics



Figur: Bostedsmønster for de som jobber i områdene i 2021. Kilde: SSB



Tallene fra Menon viser hvor viktig Skøyen, Lysaker og Fornebu er som arbeidsplasskonsentrasjoner allerede i dag. Videre viser tallene at nærmere 50% av de ansatte på Fornebu og Lysaker bor i Oslo og vil ha stor nytte av en effektiv metro som er knyttet til det øvrige metronettet. Med effektivt metrotilbud, vil både eksisterende og nye arbeidsplasser på Fornebu og Lysaker bli enda mer tilgjengelig for bosatte i Oslo. Banen vil dermed bidra til en sterkere integrasjon av bolig og arbeidsmarkedet i regionen.

Samfunnsøkonomiske konsekvenser

En stopp for metro og derigjennom en stopp for videre utbygging på Fornebu vil innebære revisjon av KDP 3. Kommunen understreker at det ikke medfører at rammen fra KDP 2 (1999) automatisk gjenoppstår. KDP 2 med 6300 boliger bygde på premisset om en svevebane til Lysaker.

Kommunedirektøren overskuer per nå ikke effektene av kun bussbetjening av et så stort utbyggingsområde som ligger på en halvøy. Å kutte banetilbud vil medføre betydelig reduksjon i hva som er planfaglig akseptabelt å kunne bygge gitt begrenset vei og kollektivkapasitet. Dette kan innebære bortfall av 5-6000 boliger i en storbyregion som allerede lider under mangel på arealer for utbygging. Å bygge ut tilsvarende boligantall i andre deler av hovedstadsområdet, vil med stor sannsynlighet skape behov for omfattende investeringer i infrastruktur og kollektivtilbud, og gi betydelig høyere bilandeler og mer biltrafikk enn utbygging på Fornebu.

Betydning for T-banekapasitet til østlige deler av Oslo

Utbygging av Fornebubanen har også stor betydning for T-banedrift i Oslo. Dels fordi kapasiteten i vognhallene er sprengt, og ny base for vogner på Fornebu vil muliggjøre økning i antallet T-banvogner. I tillegg vil en fullt utbygd Fornebubane kunne gi 8 ekstra avganger i timen. Dette vil gi en kapasitetsøkning som kan settes inn på linjer på østsiden av byen som har størst behov.

Samlet vurdering

Kommunedirektøren fastslår at etablering av en kapasitetssterk metro var en av forutsetningene for plangrepet i KDP 3. Hvis metro ikke bygges, vil ikke området kunne håndtere den trafikkmengden som vil oppstå ved utbygging av opptil 11 000 boliger. Videre vil kommunen ikke kunne nå målsettingen om nullutslipp og nullvekst i biltrafikk.

Kommunedirektøren viser til kommunestyrets klare forutsetning for KDP 3-vedtaket og legger til grunn at bortfall av Fornebubanen vil medføre at videre utbygging vil stoppes omgående gjennom at rekkefølgebestemmelsen § 4.1 må ansees som ikke oppfylt. Videre reguleringsforslag og byggetillatelser vil ikke kunne behandles.

Forutsetningene for inngått byvekstavtale, utbyggingsavtaler og avtale om grunneierbidrag vil også mest sannsynlig bortfalle. Kommunen må da igangsette en prosess med revisjon av KDP 3

(KDP 4) med et betydelig redusert utbyggingsvolum. Partene må også ta stilling til omfanget av reparasjon /tilbakeføring av de inngrep som allerede er gjort av Fornebubaneanlegget.

Konsekvenser av stopp ved Lysaker

Å bygge en «Lysakerbane» fra Fornebu til Lysaker kan sammenlignes med svevebanekonseptet fra KDP 2 (1999) der en metro skulle gå «på stylder» over Fornebulandet og i tunell inn mot Lysaker stasjon. Konseptet forutsetter overgang til tog på Lysaker. Gjeldende planer er basert på at Lysaker stasjon ikke er en endestasjon. Dersom det blir en endestasjon, må den planlegges og prosjekteres på nytt slik at togene kan vende. I tillegg må det sikres god nok kapasitet til passasjerstrømmene ettersom alle skal gå av på samme stasjon.. En slik løsning krever et helt nytt konsept for Lysaker kollektivterminal innenfor et trangt område for å sikre «sømløs» overgang mellom metro og tog/buss.

Kommunedirektøren vil påpeke at både reell funksjonalitet og opplevd funksjonalitet ved en kort metro vil begrense bruken. Passasjerytten vil falle betraktelig i forhold til en «hel» metro knyttet til Stor-Oslos metronett. Manglende sammenkobling mot resten av T-banenettet vil gi store merkostnader for drift og dårlig utnyttelse av investeringene i ny base på Fornebu til parkering og vedlikehold av T-banetrog.

Kommunedirektøren viser til at omstigning til tog på Lysaker inn mot Oslo sentrum vil skje på det stedet der togene allerede i dag har store kapasitetsutfordringer i rushtiden. Det må forventes å forverre seg med den passasjerveksten som vil komme på tog fremover.

Kommunen har ikke hatt mulighet til å foreta en konkrete vurderinger av omfang av bortfall av passasjerer gitt at Lysaker stasjon vil være en flaskehals for et effektivt reisemønster. Kommunedirektøren vil vise til at alternativ med kort metro til Lysaker, langt på vei vil ha samme effekt på reisevalg som ingen metro. Det vil si at KDP 3-forutsetninger for trafikkavvikling ikke vil kunne oppfylles.

Økonomiske konsekvenser

Kommunedirektøren anser at et alternativ med bane kun mellom Fornebu og Lysaker vil være i strid med KDP3-forutsetningene og vil måtte medføre store endringer i videre utbygging, i påvente av en revisjon av KDP med hensikt om et lavere utbyggingsomfang. Se for øvrig punktet om Økonomiske konsekvenser side 3.

Konsekvenser av å bygge Fornebubanen i faser.

Kommunen oppfatter alternativet betyr å bygge metro fra Fornebu til Lysaker dog tilrettelagt for å kunne videreføres til Majorstua på et senere tidspunkt. Videreføringen vil ikke være finansiert.

Kommunedirektøren viser til vurderingen over om permanent stopp på Lysaker. Ettersom en videreføring ikke vil være økonomisk sikret og dermed heller ikke tidsmessig bestemt, vil KDP 3-forutsetninger om bane ikke være tilfredsstillt. Dette vil medføre stopp i videre utbygging og fordrer revisjon av planforutsetningene.

Konsekvenser av å ikke bygge Flytårnet stasjon

Flytårnet stasjon er den midtre stasjonen av 3 stasjoner på Fornebulandet. Avstandene mellom stasjonene er som følger :

Stasjoner, avstand og kjøretid

- Fornebu–Flytårnet: 1 000 meter, 2 minutter.
- Flytårnet–Fornebuporten: 900 meter, 1 minutt.

- Fornebuporten–Lysaker: 1 050 meter, 2 minutter.
- Lysaker–Vækerø: 1 350 meter, 2 minutter.
- Vækerø–Skøyen: 1 250 meter, 2 minutter.
- Skøyen–Majorstuen: 2 600 meter, 3 minutter.

Oversikten viser at ved å fjerne Flytårnet stasjon, vil avstanden mellom de to stasjonene på Fornebu bli ca. 2 km. Dette tilsvarer avstanden Nasjonalteateret til Majorstua, som er en av de lengste sentrumsstrekninger uten holdeplass. Øvrige avstander i T-banenettet er ofte mellom 500 og 700 meter og opp mot 1,1 km (Tøyen - Grønland). Dersom flytårnet stasjon droppes, vil det gi betydelig lengre gangavstander for mange reisende som igjen vil gi lavere kollektivandeler og dermed mer bilbruk.

Beregningene viser at Flytårnet stasjon har størst passasjergrunnlag av alle de tre stasjonene med over 12 000 påstigninger per virkedøgn i 2030. Flytårnet stasjon vil være den sjuende mest brukte T-banestasjonen i hele nettet med passasjertall plassert mellom Helsfyr og Grønland stasjoner. (Kilde: Ruter)

Antall passasjerer pr døgn T-banenettet					
1	Jernbanetorget	36 818	15	Blindern	5 838
	Majorstuen ex		16	Storo	5 584
2	FOB	30 327	17	Stovner	5 447
	Majorstuen FOB	11 350	18	Ullevål stadion	5 396
	Majorstuen totalt	41 677	19	Forskningsparken	4 718
3	Nasjonalteateret	28 553	20	Brynseng	4 366
4	Stortinget	17 223	21	Tveita	3 724
5	Tøyen	14 589	22	Økern	3 546
6	Helsfyr	12 477	23	Furuset	3 469
7	Grønland	11 300	24	Vækerø	3 800
8	Flytårnet	12 287	25	Grorud	3 250
9	Nydalen	9 546	26	Sinsen	3 160
10	Lysaker	24 300	27	Ensjø	2 937
11	Skøyen	16 350	28	Mortensrud	2 908
12	Arena	8 183	29	Smestad	2 805
13	Fornebu senter	8 531	30	Kringsjø	2 706
14	Carl Berners plass	6 080			

Tabellen viser antall påstigninger.

På sjøsiden av Flytårnet stasjon er det store etablerte næringsvirksomheter som Telenor, Accenture, Tietoevry AS, Equinor og en rekke mindre virksomheter. På vestsiden planlegger kommunen en stor utbygging av bolig/næring/skole og kultur. Disse planene bygger på at det kommer en T-banestasjon ved Flytårnet. Planprogram for Flytårn-området fremmes i disse dager. Det er lagt et plangrep som bygger opp under T-banestasjonen ved at gatenettet stråler ut fra denne stasjonen. På Flytårn-området planlegges opp til 1 400 boliger, ungdomsskole, bibliotek og kulturfunksjoner. Området er også spilt inn av kommunen som en mulig tomt for ny videregående skole. Alle disse funksjonene underbygger behovet for nærhet til stasjonen, og vil gi omfattende passasjergrunnlag.

Økt investeringsbehov

Dersom Flytårnet stasjon ikke bygges, må de to andre stasjonene på Fornebu omprosjekteres. Dette fordi forventet trafikk til disse stasjonene vil bli høyere enn det som har vært lagt til grunn for dimensjoneringen for adkomst inn og ut av stasjonene. Det vil gi økte kostnader og

kan ha konsekvenser for framdrift, slik at det ikke er sikkert at det å kutte ut Flytårnet gir netto innsparing.

Mer om arbeidsreiser

Kommunen opplever det som svært uheldig om Flytårnet stasjon ikke bygges ettersom store bolig- og næringsområder vil få lengre gangavstand til nærmeste T-banestasjon. Det vil redusere bruken av kollektivtilbudet og øke biltrafikken. Erfaring viser at mange er mer følsomme for lang gangavstand i arbeidsplassenden enn boligenden, men gangavstand til holdeplass i begge ender påvirker sannsynligheten for å reise kollektivt til jobb (TØI rapport 1860/2021). Videre vil gang- og sykkelveinettet måtte re-planlegges for å sikre gode ganglinjer mot de øvrige stasjonene.

Obos er grunneier av felt 8.4 som grenser opp mot Flytårnet stasjon. Det tas forbehold om deres vurdering av evt. bortfall av denne stasjonen, sett opp mot deres forutsetninger for utbyggingsavtale og avtale om grunneierbidrag til banen.

Konsekvenser av å ikke bygge Skøyen stasjon

Skøyen er sammen med Fornebu, Lysaker og Majorstua sentrale arbeidsplass- og boligknutepunkter i vestkorridoren. Skøyen er et viktig målpunkt for reiser til/fra Lysaker/Fornebu. Å knytte sammen disse «hubene» med en T-bane vil gi effektive arbeids- og tjenestereiser for mange, og også over tid kunne underbygge en funksjonell næringskorridor. Kommunedirektøren anser derfor at det, i dette perspektivet, er uheldig å ikke bygge Skøyen stasjon. Det vil redusere funksjonaliteten til T-banen som helhet og fremstå som noe ulogisk å gå rett under et så sentralt byområde uten stasjonsstopp. Sammen med Lysaker, vil Skøyen ha nær kobling mot jernbanen og slik utgjør en større robusthet for overganger mellom T-bane, bane og også buss.

Det bør vektlegges at Lysaker er i en presset arealsituasjon slik at det ikke kan forventes at hovedtyngden av busstrafikk vestfra skal kunne termineres på Lysaker. Det bør derfor sikres en robusthet og mulig arbeidsdeling mellom Lysaker og Skøyen som kollektiv-huber i vest. Dette for å avlaste Oslo sentrum for busstrafikk.

Konsekvenser av å ikke bygge Vækerø stasjon.

Bærum kommune har ingen sterke synspunkter på dette, ettersom området i dag har begrenset rolle som målpunkt for reiser til/fra Lysaker/Fornebu. Dette vil kunne endre seg hvis området by-utvikles over tid. Det bør derfor vurderes om en stasjon-etablering kan forberedes slik at en stasjon kan bygges senere uten å medføre driftsopphold på etablert bane.

Med hilsen

Arthur Wøhni
kommunaldirektør samfunn

Dokumentet er elektronisk godkjent og trenger derfor ikke signatur

Kopi til:
Oslo kommune

